



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

14/09/2021 - 6ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/ MDB - SC. Fala da Presidência.) - Declaro aberta a 6ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

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

Os Senadores e as Senadoras que aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

Eu quero, neste momento importante da vida nacional, mencionar... Vou fazer um breve pronunciamento, e as minhas primeiras palavras não poderiam ser outras senão de condolências às famílias e amigos das mais de 585 mil vítimas da covid-19. Em Santa Catarina, mais de 19 mil vidas foram perdidas. Por outro lado, apesar de a pandemia ainda não ter chegado ao fim, é com esperança que observo - e todos nós certamente olhamos - os números de vítimas e de casos diminuírem a cada dia, conforme a vacinação vai avançando.

Em segundo lugar, eu não poderia deixar de registrar minha preocupação com o atual cenário econômico brasileiro, tendo em vista a enxurrada de más notícias que o nosso povo recebe todos os dias.

Em 31 de agosto, agora próximo passado, tivemos a criação de uma nova bandeira tarifária para as contas de luz, o que significou um aumento de 50% com relação à taxa anterior. Segundo o Ministério de Minas e Energia, a nova bandeira provocará um aumento de 6,78 na tarifa média dos consumidores. A inflação para o mês de agosto foi a maior já registrada desde o ano 2000, atingindo um acumulado de 9,68% em 12 meses. Se levarmos em consideração apenas o aumento dos combustíveis, tivemos alta de 31% na gasolina, 40,75% no etanol, e 28,02% no diesel nos últimos 12 meses. Entre desempregados e desalentados, temos quase 30 milhões de brasileiros com sua força de trabalho parada, aprofundando ainda mais as desigualdades sociais brasileiras.

Diante desse cenário, o diálogo se torna cada vez mais fundamental. É preciso pacificar o País para que os investidores privados possam se sentir confiantes e voltem a investir no Brasil.

Sabemos que, para retomada econômica, os investimentos em infraestrutura são fundamentais. Segundo relatório anual do Infra2038, preparado pela consultoria Pezco Economics, o Brasil precisa dobrar o nível de investimento em infraestrutura para alcançar o patamar adequado e dar um salto de competitividade na economia. Para tanto, por incrível que possa parecer, seria necessário um investimento estimado em R\$339 bilhões por ano até 2038, o que colocaria a infraestrutura brasileira entre as 20 melhores do mundo no *ranking* do Fórum Econômico Mundial.

Nada disso será possível se a política brasileira não tiver a estabilidade necessária para que as grandes pautas econômicas possam avançar, melhorando a vida de todos os brasileiros. É preciso olhar o futuro, elencar prioridades e unir esforços em torno de uma agenda com foco na população mais carente e que traga tranquilidade aos investidores privados. O Brasil tem pressa, e não podemos perder tempo com debates rasos que nos impedem de retomar o crescimento econômico.

Nesse sentido, tenho certeza de que esta Comissão de Infraestrutura estará sempre ao lado de quem produz e de quem trabalha, auxiliando o País na tão sonhada retomada econômica.

Quero, ainda, informar aos Srs. Senadores e às Sras. Senadoras que esta Presidência recebeu e comunica que foram encaminhadas à Comissão os seguintes documentos do Tribunal de Contas da União: os Avisos nºs 241, 324, 486, 727, 752, 770, 1.463, 1.467, 1.591, de 2020; 325, 488, 584, 612, 714, 1.094, 1.370, de 2021; e o Acórdão 632, também de 2021.

Recebeu também, encaminhados para esta Comissão, o Ofício 767, de 2020, do Ministério de Desenvolvimento Regional; os Ofícios 91, 136, 212 e 223 de 2020, da Agência Nacional de Telecomunicações; o Aviso de Audiência Pública nº 2, de 2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestres; Ofícios 79, 125, de 2021, da Assembleia Legislativa de Minas Gerais; os Ofícios 2.420, de 2019, e 04, de 2021, da Assembleia Legislativa da Bahia; os Ofícios 180, 297, 300 e 306, de 2021, da Assembleia Legislativa de Santa Catarina; o Ofício 603, de 2021, da Assembleia Legislativa de São Paulo; o Ofício 128, de 2021, da Confederação Nacional dos Municípios; o Ofício 187, de 2021, do gabinete do Senador Zequinha Marinho; o Ofício 216, de 2021, da Câmara Municipal de Ouro Fino, em Minas Gerais.

Documentos recebidos pela Comissão. A Presidência comunica que foram encaminhados para a Comissão, nos últimos meses, uma série de documentos que, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, estão disponíveis para consulta na página da Comissão, aguardando eventuais manifestações das Sras. Senadoras e dos Srs. Senadores, pelo prazo de 15 dias, após o qual serão arquivados. Informamos ainda que o arquivamento dos expedientes que tiverem seu recebimento será comunicado nas reuniões posteriores.

Votação dos projetos terminativos por meio de aplicativo do Senado Federal.

Nunca é demais mencionar que a presente reunião destina-se à deliberação de projetos, relatórios e requerimentos apresentados à Comissão.

A reunião ocorre de modo semipresencial e, de forma inédita, contará com a possibilidade de os Senadores votarem as matérias terminativas por meio do aplicativo Senado Digital. Quem estiver aqui no Plenário pode utilizar normalmente os computadores disponíveis nas bancadas. Aqueles Senadores e Senadoras que votarem por meio do aplicativo devem clicar no botão "votações", depois, "votações abertas em comissões", e então procurar a votação da CI em curso, identificada também pelo nome da matéria.

Nos termos do ATC 8, de 2021, após autenticação com a senha do Sistema de Deliberação Remota (SDR) e escolhido o voto, é necessário enquadrar adequadamente o rosto na área reservada à captura da foto - certamente, muito semelhante com as votações que nós fizemos já na deliberação remota dos projetos do Senado Federal -, sob pena de não ter validação do voto. Quer dizer, o que valida o voto é o enquadramento da fotografia.

Aqueles que não conseguirem registrar seu voto por aplicativo serão chamados para que possam declarar o seu voto verbalmente. A Secretaria providenciará para que o voto seja computado no painel de votação.

As inscrições para uso da palavra podem ser solicitadas por meio do recurso "levantar a mão" ou no *chat* da ferramenta para os Senadores remotos.

Para a leitura dos relatórios e requerimentos, aqueles que não os tiverem em mãos poderão acessar a pauta cheia da reunião, disponibilizada também no *chat* e nos computadores deste plenário.

Senador Esperidião Amim, V. Exa...

Vamos passar à deliberação então.

Nós temos seis itens terminativos e sete itens... Três itens são não terminativos e cinco são requerimentos para serem deliberados, e há mais dois, que estão entrando extrapauta.

Então, eu consulto V. Exa. se V. Exa. quer fazer alguma proposição.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem.) - Eu lhe peço a palavra para duas finalidades.

Primeiro, eu quero me solidarizar e subscrever a sua manifestação a respeito da gravidade do momento econômico, com toda relação com a nossa Comissão de Serviços de Infraestrutura - basta ver quais são os principais itens que o senhor mencionou, que estão pressionando e desesperando o povo brasileiro: são todos eles parte do nosso dia a dia na Comissão de Serviços de Infraestrutura, que V. Exa. preside. Então, a minha solidariedade, a minha expressão aqui de absoluta boa vontade no sentido de contribuir política e pessoalmente, no sentido de se dar um alívio para essa questão que envolve a aflição do povo brasileiro.

Segundo, eu gostaria de pedir que avaliasse a possibilidade de antecipar a apreciação do item 8 da pauta, uma vez que este projeto, na verdade, é apenas a atualização de um projeto de 2015, apresentado por quatro Deputados Federais. E chegamos a um termo, graças ao talento também do Relator, que eu acho que já está remotamente nos acompanhando, o nosso querido Vice-Presidente do Senado, Senador Veneziano Vital do Rêgo. Se V. Exa. acolher o meu requerimento,

nós poderemos ter o deslinde dessa questão na Comissão de Serviços de Infraestrutura para que ele possa seguir então para a CAE, aí sim, em caráter terminativo. É o pedido que eu faço, ao tempo que eu celebro aqui a presença do nosso múltiplo Relator.

Eu já tinha expressado ao Senador Dário Berger que eu também fiquei sentido com a edição da Medida Provisória 1.065, mas o senhor sabe que, na política, a arte do possível sempre tem que estar presente e, como eu creio que o bom senso determina que o seu talento não seja enterrado - aliás, pedido que Jesus Cristo fez também -, eu acho que o seu talento deve ser utilizado e, em vez do 261, passar para o 1.065.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado pela comparação honrosa.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Quase cinco vezes o valor da outra: 261x5 passa de 1.065.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Amin, aproveito para informar ao Senador Dário Berger e também ao Senador Acir, que estão aqui presentes, e aos que estão nos assistindo que o projeto deve ir à pauta na terça-feira que vem, dia 21. Portanto, a lei das ferrovias irá à pauta do Plenário, diretamente ao Plenário, para finalmente aprovarmos em Plenário e na Câmara.

Enquanto isso, a medida provisória está em vigor. Espero que ela tenha vida curta necessariamente, porque o código é melhor, a lei é mais aprimorada do que a medida provisória. É claro, tem mais ou menos o mesmo teor, mas há algumas diferenças. Dirimimos muitas inconsistências que havia desde o início de 2019 até hoje. Apresentamos aquele relatório inicial no final de 2019 - são sete meses de relatoria - e agora finalmente, depois de covid, depois de recesso, depois das discussões internas sobre os projetos específicos no Sul, no Centro-Oeste, em Minas e na Bahia, fechamos o relatório, que eu acredito que deverá ter aprovação unânime da Casa.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O senhor imagina, então, o Senador Jean Paul Prates ministrando essa missa em celebração à Nossa Senhora da Boa Morte - para a medida provisória, no caso.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Exatamente. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Sem dúvida, eu quero também aqui me congratular com os Senadores presentes pela minha admiração ao colega Acir Gurgacz - já estamos completando quase sete anos aqui de parceria no Senado Federal -, um querido amigo que tive muito prazer de conhecer e de com ele conviver.

Eu quero registrar minhas homenagens a V. Exa. também, como fez o Senador Esperidião Amin, porque acho que posso afirmar que V. Exa., Senador Jean Paul, conquistou um espaço muito merecido pela sua capacidade, pela sua inteligência, pela sua dedicação, pela sua postura, pelo seu equilíbrio, serenidade e capacidade que o senhor tem de dialogar as matérias importantes e fundamentais para o País, não exclusivamente para nossa vocação e para nossa ideologia pessoal, porque, em determinados momentos, isso tem que ser superado em prol de um objetivo maior, que é o objetivo de botar o Brasil nos trilhos do crescimento, do desenvolvimento, porque só com isto, só assim é que nós vamos reconstruir este País: com crescimento econômico.

Senador Esperidião Amin, que foi Governador, nós só vamos corrigir o desemprego com crescimento econômico, com movimento, com geração de oportunidade, colocando todo mundo para trabalhar, todo mundo seguindo no mesmo caminho, no mesmo sentido, com o mesmo objetivo. E, para isso, se faz necessário alterar a nossa legislação, sobretudo, para o nosso ambiente de trabalho, o nosso ambiente de negócios, melhor dizendo.

Nós ainda somos um país muito burocrático, sem a segurança necessária para se investir. E o que o empresário quer, necessita... Não é que ele quer: ele necessita, porque é um negócio e ninguém aposta em negócio que não tem segurança para que se obtenha um retorno daquilo. De maneira que o Brasil burocrático não avança como deveria avançar. Eu até sempre digo que nós temos um pé no futuro, Senador Esperidião Amin, que é a nossa expectativa, nossa esperança... Aliás, a Constituição de 1988, Senador Acir, tinha, no fundo, na sua essência, a reconstrução de um novo país através da Constituição, através das letras e dos parágrafos. Entretanto, aquilo foi uma utopia que nós construímos porque - e eu louvo a iniciativa e a disposição daqueles Parlamentares naquele momento - nós, saindo de uma ditadura ou de um regime autoritário, tínhamos pressa de construir um Brasil melhor, mais democrático, mais justo e com mais qualidade de vida. E as coisas acabaram não avançando como estavam escritas, nós burocratizamos muito e acabamos dificultando o crescimento e o desenvolvimento do Brasil.

Nós temos também, na minha opinião, que voltar a defender o princípio da eficiência e o princípio das garantias, para que efetivamente a gente possa crescer e se desenvolver cada vez mais. Lamentavelmente, Senador Jean Paul, a administração pública deste País, os Governos funcionam pelo princípio da desconfiança - quer dizer, nós não podemos liberar uma licitação para alguém porque nós desconfiamos antecipadamente da licitação - quando, na verdade, nós temos que alterar isso para o princípio da confiança: se sair algo de errado, punir exemplarmente, mas, enquanto isso, facilitar a vida de quem está lá na ponta para que ele possa avançar rápido, para que ele possa agir pelo princípio mais elementar da vida, que rege os seres humanos, que é o princípio da confiança.

Estou colocando isso até para aproveitar o tempo, enquanto eu estou pedindo aqui para saber se o Senador Veneziano está a postos, nosso Vice-Presidente, um Senador admirável também, competente, possuidor de um vernáculo muito próprio e especialíssimo, que nos orgulha, meu querido amigo, meu correligionário.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - É um colecionador de palavras.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Colecionador de palavras, segundo o Senador Esperidião Amin, o Senador Veneziano.

Então eu submeto aqui ao Plenário - penso que não vai haver problema nenhum - fazer a inversão de pauta do item 8, por solicitação do Senador Esperidião Amin. *(Pausa.)*

Havendo concordância, passamos a deliberar o item 8, não terminativo, o Projeto de Lei nº 712, de 2019.

ITEM 8

PROJETO DE LEI Nº 712, DE 2019

- Não terminativo -

Dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga das concessionárias e permissionárias de distribuição com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano e altera as Leis nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.

Autoria: Senador Esperidião Amin (PP/SC)

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação com cinco emendas.

Observações: *Após análise na CI, a matéria vai à CAE, em decisão terminativa*

A relatoria é do ilustre Vice-Presidente desta Casa, Senador Veneziano Vital do Rêgo.

O relatório é pela aprovação, com as emendas que apresenta.

Aqui será realizada votação simbólica.

Portanto, passo a palavra ao Senador Veneziano Vital do Rêgo para proferir o seu relatório.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PB. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Presidente, meus cumprimentos. Meu bom-dia a V. Exa., a todos os demais outros companheiros, presentes aqui ou virtualmente, que estejam a participar desta reunião da nossa Comissão de Infraestrutura.

Quero renovar a minha honra de poder, mais uma vez, estar sendo presidido por V. Exa., fato que já me ocorreu no biênio anterior, na condição de integrante da Comissão de Educação. Sou cômico das minhas limitações, Sr. Presidente, e trago sempre as suas palavras, conferidas a mim muito mais pela generosidade de um coração catarinense gigantesco, como também as palavras do Senador Esperidião Amin, muito mais pela cordialidade, generosidade, afabilidade do que propriamente pelos nossos merecimentos. Eu os acompanho.

Peço desculpas por ter me atrasado, porque, como V. Exa. deve ter sabido, tanto eu, o Senador Jean Paul, o Senador Esperidião - não sei dos demais outros, mas eu os diviso -, nós integramos também a Comissão de Assuntos Econômicos e lá estávamos até por força de uma votação terminativa.

Pergunto a V. Exa., requerendo a sua compreensão, se eu posso ir direto à leitura da nossa análise do projeto de autoria do Senador Esperidião Amin.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Meu Vice-Presidente, V. Exa. tem toda a liberdade para fazer o que for necessário e o que for interessante para nós.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PB) - Obrigado, Presidente.

Como V. Exa. já bem fez a leitura da ementa a tratar deste assunto, eu faço apenas um registro de que essa matéria toca diretamente a compreensão e o alcance sensível do Senador Espiridião Amin de algum tempo. Quando fui designado para relatar este objeto desta matéria, tive dele não apenas a participação decisiva, mas o acompanhamento técnico que nos permitiu, a nós do nosso gabinete, à própria Consultoria do Senado Federal, dirimir todas dúvidas que porventura existiam e que, de fato, foram apresentadas, para que nós constituíssemos aqui um parecer que, espero eu, possa atender as expectativas dos integrantes da Comissão de Infraestrutura.

Então, as primeiras considerações são, de fato, sobre os aspectos formais da proposta. São atendidos todos os requisitos para que a Comissão de Infraestrutura pudesse ater-se à matéria.

Começo a análise, Sr. Presidente.

Na justificação do projeto de lei de autoria do Senador Espiridião Amin, alega-se, de forma precisa e perfeita, que as pequenas distribuidoras de energia elétrica tiveram importante papel na oferta de eletricidade em áreas que não eram atendidas por aquelas de grande porte. Pondera, entretanto, que muitas apresentam baixa densidade de carga em relação ao tamanho da rede elétrica que possuem, o que eleva as suas tarifas. O problema de tarifas elevadas resultante da falta de escala na prestação do serviço, conforme o Senador Espiridião Amin fala, reconhece, foi parcialmente resolvido com a subvenção concedida às cooperativas de eletrificação rural, benefício esse criado pela Lei 13.360, de 17 de novembro de 2016. Diante do fato de que o subsídio alcança somente cooperativas de eletrificação rural, o autor do PL 712, de que ora tratamos, deseja estendê-lo para as demais distribuidoras de pequeno porte.

O problema que fundamenta o PL 712 poderia já ter sido corrigido pelo Poder Executivo em 2015. A Lei 12.783, de 11 de janeiro de 2013, em seu art. 7º, permitiu que o Poder Executivo prorrogasse concessões de distribuição de energia elétrica com vistas a “assegurar a continuidade, a eficiência da prestação do serviço, a modicidade tarifária e o atendimento a critérios de racionalidade operacional e econômica” - eu fiz o grifo que V. Exas. podem acompanhar no nosso parecer. Com base nesse dispositivo, esperava-se que o Poder Executivo não prorrogasse as outorgas de empresas que não apresentavam escala na prestação do serviço, ou seja, cuja existência não é pautada na racionalidade econômica. Isso teria permitido a incorporação das áreas de concessão sem escala por uma que preenchesse esse requisito.

Entretanto, na regulamentação do art. 7º já mencionado, por meio do Decreto 8.461, de 2015, o Poder Executivo interpretou o critério de racionalidade operacional e econômica a partir da comparação das empresas de pequeno porte com outras similares. É o que se nota na leitura do §6º - e eu peço a compreensão para que não me estenda a essa leitura, porque V. Exas. já a tem diante de si.

O efeito prático da opção feita pelo Poder Executivo foi a manutenção por mais 30 anos do funcionamento de distribuidoras de pequeno porte que não possuem economias de escala, ou seja - o que significa tecnicamente economias de escala, Sr. Presidente -, que são incapazes, por questões operacionais e econômicas, de prestar o serviço de forma eficiente. Em consequência, consumidores dessas empresas são condenados a pagar tarifas muito mais altas, superiores àquelas pagas por consumidores de distribuidoras maiores, as quais, inclusive, fornecem energia elétrica para as pequenas distribuidoras.

Diante desse cenário de ineficiência, a Lei 14.182 alterou a Lei 10.438 para criar um mecanismo com vistas a incentivar distribuidoras com economias de escala a comprar aquelas sem essa característica. Essa solução estrutural endereça a questão, mas no longo prazo. Isso porque a sua implementação depende de os acionistas das pequenas distribuidoras concordarem ou não com essa negociação - não é de imediato, portanto. Até lá, os seus consumidores permanecem sendo onerados. E foi aí onde, objetivamente, identificou-se o prejuízo a esses consumidores e isso fez com que o Senador Amin apresentasse esta proposta. Ademais, para o Município atendido pelas pequenas distribuidoras, a distorção gerada pelo decreto já mencionado significa perder empresas para regiões vizinhas em que o serviço é prestado por empresas com tarifas menores.

Nesse contexto, propomos alguns aperfeiçoamentos no PL nº 712.

O primeiro aperfeiçoamento é limitar a subvenção a distribuidoras com mercado igual ou inferior a 350 GWh - essa foi uma discussão, inclusive, mantida entre o nosso gabinete e o gabinete de S. Exa. Senador Espiridião Amin, como também discussão ministerial. Chegamos a esta proposta que equaciona a discussão legislativa: 350 GWh, o que reduz o montante do dispêndio a ser assumido pela CDE (Conta de Desenvolvimento Energético).

O segundo aperfeiçoamento que ousou sugerir é utilizar, como parâmetro para cálculo da subvenção e para a tarifa a ser paga por seus consumidores, uma distribuidora vizinha com mercado superior a 700 GWh e na mesma unidade federativa da distribuidora candidata à subvenção. Esse ajuste requer reformulação do art. 2º e supressão do art. 3º.

A terceira e última sugestão de aperfeiçoamento é submeter as distribuidoras alcançadas pelo PL nº 712, de que estamos a tratar, ao arranjo estrutural que cria incentivos para serem adquiridas por aquelas empresas com economias de escala. Esse ajuste envolve a inclusão de um novo artigo na proposição.

Entendemos que o PL nº 712, Sr. Presidente, Governador Dário Berger, com as modificações propostas, atenderá ao propósito que motivou a sua apresentação a um custo relativamente pequeno, de cerca de R\$47 milhões. Trata-se de um montante, entendamos, compreensivelmente irrisório frente aos mais de R\$20 bilhões de despesas da Conta de Desenvolvimento Energético. Considerando o peso da CDE (Conta de Desenvolvimento Energético) nas tarifas de energia elétrica, o impacto é de fato irrisório. Pela correção de distorção, a proposição é inferior a 0,05%.

Eis a análise que nós fizemos ao parecer, Sr. Presidente.

O voto.

Diante do exposto, nós votamos - pedindo também, se possível for, pelo convencimento dos senhores e das senhoras, o acompanhamento - pela aprovação do PL nº 712, de 2019, com as seguintes emendas, e nós as citamos, cada uma delas. São três emendas. Eu peço a permissão para não fazer a leitura de cada uma delas, porque me alongaria. E, ao final, sugiro a aprovação deste relatório, Sr. Presidente.

Eis o nosso voto, Presidente Dário Berger.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Senador Veneziano, cumprimento V. Exa. pelo relatório.

Submeto o relatório à discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão e submeto... Ah, não. Ele não é terminativo aqui.

Está encerrada, então, a discussão.

Em votação o relatório.

Os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

A matéria vai à Comissão de Assuntos Econômicos para o seguimento da sua tramitação.

Senador Esperidião Amin, com a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem.) - Sr. Presidente, eu só quero, muito brevemente, agradecer a aprovação dos membros desta Comissão, agradecer a inversão de pauta que V. Exa. concedeu e agradecer muito a tolerância, a compreensão e a contribuição do Senador Veneziano Vital do Rêgo para que chegássemos a esse ponto de equilíbrio.

V. Exa. falou também em equilíbrio quando usou da palavra inicialmente. Eu vou mostrar aqui para o Senador Jean Paul Prates, já que não posso mostrar para todos, a pedra do equilíbrio que há lá no Morro das Feiticeiras, entre a Praia Brava e Ingleses. Então, eu acho que essa é uma solução de equilíbrio em função da precariedade a que estamos submetidos os cidadãos e os empreendedores de cidades atendidas por essas pequenas empresas que não têm viabilidade, como o Senador Veneziano bem salientou.

Muito obrigado ao Relator, Senador Veneziano, e meu abraço e meu agradecimento a todos.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Pela ordem.) - Presidente, rapidamente, para complementar, para que as pessoas também entendam em casa o que acontece com as distribuidoras, distribuidoras de energia pelas quais passa a energia que chega ao consumidor final.

O papel das distribuidoras. As de grande porte têm a sua economia de escala, como o Relator Veneziano tão bem mencionou, meio que garantida por um certo monopólio. Na verdade, esse é um monopólio que não é natural, é um monopólio estabelecido por lei, pelo qual, em uma determinada região, a distribuidora é obrigada a suprir todos aqueles habitantes, projetos industriais, comerciantes, etc., de energia, seja aquilo lucrativo ou não. Então, ela tira parte do lucro das contas boas para dar para as contas... Digamos assim: é um subsídio cruzado ali dentro da atividade dela, por isso é estabelecido um monopólio numa determinada região geográfica. Essas pequenas empresas, no entanto, se tornam inviáveis, porque a região que elas atendem se torna inviável como um todo e, então, você não tem tantas contas lucrativas para subsidiar as contas que não são lucrativas, que são deficitárias. A tendência dessas empresas normalmente é a de serem adquiridas pelas empresas maiores vizinhas.

E por que existem essas distribuidoras menores? Porque, em outro momento, provavelmente, era a única forma de atender aquele mercado mais remoto, ou mais isolado. Seria, por exemplo, solução para lugares na Amazônia hoje, não é?

Então, esse incentivo é importante. Não se trata aqui de um subsídio, de facilitar a vida de ninguém gratuitamente; apenas de garantir a universalidade, dentro daquele universo da distribuidora pequena, de garantir modicidade tarifária para aqueles cidadãos que hoje são penalizados com uma conta mais alta do que deveriam ter e, eventualmente - o projeto tem esse mérito, parabenizo o Senador Esperidião por isso -, até estimular essa potencial aquisição por um operador maior, organizando, então, o mercado de forma não contrária à competição. Porque esse é um mercado diferente, Senador Amin, não é um mercado em que a competição seja mais saudável do que o monopólio. O monopólio da distribuição em determinadas áreas é necessário justamente para ter esse subsídio cruzado.

Uma coisa que poucas pessoas lembram é que, a um monopólio qualquer, corresponde a obrigação de suprir. O monopólio não é uma farra, o monopólio não é uma coisa que, quando dado por lei principalmente, não quando conquistado pelas vias do capitalismo... E esta é outra contradição grande: todo mundo quer eliminar todos os seus concorrentes e, quando elimina, vem um órgão da concorrência e o corta - que o diga a Standard Oil lá do Rockefeller nos idos tempos, antes de o petróleo estar sendo usado em automóveis.

Então, o antitruste combate justamente o ápice do capitalismo... O ideal de todo mundo, na verdade, é, no final, um cadafalso da própria atividade. Mas não é nesse caso que nós estamos falando, nós estamos falando de monopólios instituídos por lei. E esses instituídos por lei, a eles compete a obrigação de suprir. Portanto, essas empresas que hoje estão penalizadas pela realidade dos fatos dessas regiões, além das cooperativas que já foram atendidas anteriormente, elas estão sendo... E esse é o objetivo da Conta de Desenvolvimento Energético justamente, é para isso que se usa a Conta de Desenvolvimento Energético, que foi ampliada e que tem uma - nesse caso aqui - participação mínima, ínfima.

Então, é meritório esse projeto, por isso o apoiamos. Parabenizamos o Senador Amin e o Senador Veneziano e tentamos aqui explicar exatamente porque é que esse subsídio, essa subvenção está sendo colocada aqui de forma mais ampla, para abranger essas pequenas empresas também.

Obrigado, Senador Dário.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Se me permite, em homenagem à aula do nosso querido Senador Jean Paul Prates, que é sempre bem-vinda, eu vou lhe dar um fato concreto, porque a gente legisla para o todo, mas se baseia em experiências. Então, vou lhe dar o retrato desta luta de quase oito anos. Numa cidade... Vou dar o nome da cidade: Urussanga, Santa Catarina. Essa cidade tem o seu espaço geográfico dividido em três partes: num lado, uma cooperativa atende; no outro lado, outra cooperativa atende. A supridora dos três lados é a Celesc, empresa que já conquistou, nos últimos três anos, a condição de melhor do Brasil, que foi a primeira empresa do Brasil a conquistar o nível de governança 2 na Bolsa de Valores de São Paulo. Tem um nível de governança, portanto, satisfatório. No meio da cidade, é uma empresa privada de pequeno porte. A discrepância de tarifa chega a 40%, 50%. Então, a minha indignação brota do seguinte: nós que cuidamos das instituições não somos capazes de resolver isso? Quer dizer, o cidadão...

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É o que se chama de assimetria regulatória. Pelo fato de ela ser uma distribuidora, e não uma cooperativa, ficou de fora e aí ficou cobrando diferente.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - É isso. Ou seja, a supridora é a mesma, o ente distribuidor é diferente - juridicamente apenas - e, por ironia, a empresa conquistou agora em agosto - essa empresa que oferece uma tarifa discrepante para cima em relação às vizinhas - o prêmio de melhor do Brasil no seu grau, porque a tarifa não faz parte dos indicadores. A tarifa final que o cidadão paga não faz parte da medalha, da condecoração.

Então, eu não preciso dizer quantos desaforos eu já disse a respeito disso, mas esta solução encontrada aqui é equânime e está conforme a lei que não é perfeita, mas que está em vigor.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Quero cumprimentar o Senador Esperidião Amin pela iniciativa do projeto, o Senador Veneziano pela relatoria e também os demais Senadores.

Eu queria fazer um esclarecimento, porque nós temos na pauta de hoje sete projetos terminativos. Nós não temos quórum ainda para deliberar os projetos terminativos. Qual é o quórum que nós temos hoje, Thales? Mas nós estamos nos aproximando do quórum. Temos três não terminativos, dos quais, um nós já deliberamos; temos cinco requerimentos e temos dois requerimentos extrapauta.

A minha sugestão é de continuarmos os não deliberativos até que possamos atingir o quórum dos deliberativos.

E me permitam aqui... O item 7, que é de autoria do ex-Senador Hélio José, cujo Relator não está presente, e o item 9, não terminativo, de relatoria do Senador Lasier Martins, cuja autoria é da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre.

Eu peço licença a V. Exas. para colocar em deliberação o item 9 da pauta, não terminativo.

ITEM 9
OFÍCIO "S" Nº 18, DE 2019

- Não terminativo -

Encaminha, em cumprimento ao § 2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 30 junho de 2016 (Lei das Estatais), combinado com o artigo 37, § 3º, do Decreto nº 8.945/2016, o Relatório de Atendimento das Metas e dos Resultados na Execução do Plano de Negócios e da Estratégia de longo prazo - Ano Base 2018.

Autoria: TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.

Relatoria: Senador Lasier Martins

Relatório: Pelo conhecimento e arquivamento

Observação: a votação será simbólica.

Concedo a palavra, então, ao Senador Lasier Martins para proferir o seu relatório.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PODEMOS - RS. Como Relator.) - Obrigado, Presidente Dário Berger.

Senadores e Senadoras, sucintamente, então, trata-se de um ofício de prestação de contas da Trensurb, que eu resumo bastante no seguinte relatório.

Chega ao exame desta Comissão o Ofício nº 18, de 2019, na origem remetido ao Senado pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb), com análise anual feita por seu Conselho de Administração de atendimento das metas e resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo.

O documento anexo foi encaminhado ao Presidente do Congresso, em cumprimento ao §2º do art. 23 da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016.

Destarte, o Conselho de Administração da Trensurb enviou, por meio do ofício suprarreferido, o relatório de resultados de 2018, que foi aprovado pela Resolução do Conselho de Administração nº 7, de 22 de março de 2019, também anexa (p.3 do Ofício "S").

Análise.

No caso em análise, trata-se da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb), empresa pública, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional, conforme o item 3 da alínea "b" do inciso V do art. 2º do Anexo I do Decreto 9.666, de 2 de janeiro de 2019, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério do Desenvolvimento Regional, remaneja cargos em comissão e funções de confiança e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores.

O "Relatório de Resultados 2018" encaminhado apresenta, inicialmente, itens inerentes ao planejamento estratégico desta empresa, quais sejam - são três -:

- Missão: transportar pessoas de forma rápida, segura e com qualidade, de modo sustentável.
- Visão: ser referência em gestão pública na operação do sistema metroferroviário, com geração de valor para a sociedade e busca permanente pela sustentabilidade.
- Valores: eficiência; integridade; pertencimento; respeito; transparência; e urbanidade.

Pela análise dos documentos, verifica-se que são expostas as principais ações realizadas em diversas áreas desenvolvidas pela empresa. Como não foram encaminhadas as metas e os indicadores dos projetos, não há como avaliar precisamente os resultados. Na avaliação da empresa, registraram-se, em 2018, "índices positivos quanto ao seu desempenho operacional, econômico e estratégico".

Cabe dizer que o Conselho de Administração da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb) cumpriu, apenas em parte, as determinações do art. 23, §2º, da Lei das Estatais. O colegiado, a despeito da previsão legal e regulamentar, ateu-se apenas ao cumprimento formal, olvidando do quesito material. Entretanto, ressaltamos que não há documento-modelo para a apresentação do que se exige na Lei das Estatais, e consideramos que o "Relatório de Resultados 2018" encaminhado é apropriado.

Voto.

Diante do exposto, consideramos que a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb) atendeu às exigências da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 (Lei das Estatais), de promover a análise anual de atendimento das metas e

resultados na execução do plano de negócios e da estratégia de longo prazo, publicando suas conclusões e informando-as ao Congresso Nacional, o que foi feito pelo Ofício “S” nº 18, de 2019.

É o relatório, Sr. Presidente Dário Berger.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Obrigado, Senador Lasier Martins.

Submeto à discussão o relatório apresentado pelo Senador Lasier Martins. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o relatório.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Aprovada, a matéria vai à Secretaria-Geral da Mesa, para o seguimento da sua tramitação.

Aproveito para cumprimentar meu ilustre amigo, do Estado irmão de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Senador Lasier Martins.

Agora, como não terminativo, e como nós não termos quórum ainda, mas estamos bem próximos de atingir o quórum, nós temos o item 7 da pauta, mas o relator da matéria não se encontra presente. Eu vou tomar a liberdade de sobrestar para a próxima reunião, haja vista que não me parece ser um projeto assim também com uma urgência necessária para deliberar neste momento.

A minha sugestão é de passar aos requerimentos. Não sei se há alguma outra sugestão melhor, que eu possa adotar nos respectivos encaminhamentos. Se os Senadores concordarem, eu passo a deliberar os requerimentos.

O primeiro requerimento é o item 10 da pauta, que é de minha autoria, por solicitação do Senador Flávio Arns, e o estou fazendo porque ele não é membro desta Comissão, mas é um assunto extremamente relevante e interessante para o Paraná. É com muita honra, evidentemente, também, que subscrevo o requerimento do Exmo. Senador Flávio Arns.

ITEM 10

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 8, DE 2021

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir as propostas da União para as concessões de rodovias federais, especialmente na Região Sul do Brasil, tendo em vista que audiências públicas realizadas sobre o assunto apontam que os arranjos de algumas concessões desatendem ao interesse público, devendo ser discutidos no âmbito do Legislativo Federal.

Autoria: Senador Dário Berger (MDB/SC)

Propõe para a audiência pública a presença dos seguintes convidados: representante do Ministério da Infraestrutura; representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres; o Sr. Sandro Alex, Secretário de Infraestrutura do Estado do Paraná; o Sr. Arilson Chiorato, Deputado Estadual do Paraná; representante indicado pela coordenação do G7 - entidade que congrega representantes do setor produtivo do Estado do Paraná.

A autoria é do Senador Flávio Arns.

Este é o requerimento.

Portanto, submeto-o à deliberação dos Srs. Senadores.

Os Srs. Senadores que concordam com o requerimento permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Vamos solicitar à Secretaria da Mesa para marcar a audiência pública, que será realizada oportunamente.

Vamos seguir então ao item 11, da pauta, em homenagem ao Senador Esperidião Amin.

A autoria do requerimento é do Senador Jean Paul Prates.

ITEM 11

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 9, DE 2021

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o mercado de transporte aéreo brasileiro e o impacto causado pela pandemia.

Autoria: Senador Jean Paul Prates (PT/RN)

Propõe para a audiência a presença dos seguintes convidados: representante da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC); representante da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); representante da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); representante do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec).

Ofereço a palavra ao ilustre Senador Jean Paul Prates para se manifestar quanto ao seu requerimento.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para encaminhar.) - Presidente Dário, eu queria aproveitar inclusive para agradecer-lhe penhoradamente pelas palavras gentis que me dirigiu agora, no início da sessão. Não queria deixar de registrar esse agradecimento. Esse seu reconhecimento para mim é muito importante, tanto quanto o do Senador Amin, Senador Lasier e todos que fazem parte desta Comissão, porque, de fato, temos tentado trabalhar todos juntos aqui, irmanadamente, desprovidos daqueles radicalismos ou das tensões habituais do embate político, tirando uma aresta aqui outra ali e trabalhando, porque aqui é uma Comissão de Infraestrutura, uma Comissão técnica, uma Comissão em que se debatem difíceis temas para o Estado brasileiro e, portanto, ferramentas para o Estado brasileiro, não para um governo ou para outro governo, mas para que o Estado brasileiro disponha de ferramentas modernas e, como V. Exa. disse, desburocratizando o Estado, mas dando regras claras e poder de punição.

Quando nós dizemos que tiramos a burocracia, não queremos dizer que o Estado vai virar um *laissez-faire, laissez-passer*, deixa tudo acontecer. Não. Nós estamos falando de um Estado brasileiro inteligente, investigador, fiscalizador e punidor, sim, dos maus procedimentos. Se chegamos a um momento de desconfiança maior do que de confiança nos investidores e nos entes regulados, é porque, durante muitas décadas, séculos, eu ousou até dizer desde a descoberta do Brasil, nós trabalhamos com esse grau de desconfiança porque, de fato, o nível de punição daqueles que infringem as regras é muito baixo, então, a certeza da impunidade leva a que muitos medíocres, picaretas, criminosos apareçam no mundo dos negócios, principalmente em volta do Estado brasileiro. Por isso é que nós temos que ter um grau de desconfiança ainda elevado, mas esperamos reduzi-lo pouco a pouco.

Esse requerimento justamente visa que a sociedade conheça um pouco do que todos se perguntam, principalmente os que são vezeiros ou obrigados a utilizar o transporte aéreo - nós mesmos e outros. O País hoje, felizmente, evoluiu em duas décadas, muitíssimo, na questão das linhas aéreas, das rotas e dos serviços aéreos, porém nós sabemos, todos daqui, que temos aí, se não um duopólio, um triopólio de três empresas principais, agora entrando mais uma - e é salutar que se faça homenagem aqui à Itapemirim, que entra no mercado também. Então, temos Gol, Tam, Azul, Itapemirim e algumas regionais que ainda subsistem.

No entanto, nós que havíamos feito, Senador Amin, um pedido de investigação tarifária junto ao Cade antes da pandemia, em função de algumas discrepâncias que nós encontramos entre os mercados de João Pessoa e de Natal, depois fomos corroborados pelo Senador Jaques Wagner, pela Senadora Kátia Abreu e por outros Senadores que vieram também aduzir ao nosso requerimento de investigação tarifária, motivados justamente pelo desconhecimento - ousei chamar, inclusive, de certa caixa-preta - daqueles aplicativos ou, mais do que aplicativos, algoritmos das vendas de passagens, das tarifas. A gente quer conhecer por dentro quais são os critérios, qual é o *break down*, a divisão de gomos da composição tarifária de uma passagem aérea. É nosso direito todos nós conhecermos isso.

Então, pedimos isso ao Cade. Isso está correndo lá de uma forma que eu também hoje vejo com certa reserva, porque é segredo, está em segredo. Nem nós conseguimos informação sobre esse processo. Esse é outro assunto que nós vamos debater aqui algum dia.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pois é! O Cade passa a fazer a investigação, nós perguntamos o que está acontecendo, e eles dizem: "Não, está correndo em segredo". Mas aí, em segredo, você não consegue cobrar agilidade, nada. Não aconteceu nada até agora.

E o mais grave é que, nesse caso, eles vão ter um pretexto, uma desculpa ou uma justificativa, como queiram interpretar, para não terem terminado o trabalho, porque, no meio, veio a pandemia, e se cortou a série histórica, não é? Então, você não consegue comparar tarifa, comportamento, nada disso, porque tudo vai ser alegado: "Ah, houve a pandemia, parou, a rota parou de existir, e o movimento caiu, e houve prejuízo, etc., etc.". No entanto - este é o motivo desse requerimento -, neste momento, está restabelecido, há pelo menos três, quatro, cinco meses, certo grau de normalidade. As empresas começam a voltar às suas rotas normais, à sua lotação, e a gente comprova isso. Nós, aqui, somos a melhor amostragem,

vimos de todos os lugares do Brasil para Brasília, a gente vai comprovando isso. E as tarifas, de novo, estão começando a ficar assustadoras, assustadoras! Não sei como é para vocês, mas para mim é assustador!

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - E a malha não está recomposta.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - E, tendo em vista que o turismo... O turismo também sofreu mudanças comportamentais, e a gente vai poder analisar isso em outras ocasiões também. Hoje, o turista consegue, com o trabalho remoto, solicitar ao seu chefe, eventualmente, para fazer uma viagem com os filhos, com a família, e para ficar ali por um pouco mais de tempo ou, até fora das férias, por algum tempo, até por conta das férias da mulher, por exemplo. Enfim, pode-se adaptar. E ir para um lugar como o Rio Grande do Norte... Nós já recebemos muitos desde a pandemia. Inclusive, houve gente que foi se isolar lá, porque estava trabalhando remotamente, e tanto fazia estar em um apartamento, trancafiado, em São Paulo, como em uma pousada segura, em um local de praia, com os filhos em volta, porque também eles estavam sem aula. Então, esse comportamento fez com que o movimento nas empresas aéreas não fosse tão grave. Isso eu também queria entender.

E, principalmente, há uma coisa que quero entender agora: como ficou esse procedimento? Qual é o protocolo? Servem refeição ou não servem refeição? Servem água? Um copo d'água, você tem que pedir? Isso gera um impacto no custo também da operação da empresa. Isso foi revertido para a tarifa em algum momento ou foi usado como reserva para compensar os prejuízos que tiveram no tempo em que ficaram parados?

Então, essa transparência... Veja que a gente não está criminalizando ninguém, incriminando ninguém; pelo contrário, estamos chamando as empresas.

Estou aduzindo um requerimento hoje, oralmente, para colocar a companhia Azul Linhas Aéreas, que não tinha sido incluída no início, porque ela saiu depois, por alguma razão que ela pode explicar, da tal Abear, que é a associação das empresas. Ela saiu dessa associação. E aí nós a estamos chamando, a pedido da própria empresa também.

Queremos mesmo que as empresas nos expliquem, conversem conosco sobre o que aconteceu durante a pandemia. Quais foram as entranhas daquele processo? Como é que vocês se viraram? A gente quer saber isso. E, dois, como é que vai ficar o futuro? O novo normal é como?

Não sei se está aqui, mas, se não estiver, podemos requerer que venha...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Isso! É fundamental! Está indo a Natal também! É muito bem-vinda!

E colocamos também... Acho que pode ser colocado junto, no item 12, a Aneaa, que é a Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos, porque um dos mistérios que eu não entendo, por exemplo, é por que a passagem de João Pessoa a Brasília tem a metade do preço da passagem de Natal a Brasília. Será que é por causa do aeroporto? Não pode haver outra diferença. O percurso é o mesmo, o QAV é o mesmo que se gasta, o avião é o mesmo, enfim tudo é o mesmo, mas é metade do valor, ou pelo menos era antes da pandemia e agora vem se organizando de outra forma. Disseram, na época, que era porque o potencial turístico, a atratividade turística em Natal era maior. Não vejo a menor diferença entre João Pessoa e Natal. Acho que os dois têm a mesma atratividade. Até hoje, não entendi o porquê disso. E há outros casos no Brasil de capitais próximas ou de cidades próximas em que uma tarifa é o dobro da outra.

Outro mistério que a gente precisa esclarecer é: por que lugares mais remotos, difíceis, com rotas mais raras, como Rondônia, Roraima e o próprio Rio Grande do Norte, têm todos os voos no mesmo horário? Vai todo mundo no mesmo horário, com a mesma tarifa. TAM e GOL saem na mesma hora, praticamente, com cinco minutos de diferença pela manhã, e, de tarde, é a mesma coisa. Que diabo! Por que essa dificuldade em poder escolher, não é? Se um estivesse uma ou duas horas mais na frente... Não sei por que esse mistério, não sei se aproveitam a mesma estrutura do aeroporto que está aberto naquele horário, não sei o que é. Eu sei que isso prejudica o próprio aeroporto, porque o comerciante, por exemplo, quando não há voo, fecha as biroskas e vai-se embora. Se o aeroporto abre só às 5h da manhã, como é o nosso lá, e às 5h da tarde ou às 4h da tarde, para os dois voos que saem de lá para Brasília, para São Paulo, etc., no resto do período não há ninguém.

Então, esses mistérios, essas dúvidas e indagações é que são objeto da nossa audiência pública, para entender como foi a pandemia e, a partir dela, como é que vai ser a vida da aviação civil nacional para nós todos. Como é que ficou isso? Até quando vai durar esta questão de não servir comida? Qual é o impacto disso na tarifa? Isso é revertido ou não? Quais são os procedimentos novos que vão perdurar para sempre, em um novo normal do viajante de avião? Enfim, esse é o objetivo da audiência pública que nós estamos propondo.

É isso basicamente, com os requerimentos da associação de aeroportos e com o requerimento da Azul, e, provavelmente, poderemos chamar a Itapemirim também, porque é interessante o caso, porque é um novo *player*, um novo agente que vai entrar aí, que já entrou no mercado.

É isso.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Perfeitamente!

Então, se eu entendi, vamos agrupar aqui e aditar ao item 11 o item 12. Seria a Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos. Certo? O Requerimento nº 18, extrapauta, que convida os representantes ou um representante da Azul Linhas Aéreas. E há mais...

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Podemos aduzir a esse, oralmente, além da Azul, a Itapemirim. Aí é só.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Ela já faz parte da Abear. Então, já vindo a Abear, está atendida.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Está atendida?

ITEM 12

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 13, DE 2021

- Não terminativo -

Requer a inclusão da ANEAA (Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos) entre os convidados da audiência pública solicitada por meio do REQ 9/2021-CI.

Autoria: Senador Jean Paul Prates (PT/RN).

Observações: Adita o REQ 13/2021-CI.

EXTRAPAUTA

ITEM 15

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 18, DE 2021

Requer o aditamento do Requerimento 9/2021 - CI, para inclusão da empresa Azul Linhas Aéreas.

Autoria: Senador Jean Paul Prates (PT/RN).

Então, em discussão os requerimentos do Senador Jean Paul Prates. *(Pausa.)*

Não havendo quem queria mais discutir, submeto-os à votação.

Os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovados.

Senador Acir, nós temos ainda mais três requerimentos, mas eu vou conceder a palavra a V. Exa. Qual é o item da pauta de V. Exa.?

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Número 4.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Número 4.

Então, por solicitação do Senador Acir, vamos ao item 4 da pauta, que é terminativo, mas o Senador Acir já faz a leitura e faz a defesa do relatório e aí já é um passo adiante, já se desincumbe dessa importante responsabilidade.

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 3258, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

Autoria: Senadora Daniella Ribeiro (PP/PB)

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação nos termos da Emenda nº 1/CDH (substitutivo), com a subemenda que apresenta

Observações:

1. *Matéria tem parecer da CDH, pela aprovação na forma da Emenda nº 1/CDH (substitutivo)*
2. *Se aprovado o substitutivo, a matéria será submetida a turno suplementar, nos termos do art. 282 do RISF*
3. *Votação nominal*

Portanto, concedo a palavra ao ilustre Senador Acir Gurgacz para proferir o seu relatório.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO. Como Relator.) - Muito obrigado, Presidente Dário Berger. Meus cumprimentos pela condução dos trabalhos desta Comissão, que é tão importante para o nosso País.

Antes de entrar no relatório, se V. Exa. me permitir, eu ouvi aqui o Senador Jean Paul falando, o Senador Esperidião Amin e V. Exa. sobre essa preocupação de geração de emprego, essa estagnação que nós estamos tendo no País, principalmente com relação às obras de infraestrutura. Eu vi, na agenda que será discutida na próxima semana, Senador Dário Berger, a questão dos pedágios, do valor dos pedágios. Eu acho que isso é da maior importância.

Está se discutindo o valor dos pedágios lá no Estado do Paraná, no Sul do País, e isso nos preocupa, porque é extensivo a todo o nosso País. O que acontecer lá - o valor do pedágio com a outorga, sem a outorga, valor mínimo, valor médio - é uma preocupação grande, porque isso vai chegar lá em Rondônia através da BR-364, aonde eu quero chegar.

Nós precisamos demais, Senador Jean Paul, da duplicação da BR-364. A 364 está para Rondônia como a 101 está para Santa Catarina. Depois de muitos anos, foi duplicada a BR-101, mas ela já não suporta mais. Em que pese as pessoas acharem que isso é ruim, eu penso o contrário: isto é um problema positivo. Por quê? Porque, se já estrangulou a BR-364, estrangulou a BR-101 mesmo duplicada, é porque a produção aumentou muito, tanto a produção quanto a industrialização.

Então, em nível de Governo, é um problema positivo. O que não pode é o Governo Federal transferir esta responsabilidade para iniciativa privada. Esta é uma responsabilidade de Governo. Essa ligação de Porto Alegre a São Paulo, que passa por Florianópolis, por Curitiba, precisa de uma outra pista, de uma outra via. Não adianta tentar fazer um paralelo porque não vai ter. Temos questões ambientais para discutir? Temos, mas é preciso fazer. E quem tem que fazer, Senador Dário Berger, é o Governo Federal. Não adianta você transferir essa responsabilidade: "Ah, eu vou concessionar e aí vai vir uma empresa que vai ganhar concessão e vai executar a obra". Isso não vai acontecer nos próximos 20 anos. Não vai. Essa é uma função do Governo Federal. E, volto a dizer, é um problema positivo.

É o caso da BR-364, que foi inaugurada em setembro de 1984. Naquela época, nós tínhamos uma quantidade de veículos que transitavam na BR-364. Hoje os tempos mudaram. A produção agrícola de Rondônia aumentou - e muito - graças ao trabalho da população. Em Mato Grosso não é diferente. E hoje a exportação de grãos do norte de Mato Grosso e de Rondônia é ligando a Hidrovia do Madeira, de Porto Velho a Itacoatiara, e lá se faz o transbordo para navios de grande calado. Por isso a importância da BR-364. E eu digo que isso é positivo, porque aumentou a produção, aumentou demais a produção e a exportação também.

Nós estamos insistindo sistematicamente já há muitos anos com a duplicação da BR-364. E essa duplicação estava, como se diz, na ponta da agulha em 2016. Depois, trocou de Governo, foi para a geladeira; trocou de Governo, foi para o congelador. Agora, querem terceirizar, fazer a concessão. A concessão será feita em 2022, o início da obra em 2023, para acabar em 2030. Não há condições, não há condições. Imaginemos nós: se hoje já está estrangulada essa BR o que se dirá em 2030? O quanto nós estaremos aumentando a produção de grãos, de carne, não só no Estado de Rondônia, mas nos Estados vizinhos também?

O Governo precisa investir. Nós não podemos ficar esperando e acreditando... Aliás, o Brasil está com uma credibilidade enorme lá fora para vir dinheiro para investimento no Brasil... A credibilidade está uma beleza... Esperarmos esses investimentos para resolvermos os nossos problemas internos...

Quanto mais for investido, Senador Jean Paul, nas obras de infraestrutura do nosso País, mais a economia vai crescer - a economia de grande escala e a geração de emprego e renda também. Então, esperamos que isso aconteça.

Não vamos esperar... Nós já falamos isso aqui nesta Comissão há muitos e muitos anos com relação à BR-364. Vamos aguardar que aconteça algo positivo, vamos trabalhar no Orçamento da União para que a gente possa colocar o dinheiro necessário ou fazer aquele sistema que estava previsto no Governo da época da Presidenta Dilma: o BNDES financia a obra; a concessão executa a obra; e, depois da execução da obra, começa a cobrar o pedágio e parte desse pedágio vai direto ao BNDES para pagamento do empréstimo. É um casamento perfeito. Eu não vejo outra forma de executar. Que não seja o BNDES, pode ser outro banco - o BNDES hoje não tem mais esse... É o Banco de Desenvolvimento, mas não

tem mais essa função. Hoje a função é de um banco normal. Mas tem que haver esse casamento para que a gente possa avançar, avançar nas duplicações, nas obras de infraestrutura.

Eu falei da BR-101, porque V. Exa. vive lá, sabe muito mais do que eu. Eu quis fazer esse comparativo da 364 com a 101, porque lá está estrangulado, não passa mais, não vai mais. Se aumentar em 10% o nível de transporte de carga, vai travar o transporte entre Porto Alegre, passando por Florianópolis e Curitiba, e São Paulo. Então, tem que haver uma via alternativa. É claro que as ferrovias resolvem, mas... Seria uma solução? É claro que é uma alternativa, mas jamais deixaremos as estradas. Nós precisamos das estradas. No caso da 101 não é mais a duplicação, porque, depois de muitos anos, ela foi concluída, mas ali é necessária uma outra estrada para fazer essa ligação e dar escoamento à produção nossa, ligando aos portos: ao Porto de Itajaí, ao Porto de São Francisco, ao Porto de Paranaguá, ao Porto de Santos. Esses investimentos, Senador Dário Berger, Senador Jean Paul, são fundamentais, não vou dizer nem que o são para a retomada do crescimento, para fortalecer a economia neste momento, mas pensando em um Brasil no médio e longo prazo. O Senador Jean Paul pede...

O Sr. Jean Paul Prates (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para apartear.) - Eu pedi aqui um aparte - não sei nem se existe aparte a esse tipo de fala, mas, enfim, rapidamente, Presidente Dário - para corroborar as suas palavras em relação a essa questão do investimento público.

Há três fases basicamente em um empreendimento de infraestrutura para que o Estado - não só o Estado brasileiro, como o Estado de qualquer país - participe.

A primeira intenção, inclusive de outros tempos, era a seguinte: eu, Estado, invisto diretamente; eu tenho que fazer rodovia, eu tenho que fazer trem, eu tenho que fazer... Enfim, tudo me cabe. Vamos falar aí de cem anos atrás. Cabia ao Estado, porque ninguém tinha condição de fazer. Quando tinha, era uma empresa de fora, que vinha investir, com juro alto, na época do Barão de Mauá, de D. Pedro, enfim, todo aquele processo. Então, eu invisto ou eu deixo alguém investir, mas tem que estar muito competitivo, muito lucrativo para que se pague esse empréstimo etc., dívida externa, aquela coisa toda.

O outro passo é fomentar. Então, o Estado ou investe ou fomenta ou outorga, mas essas etapas têm a ver com a viabilidade, com a coisa já caminhando. Em novas fronteiras, lugares em que ainda existem várias dúvidas sobre escala, viabilidade etc., o Estado precisa investir diretamente. Em áreas onde há já um encaminhamento, atividade econômica, etc. e tal, ele precisa fomentar, que é o caso dos empréstimos do BNDES, financiamentos etc., coligar essa questão de um pedágio com o pagamento de um financiamento para haver mais segurança etc.

E, quando é uma coisa como a que nós estamos agora relatando das ferrovias, que diz respeito especificamente... Veja que não é uma panaceia. Eu tenho dito, não é uma panaceia. A lei organiza as concessões - as permissões para trens urbanos, as concessões para trens de carga - e, para trens ainda de carga e de passageiros, autoriza as autorizações, as outorgas desse novo instrumento. Mas isso é para os casos, também, onde já existe uma viabilidade tal que eu e Acir podemos chegar lá e dizer: vamos fazer uma ferroviuzinha nossa aqui para escoar alguma coisa que a gente produz na região tal até uma linha maior aí ou um porto ou o que for. Então, são ferrovias privadas, sim, mas elas não vão, absolutamente, retirar - e aí é o ponto que o Senador Acir aborda muito bem -, não vão retirar o ônus, e é um ônus bom, é um ônus positivo, do Estado brasileiro de abrir caminhos, de continuar viabilizando áreas novas no Brasil, escoando produção, atendendo à universalidade do atendimento às vezes de passageiros; no caso do saneamento e da água, a mesma coisa; no caso da energia, a mesma coisa; no caso do gás natural, a mesma coisa.

Enfim, há um processo que começa da intenção ou da obrigação de investir; passa, depois, para o fomento; e, finalmente, numa terceira fase, aí sim, passa para a outorga - eventualmente, se não houver um interesse estratégico acima de tudo isso - para a outorga no privado.

No caso, eu conheço a 364, porque - poucos talvez saibam - eu trabalhei em Rondônia e no Juruá, para viabilizar aquela reserva de gás do Juruá. Estudei, na época de consultoria para empresas, uma alternativa de ligar o gás de Juruá até a BR-364, que eu acho que é a que liga Manaus e Porto Velho...

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - É a 319.

O Sr. Jean Paul Prates (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - A 319, que liga Manaus a Porto Velho, e, a partir dela, fazer um gasoduto em que Porto Velho era meio que subsidiado pelo mercado de Manaus no momento inicial, nos cinco ou dez primeiros anos, de gás natural, mas receberia o gás de Juruá, que hoje está lá tamponado até hoje, está lá guardado para o futuro. Então, isso viabilizaria.

Eu fiz o levantamento, na época, dessas duas rodovias e pude comprovar a importância da 364 duplicada de lá para o mercado do Sul e Sudeste, como também dessa que se dirige para o Norte, para Manaus, então, para desenterrar ali Porto Velho, o próprio Estado de Rondônia como um todo e o Acre também, porque, no caso da 364, ela se estende até a fronteira

com o Peru. E ela também permite que a gente se coligue lá com aquela saída chinesa, que os chineses tentaram nos ajudar a fazer, pelo Pacífico, que é muito bem-vinda, diga-se de passagem. É muito bem-vinda: une o continente aos outros, à Ásia, praticamente diretamente.

E aí comparo - termino com isso - com a mesma intenção do Ministério da Infraestrutura assinalada para a nossa rodovia BR-304, Natal-Mossoró. Por que digo isso? Porque os governos anteriores, os Governos Lula, Dilma e tal, duplicaram todos os acessos às conexões entre as capitais do Nordeste. Hoje elas estão todas duplicadas, de Salvador a Natal, de Fortaleza em diante. No Rio Grande do Norte, como a gente é culpado por fazer a curva, a BR-101 acaba na ponta lá de Touros; há um momento anterior, que é em Natal, em que o grande fluxo de carga vira para a esquerda, em direção ao Ceará; e ela se transforma na BR-304, mas ela nada mais é do que a continuidade da conexão entre as capitais do Nordeste. E o único trecho que ficou sem duplicação é exatamente o trecho entre as duas principais cidades do Rio Grande do Norte: Natal e Mossoró. Porque está dentro do mesmo Estado, porque não é a 101, porque não tem a denominação... enfim, por várias pequenas razões. E aí, cada vez que a gente aborda o ministério, a resposta é esta: "Não, vamos botar para pedagogar"; "Não, vai ser a primeira concessão que vamos fazer". Não haverá viabilidade nisso. E não é um trecho tão complicado assim de se duplicar: um trecho retilíneo, relativamente barato, já foram feitos os quatro lotes, estava tudo pronto para fazer. Meteram na cabeça que vão fazer um teste lá com pedagogar. Não vai dar certo. E não é o papel. Neste momento, não é o papel colocar-se justamente nessa rodovia, que é a última conexão entre capitais do Nordeste, o ônus de ser a primeira rodovia de grande porte pedagogada do Nordeste. Não faz sentido.

Então, a esse tipo de experimento eu sou absolutamente contrário. Corroboro o que V. Exa. acabou de dizer. Acho que o papel do Estado é abrir caminhos, e é para isso que nós temos o próprio Ministério da Infraestrutura - mas para ajudar a abrir caminhos em áreas onde não há viabilidade. Para ajudar quem já está rico não adianta.

Obrigado.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado.

Agradeço, Presidente, pela oportunidade, mas não poderia deixar de falar sobre esse tema que para nós é muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Tem tudo a ver com a nossa Comissão.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Sem dúvida, claro, totalmente.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Não fugiu à regra, está dentro do escopo, não é?

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Está certo.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Aliás, só contribuindo bem rapidamente, se não estou equivocado, nós precisaríamos investir 5% do PIB durante 20 anos para chegarmos a um nível aceitável de desenvolvimento da infraestrutura no Brasil. No ano passado, nós investimos 0,8%. Então, isso significa dizer que, ao invés de nós estarmos avançando na melhoria da infraestrutura do Brasil, nós estamos regredindo, inclusive, estamos nos atrasando ainda mais.

Para se ter uma ideia, Acir, na BR-101, a duplicação entre Curitiba e Porto Alegre demorou, eu não sei exatamente, mas seguramente 25 anos. Eu me lembro bem, porque eu fui Prefeito em 1996, quando começou a duplicação na parte norte para a sul, que foi o primeiro trecho de Curitiba a Florianópolis, Palhoça, etc. Depois começou o novo trecho de Palhoça até a divisa com o Rio Grande do Sul. E, passados 25 anos, ainda não está completamente concluída. Foi concedida e, na concessão, estava prevista a obra de um contorno da Grande Florianópolis para eliminar os gargalos que hoje estão intransitáveis em determinados pontos, quase em tudo, o dia inteiro.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Todos os dias, não é?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Quase o dia inteiro. Antigamente... Até pouco tempo atrás, era só em horários de pico. Agora é o dia inteiro. Para você chegar a Balneário Camboriú, para você passar por Itajaí, para você passar por Florianópolis, é um transtorno enorme.

E, na concessão do trecho norte da BR-101, estava prevista a construção de um contorno da Grande Florianópolis. Imagine que eu tenho até vergonha de dizer, como representante de Santa Catarina, que esse contorno era para ter sido concluído em 2012. Nós estamos em 2021, e a previsão para entrega é... É imprevisível. É imprevisível. Mas a obra agora está andando em ritmo bastante acelerado e a expectativa é de que, daqui dois, três anos, certamente nós tenhamos a obra de contorno, que vai resolver um grande problema de Florianópolis, mas não de Itajaí. Itajaí vai permanecer.

Então, só para colaborar, porque esse é um tema por que nós somos muito exigidos e muito cobrados...

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Somos, todos os dias. Na verdade, todos os dias.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Todos os dias.

E me parece que nós não temos, além da nossa voz, a força suficiente para fazer a transformação que efetivamente precisa ser feita. Mas, quem sabe, um dia a gente possa ter uma infraestrutura desejável e, com isso, diminuir o custo Brasil, aumentar a competitividade das empresas, e nós passemos a ter mais autoestima, mais orgulho, com todo mundo trabalhando no mesmo sentido e com o mesmo objetivo.

V. Exa. tem a palavra para fazer a leitura e a defesa do relatório do item...

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Quatro.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - ... 4 da pauta.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado.

Cumprimento a Senadora Daniella Ribeiro pela iniciativa desse projeto...

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Senador Acir, desculpa.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Pois não. Claro.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - É que o Senador Wellington Fagundes, que é um dos maiores representantes da infraestrutura neste Senado Federal, já tinha me pedido a palavra.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Ah, pois não. Vamos ouvi-lo.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Ele me pediu a palavra e ele deu uma saída do ar, ele estava *off*, mas agora ele apareceu de novo, está ali sorridente e feliz. Se você me permitir...

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Claro, por gentileza, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - ... ouvir primeiro o Senador Wellington Fagundes - certamente, é com relação ao assunto que nós vínhamos discutindo -, depois, V. Exa. faz a defesa do seu relatório. Muito obrigado.

Senador Wellington Fagundes, V. Exa. tem a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, eu gostaria de aproveitar, já que V. Exa. me permitiu, para registrar que eu estou aqui no Mato Grosso, na cidade de Sinop, a nossa grande capital do Nortão de Mato Grosso, que faz hoje 47 anos. Inclusive, deveremos ter também aqui a Universidade Federal do Nortão, com a sua ajuda. O projeto já está bem avançado. Com certeza, essa cidade aqui, que já tem hoje a Embrapa, tem a universidade estadual, é uma das cidades que mais desenvolve do Brasil.

Mas eu quero também, Sr. Presidente... Há um requerimento aí que eu pedi para ser votado, um aditivo de convite a outras a outras pessoas já de um próprio requerimento meu. Eu gostaria de incluí-lo na pauta. V. Exa. poderia até fazer, se for o caso, sugiro, a votação em bloco, se for possível.

Então, eu agradeço imensamente. Estou aqui no interior do Mato Grosso, mas estou presente junto à nossa Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - As minhas homenagens a V. Exa. Já está aqui prevista a votação. Nós seguimos na nossa reunião. Vou passar a palavra para o Senador Acir; e, depois do Senador Acir, eu submeto à votação os requerimentos de V. Exa., tanto o extrapauta quanto o requerimento original, que já está aqui há algum tempo, na Comissão.

O.k., Senador Wellington?

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

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Prazer!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Felicidades!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Estamos aqui, Presidente, inaugurando uma escola militar aqui em Sinop. E também, na segunda-feira, teremos a obra do avanço da ferrovia de Rondonópolis a

Cuiabá até aqui no Nortão; e, na sexta-feira agora, também estaremos lançando a Ferrovia Fico, que é da integração do Centro-Oeste, saindo de Goiás, Mara Rosa, chegando ao Mato Grosso.

E V. Exas. estão convidados para ir ao maior terminal ferroviário, que é na minha cidade Rondonópolis - o maior terminal ferroviário da América Latina. O.k.?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Isso que é um comercial!

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Rondonópolis é o centro do mundo.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Convenceste a todos os Senadores aqui, Wellington, entendeu?

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O Wellington não deixa barato, não.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - O seu entusiasmo, a sua determinação e a defesa que você faz do Mato Grosso são de causar inveja. (*Risos.*)

Um abraço para você e felicidades!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Senador Jean Paul, quem manda aqui no Mato Grossos são os catarinenses, são os sulistas, o povo que enriqueceu aqui, viu? (*Risos.*)

Um abraço!

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Um abraço!

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Um abraço, Wellington! Também um abraço à população de Sinop, que faz aniversário hoje. É uma cidade realmente muito promissora.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Pela ordem.) - Presidente, rapidamente, sem querer interromper e já interrompendo, mas acho que é um assunto importante para nós membros da Comissão de Infraestrutura. Infelizmente é uma notícia triste que acaba de sair aqui: um acidente aéreo em Piracicaba, em que morreram aqui a família, praticamente toda a família do Sr. Celso Silveira Mello Filho, que é sócio e um dos dirigentes principais do grupo Cosan Raízen. Ele é irmão também do conhecido empresário, importante para o País, Rubens Ometto Silveira Mello. Segundo o Corpo de Bombeiros, no avião bimotor, estava o sócio da Raízen, justamente Celso Silveira Mello Filho, 73 anos, com sua esposa, Maria Luiza Meneghel, 71, e os três filhos do casal, Celso Meneghel Silveira Filho, 46, Camila Meneghel Silveira Mello Zanforlin, 48 anos, e Fernando Meneghel Silveira Mello, 46 anos. Também morreram o piloto Celso Elias Carloni, 39 anos, e o copiloto Giovanni Dedini Gullo, 24 anos.

Portanto, aqui as nossas homenagens. Eu acho que devemos apresentar nossas condolências, em nome da Comissão de Infraestrutura, a essa família, em especial pela conexão do seu patriarca, que muito investe, trabalha e participa do nosso setor de infraestrutura, através do grupo Cosan Raízen.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Eu me associo a V. Exa. para apresentar o nosso voto de pesar a esse grande empresário e toda a sua família. Lamentavelmente, pegou-nos de surpresa a notícia desse acidente fatal, que é muito triste para todos nós.

Senador Acir, agora, finalmente, com as desculpas peculiares que lhe são merecidas.

O SR. ACIR GURGACZ (PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO. Como Relator.) - Eu é que provoquei o debate, então? (*Risos.*)

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei 3.258, de 2019, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

O PL conta com dois artigos. O primeiro altera a Lei 12.587, de 2012, para conferir o direito das mulheres, idosos e das pessoas com deficiência a solicitar o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno. O segundo artigo é o prazo de vigência da lei resultante do projeto, que será de 15 dias após a publicação oficial.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

Na justificativa, a autora do projeto argumenta que o transporte coletivo noturno pode representar risco à integridade física, especialmente de mulheres, idosos e pessoas com deficiência. A autora afirma ainda que diversas cidades brasileiras inclusive já legislaram sobre o tema, como São Paulo, João Pessoa e Campina Grande.

O PL tramitou na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, tendo recebido parecer favorável, na forma do substitutivo apresentado.

Para corrigir possível inconstitucionalidade do texto, a Emenda nº 1 da CDH modifica a Lei 10.048, de 8 de novembro de 2000, por entender que este é o compêndio legal mais adequado ao tema, além de conferir aos entes responsáveis pela prestação do serviço a competência para regulamentar a matéria.

Após tramitação na CDH, a matéria foi distribuída à CI, em decisão terminativa.

Análise, Sr. Presidente.

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CI pronunciar-se sobre transportes terrestres e, por força da tramitação terminativa nesta Comissão, compete-nos também a análise dos aspectos formais da proposição, como a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Iniciemos, pois, pela análise de constitucionalidade. Nos termos do art. 22, XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes. Assim, o Congresso Nacional e quaisquer de seus membros têm competência para a iniciativa da proposição. Ademais, a proposição não se insere no rol das iniciativas privativas do Presidente da República fixado pelo §1º do art. 61 da Carta Magna.

O projeto não apresenta problemas de regimentalidade. Quanto à juridicidade e técnica legislativa, concordamos com as ponderações da CDH. A Lei nº 12.587, de 2012, trata apenas de diretrizes gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, portanto, não é adequado modificá-la para tratar da operação dos veículos de transporte coletivo.

Para não ferir a competência dos entes federados para tratar de seus respectivos transportes coletivos, a CDH corretamente propôs alteração para sanar os problemas de constitucionalidade apontados. Ao alterar a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, o projeto apenas incluiu o direito da população mais vulnerável de solicitar o desembarque fora dos pontos oficiais de parada no período noturno sem, contudo, entrar em seus pormenores, que continuam na competência de quem organiza esse transporte.

O substitutivo apresentado mantém as alterações propostas pela autora na Lei nº 12.587, de 2012, para incluir entre as atribuições da União, dos Estados e dos Municípios, a competência para estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público, especialmente no período noturno.

No mérito, o projeto merece prosperar na medida em que cria uma política pública que vai aumentar a segurança da parcela mais vulnerável do usuário do transporte público em todas as esferas.

Faz-se necessário apenas corrigir um possível erro de digitação da emenda e alterar o termo “idosas” para “idosos”, de maneira que toda essa parcela da população seja contemplada.

Voto.

Ante o exposto, votamos pela aprovação da matéria, na forma da Emenda nº 1 - CDH, com a seguinte subemenda que apresentamos:

SUBEMENDA Nº (à Emenda nº 1 - CDH)

Substitua-se, onde houver, no Substitutivo da CDH ao Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, o termo “idosas” por “idosos”.

Esse é o parecer, que é pela aprovação do projeto.

Muito obrigado, Senador Dário Berger.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Obrigado, Senador Acir Gurgacz.

Como...

Bem, está em discussão o parecer elaborado pelo Senador Acir. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Como ele é terminativo, Senador Acir, fica encerrada a discussão, mas é preciso quórum qualificado. Fica sobrestado para uma possível votação na próxima reunião.

Senador Carlos Viana, honra-me a presença de V. Exa.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG. *Fora do microfone.*) - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Eu vou para o item 13 da pauta, que é um requerimento do Senador Wellington Fagundes.

ITEM 13

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 14, DE 2021

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a inserção de biodiesel no diesel.

Autoria: Senador Wellington Fagundes (PL/MT)

Propõe para a audiência pública a presença dos seguintes convidados: o Sr. Vander Costa, Presidente da Confederação Nacional do Transporte; o Sr. Luiz Carlos Moraes, Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores; o Sr. Paulo Miranda Soares, Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes; o Sr. Roberto Ardenghy, Presidente do Conselho de Administração do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás; o Sr. Rodolfo Saboia, Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; o Sr. José Mauro Ferreira Coelho, Secretário de Petróleo e Gás Natural e Biocombustível do Ministério de Minas e Energia; o Sr. Fernando Cadore, Presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso.

E também...

Realmente essa audiência pública vai ser bastante demorada, pelo que eu percebo, porque ele ainda propõe, como extrapauta aqui, o Requerimento de nº 17, de 2021.

EXTRAPAUTA

ITEM 16

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 17, DE 2021

Requer, em aditamento ao REQ 14/2021, a inclusão de novos convidados para a audiência pública.

Autoria: Senador Wellington Fagundes (PL/MT)

Para acrescentar à audiência pública os Srs. André Nassar, Presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais; o Sr. Francisco Sérgio Turra, Presidente da Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil; e o Sr. Juan Diego Ferrés, Presidente da União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene do Brasil.

Portanto, esses são os dois requerimentos do Senador Wellington Fagundes.

Submeto à discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, em votação.

Os Senadores que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Estão aprovados os requerimentos do Senador Wellington Fagundes.

Agora vou para o requerimento do Senador Eduardo Braga, item 14.

ITEM 14

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 16, DE 2021

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater "a crise energética frente à crise hídrica atualmente enfrentada pelo País".

Autoria: Senador Eduardo Braga (MDB/AM)

Propõe para a audiência pública a presença dos seguintes convidados: representante do Ministério de Minas e Energia; representante da Agência Nacional de Energia Elétrica; representante do Operador Nacional do Sistema; representante da Agência Nacional de Águas. E...

Esses.

Está em votação o requerimento apresentado pelo Senador Eduardo Braga.

Os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

As reuniões serão marcadas oportunamente.

Senador Carlos Viana, V. Exa. tem a palavra.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG. Para discursar.) - Obrigado, Senador Dário Berger.

Acompanhando a reunião agora, pela possibilidade tecnológica, remotamente, eu gostaria de reforçar aqui e dar os parabéns às palavras de V. Exa. sobre a questão da mobilidade em nosso País, da importância que nós temos hoje em deixar de fato uma política pública que defina com clareza os próximos anos, quem sabe a próxima década ou as próximas duas décadas, para que os brasileiros no futuro não vivam as agruras que nós estamos vivendo nas estradas brasileiras hoje, onde a política não foi definida corretamente.

Eu falo pelo meu Estado, que tem a maior malha rodoviária hoje do País, toda ela já lotada, sucateada em boa parte. Nós temos rodovias que já deveriam estar duplicadas há mais de 20 anos e que infelizmente agora é que estão recebendo a atenção do Governo Federal para que a gente possa fazer essa duplicação nos próximos dez anos.

Vejam V. Exa. e quem está nos acompanhando: quantas vidas nós poderíamos ter salvo? Quantas famílias não teriam sido marcadas pelos acidentes graves que temos nas rodovias brasileiras, em todos os cantos deste País, não só em Minas Gerais? Na terra de V. Exa., no Norte? E um País que quer crescer, um País que quer ter o desenvolvimento, já que escolheu o setor rodoviário, que infelizmente não teve a atenção devida.

E com relação à questão das concessões, é um assunto a que eu tenho me dedicado com muita atenção, Senador. Por quê, Senador Dário Berger? Porque duas das concessões principais em Minas são o exemplo claro de como não se deve fazer. Nós tivemos duas concessões: da BR-040, entre Juiz de Fora e Brasília, e tivemos outra, que é a BR-262, um complemento fundamental entre o centro-oeste mineiro, Belo Horizonte, e o Triângulo Mineiro, que é uma das regiões de maior desenvolvimento tecnológico no agronegócio. As duas fracassaram porque o modelo juntou os planos de pensão com empreiteiras que, à época do Governo, estavam todas envolvidas em uma série de processos e escândalos. Esses planos de pensão entraram por questões políticas; foi uma decisão política. Um prejuízo absurdo aos servidores da Petrobras, da Caixa Econômica, do Banco do Brasil, dos Correios.

Esses investimentos não se confirmaram. Por quê? Foram decisões tomadas não por questões técnicas ou por estudos que confirmassem, mas por uma questão apenas de se dizer o seguinte: o Estado tem de participar de qualquer maneira. E o resultado é que as duas rodovias - isso foi feito em 2014 -, que são fundamentais para nós mineiros e para aqueles que transitam entre São Paulo e Rio de Janeiro para acessar o Centro-Oeste brasileiro não foram duplicadas.

E aqui eu sempre coloco, Senador Berger, que, quando nós erramos na política pública, nós levamos dez anos para corrigir. Dez anos! Porque o senhor veja bem, nós estamos falando de 2014: oito anos depois! Agora é que uma das concessionárias devolveu o contrato, aceitou pacificamente entregar ao Governo para que uma nova empresa seja escolhida, e uma outra questiona na Justiça os valores que ela investiu e que quer ter ressarcidos por parte do Erário, do contribuinte. Não duplicou, cobrou pedágio e agora quer ressarcimento de um contrato que não foi cumprido. Se nós não tivermos muita tranquilidade, vai parar na Justiça, vai virar um imbróglio e essa rodovia não será duplicada.

Então, eu faço aqui o meu elogio à clareza e à maturidade de V. Exa. ao falar sobre a importância de nós definirmos uma política pública para a questão da mobilidade em rodovias brasileiras. E eu espero que nós possamos, nesses próximos meses - este ano ainda de pandemia, é muito difícil - ou pelo menos no ano que vem, discutir isso de uma forma cada vez mais ampla e aberta, dentro dos interesses do que o Brasil precisa.

Meus parabéns! Muito obrigado, Senador Berger.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Eu que agradeço a V. Exa. e presto a minha homenagem a Minas Gerais, pela representação que tem aqui no Congresso Nacional e no Senado Federal, com três brilhantes Senadores, e que certamente dignificam muito o Estado de Minas Gerais e o Brasil inteiro.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Pelo menos um, como eu tenho aprendido todos os dias. (*Risos.*)

Uma hora dessa eu chego no patamar. Mas que eu aprendo aqui com os senhores todos os dias, não tenham dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - O senhor chegou e já é professor.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - O senhor já é um professor nosso.

Realmente, eu tenho 28 anos de vida pública, participei de seis eleições consecutivas, e, desde quando eu entrei, as prioridades continuam sendo as mesmas.

Eu me lembro de que meu pai completou 90 anos agora no dia 12. Ele disse para mim, quando eu resolvi entrar para a política e ser candidato a Vereador, lá em São José, Santa Catarina divisa com Florianópolis.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Ele disse assim: "Meu filho não te mete nisso! Isso é muito difícil!" Eu me lembro como se fosse hoje, ele me desaconselhando a entrar na política. Mas acabei entrando. E ele dizia que os assuntos eram os mesmos da época dele, foram os mesmos da minha época e certamente, lamentavelmente, serão os mesmos dos nossos filhos, para que possamos efetivamente criar uma logística adequada mínima necessária, para transportar nossa riqueza, para diminuir o custo Brasil e para aumentar a competitividade das nossas empresas.

Numa economia global como a que nós estamos vivendo, não há como nós termos esse custo do transporte e o modal do transporte quase que única e exclusivamente rodoviário. Realmente, vem Governo e passa Governo, e este Governo que está agora de plantão já está terminando, deu como prioridade, como eu posso perceber, a essa discussão. Mas falta, na minha opinião, um plano de integração, de união nacional, de valorização dos Estados brasileiros, de elencar umas prioridades essenciais que são aquelas mais emergenciais, para que efetivamente possamos avançar o mais rapidamente possível, seja com concessões, simplificando métodos, normas, agindo pelo princípio da confiança e não na desconfiança e encontrando pessoas de bem que possam fazer da sua responsabilidade do presente um compromisso com o futuro do Brasil. Senão, nós não vamos efetivamente avançar.

Santa Catarina é um Estado que prescinde muito de logística, de infraestrutura. É um Estado que contribui para o Brasil com cerca de R\$70 bilhões, R\$80 bilhões por ano e recebe em troca apenas um pouco mais do que 10% disso, o que significa dizer - eu não sei como é o Estado de Minas Gerais, mas certamente também deve ser um Estado superavitário - que, se nós fôssemos um país em Santa Catarina, nós teríamos todos os nossos problemas resolvidos.

O que está acontecendo com Santa Catarina é que, através do pacto solidário entre os Estados federados, nós estamos contribuindo com os nossos recursos para o desenvolvimento de outros Estados da Federação. Por isso que o pacto federativo... Não é esse pacto federativo que nós temos que discutir, de definição de prioridades, recursos e responsabilidades dos entes federados, mas é, sim, uma distribuição mais justa da produção e dos recursos dos próprios Estados brasileiros. Se nós desejamos e precisamos investir nos Estados que são menos desenvolvidos hoje, que nós criemos, então, um orçamento próprio de desenvolvimento para essas regiões através de um tributo específico que poderia se criar para o desenvolvimento do Brasil.

Então, na verdade, são todos... O Brasil está muito atrasado em todas as áreas, por onde a gente passa a gente percebe, e parece que todos nós sabemos o que é preciso fazer...

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Inovação.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - ... mas a burocracia, o excesso de leis, de normas, de decretos, de instrução normativa, de licenças, sejam elas ambientais ou outras licenças, atravancam o desenvolvimento e fazem com que a gente passe o tempo e não avance da forma desejada, como gostaria de avançar.

Então, V. Exa. toca num ponto, na minha opinião, crucial. Nós teríamos que... Eu falei aqui, vou repetir, nós teríamos que investir 5% do PIB, se eu não me engano, durante 20 anos para que a gente pudesse chegar num patamar razoável de infraestrutura no Brasil. No ano passado, nós investimos menos de 1%. Então, significa dizer que, ao invés de nós estarmos avançando para reconstruir o futuro, nós estamos atrasando, retardando e aumentando o problema da infraestrutura brasileira, o que é muito difícil, é muito ruim para o Brasil, é muito ruim para todos: para os empresários, para quem produz, para quem trabalha, para quem lidera, para nós que somos políticos e que queremos fazer as coisas acontecerem, e elas acabam não acontecendo no tempo em que precisam acontecer.

De maneira que quero parabenizar V. Exa., mais uma vez...

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - ... por levantar essa questão.

Parece-me que fazer estradas... Já dizia o Antônio Carlos Konder Reis, que era um ex-Governador de Santa Catarina, foi Senador, foi Parlamentar aqui nesta Casa, que governar era encurtar distâncias. Fazer estradas, na verdade, é encurtar distâncias de uma certa forma, melhorar a nossa locomoção para transportar a nossa riqueza.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Eu estive em Santa Catarina, tive o prazer de estar lá na virada do ano e passar alguns dias com a família e digo que fiquei impressionado, inclusive, com a questão da municipalidade dos Municípios que visitei, a estrutura das cidades.

E ali na 101, por exemplo, quando saí de Florianópolis em direção a Navegantes, um congestionamento absurdo, já numa pista duplicada, ou seja, há um atraso em relação ao que está acontecendo no Brasil.

E, Senador Berger, o que me preocupa é que nós precisamos aprender com as políticas erradas do passado, e parece que a gente não aprende. O senhor colocou bem: a gente sabe do problema, a gente tem o desafio, mas a gente não consegue criar uma política pública de planejamento para o País para 20 anos, 30 anos.

Eu lembro que, quando jovem, trabalhei na Lufthansa, nós discutíamos a empresa, o planejamento, para 10 anos, 20 anos de mercado. Era algo normal você fazer uma avaliação: "Daqui a 10 anos, 20 anos, qual é o planejamento que nós temos para isso e para aquilo?". E nós não conseguíamos fazer isso para o Brasil. Era o Brasil, a Argentina, o Peru e a Colômbia. Por quê? Porque o dólar era um absurdo, e você não tinha como planejar. Então, eu voltava para o Brasil das reuniões e dos estudos que fazia e ficava observando: "Olha, daqui a 30 anos, nós vamos ter outro País, outro panorama". E, hoje, como o senhor falou bem, nós temos 30 anos de desafios que não foram vencidos. As estradas estão atrasadas. Na habitação, nós temos milhões de famílias que vivem de maneira precária. Nós temos um sistema tributário que não funciona da forma como deveria, onera os brasileiros e não traz o retorno que nós precisamos. Nós temos que destravar isso no País.

Vou dar aqui um desenho rápido, já que V. Exa. me permitiu. Tenho visto muitas discussões, por exemplo, sobre vendas de estatais. Hoje mesmo, ouvi um comentário sobre a questão dos Correios, de que os Correios dão lucro, de que é uma empresa e tal... Olha, quando essas empresas estavam, lá atrás, com um prejuízo absurdo, porque eram cabides de emprego e eram usadas, como eu citei aqui, em políticas de complemento dos governos de plantão, usando o patrimônio da população para colocar em prática aquilo que determinados partidos entendiam, ninguém falava nada. Hoje, por exemplo, no aeroporto, nós fomos recebidos lá, eu fui recebido por uma manifestação gigante contrária. Mas, quando a Petrobras, quando outros bancos estavam sendo usados de forma incorreta, ninguém falava nada, ninguém se manifestava.

Nesse caso das rodovias, por exemplo, os planos de pensão foram usados e geraram um prejuízo absurdo para os aposentados do serviço público, e nós tivemos que votar recentemente o fim de um decreto que limitava, porque boa parte deles não estava dando conta nem de pagar mais o sistema de saúde. O Senado teve essa sensibilidade.

Mas o que está acontecendo? Nós não aprendemos. É uma discussão... Parece que nós viramos uma página, falamos "vamos começar a escrever outra" e vamos escrevendo outra totalmente errado, da mesma maneira. Falta - e aqui, até, quem sabe, do Executivo - um planejamento de fato de governo de quatro, oito anos, para que a gente possa estabelecer, com o próprio Parlamento, uma discussão efetiva de como nós vamos fazer para investir 5% do PIB em 20 anos em infraestrutura no Brasil, com meta de redução de acidentes e mortes, com meta de aprendizado dos nossos filhos e filhas nas escolas. A gente aqui vota 100% de aumento no Fundeb, mas a gente não cria, ao mesmo tempo, um padrão rigoroso de controle e de aprendizado dos professores, de qualidade das aulas. Não, nós só jogamos lá o dinheiro em um investimento. O discurso é: a educação precisa. Precisa! Mas a educação precisa, antes de tudo, de uma análise, de um raio-X. As estradas brasileiras precisam? Precisam! Mas qual é o modelo que nós vamos aplicar?

E, aqui, nesses últimos... Especialmente agora no edital da BR-381... Preciso colocar com clareza que participei desse edital, juntamente com a Empresa de Planejamento e Logística, que é uma estatal que funciona muito bem no planejamento das ações de governo. A EPL funciona muito bem! É uma empresa especializada em desenvolver soluções planejadas, estratégicas para o Governo. É muito interessante o trabalho deles. E nós conseguimos chegar a algumas conclusões. Por exemplo, pedagiado, mas não se cobra o pedágio de imediato, só se cobra o pedágio no valor maior depois de duplicadas as pistas. Você tem uma série de regras dentro de experiências passadas que não foram bem-sucedidas. Agora, eu espero que, como ano que vem há eleições, ficando governo, saindo governo, que venha governo novo, que venha governo velho, pelo menos esses erros se transformem num aprendizado para que a gente possa ajudar a construir tempos melhores aqui.

Muito obrigado, Senador Berger.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Parabéns para V. Exa. Não falei que o senhor é um professor aqui? Então, agradeço a participação de V. Exa. aqui, Senador Carlos Viana, na nossa reunião. Antes de encerrar os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e também a aprovação da ata da presente reunião. Os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Por fim, agradeço a presença de todos, em especial dos Senadores, em especial do Senador Carlos Viana, que se encontra conosco até esta hora aqui, neste momento.

Está encerrada a nossa reunião.

Obrigado.

(Iniciada às 11 horas e 18 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 17 minutos.)