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

REUNIÃO
19/08/2021 - 8ª - Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO. Fala da Presidência.) - Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Declaro aberta a 8ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura do Senado Federal.

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

As Sras. e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a infraestrutura e a logística do agronegócio no Brasil em três etapas. Esta é a segunda etapa, com o tema: "Os novos modelos de concessão a serem implantados no Brasil e o impacto nos custos do transporte para a agropecuária brasileira e nos custos dos alimentos para a mesa da população", em atendimento aos Requerimentos nºs 1 e 2, de 2021, da CRA, de iniciativa desta Presidência.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA N° 5, DE 2021

Requeiro, nos termos do art. 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, em aditamento ao REQ I , de 2021-CRA, a inclusão dos seguintes convidados:

- Representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

-Representante da Confederação Nacional do Transporte - CNT

-Luiz Antonio Camargo Fayet - Professor Doutor - Especialista em Logística e Infraestrutura.

-Dilvo Grolli - Diretor Presidente da Coopavel - Cooperativa Agroindustrial

-Edson José de Vasconcelos - Representante do Programa Oeste em Desenvolvimento - POD

Autoria: Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)

As Sras. e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

O próximo requerimento.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA N° 6, DE 2021

Requeiro, com base no art. 90, II, do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 58, §2°, II, da Constituição Federal, que sejam realizadas audiências públicas conjuntas da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária - CRA e Comissão de Meio Ambiente - CMA do Senado Federal, com o objetivo de debater os Projetos de Lei: PL 2633/2020 que tramita em conjunto com o PL 510/2021, que dispõem sobre a regularização fundiária e o PL 2159/2021 que estabelece normas gerais para o licenciamento ambiental. As referidas audiências serão realizadas nos dias 1 e 2, 15 e 16, 22 e 23 de setembro, às 8 horas, sendo 3(três) audiências para cada tema inerentes aos projetos. Serão convidados especialistas, técnicos, entidades e segmentos da sociedade.

Autoria: Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)

Em votação o requerimento.

As Sras. e os Srs. Senadores que concordam e o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

Minha saudação a todos os Senadores e Senadoras que nos acompanham. Saudação ao nosso querido Senador Esperidião Amin, que está junto conosco, iniciando esta audiência pública.

Antes de iniciarmos, eu sempre procuro fazer uma abertura, Senador Amin, para que a gente possa balizar como será a nossa audiência.

Os investimentos públicos na manutenção, adequação e construção de novas rodovias no Brasil vêm caindo muito nos últimos anos. Em 2010, por exemplo, foram investidos R$17,8 bilhões para a manutenção e construção de novas rodovias ou duplicação das rodovias federais. Já em 2020, os investimentos caíram para R$6,7 bilhões. É uma diferença muito grande, ou seja, o valor não chega nem à metade do que era em 2010.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - E chega a ser corrigido aqui pelo nosso Senador Amin, 20%. E olha quanto aumentamos, Senador Amin, não só a produção agrícola, mas a industrial, ao longo desses dez anos, e o investimento vem a ser 20% do que era no passado.

Um reflexo disso é a situação precária das nossas estradas federais, que coloca em risco todos os nossos usuários e aumenta o gargalo para o transporte de cargas, com maior custo dos fretes, comprometendo o desempenho e a competitividade da nossa indústria e principalmente da agricultura e aumentando o custo dos alimentos para a população brasileira.

É evidente que essa redução de investimentos nas rodovias também é reflexo da economia do País, que cresceu apenas 0,3% na última década. Mas teve um crescimento. Não justificaria, mesmo esse crescimento, uma redução tão grande de investimentos nas rodovias brasileiras, ou seja, faltam recursos públicos para investimentos em infraestrutura no Brasil.

A opção pelo modelo de concessão e privatização das rodovias federais, transferindo o custo de manutenção para os usuários, que já pagam impostos, como IPVA, IPI, ICMS e outros impostos, para ter as rodovias de qualidade, também não tem dado conta de realizar investimentos previstos.

A maior parte das experiências de concessões de rodovias federais não podem ser consideradas bem-sucedidas. Os problemas enfrentados nas concessões são dos mais diversos: alto preço das tarifas, a cobrança de pedágio antes da execução das obras necessárias, demanda integral para o concessionário, modicidade tarifária sustentada por financiamento subsidiado, planos de investimentos irrealistas, entre outros.

Mais recentemente, dos oito trechos concedidos na última etapa do programa federal, até 2018, um foi cassado e os demais enfrentam processos de ajustes, que podem resultar em sua caducidade ou devolução. A maioria dos leilões previstos para 2020 virou promessa para 2021, e muitos ainda não foram realizados. Dos 12 leilões de rodovias previstos inicialmente para 2021, 12 leilões, apenas seis devem ser leiloados de fato este ano. Vamos ver se isso vai acontecer.

Segundo informações do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério de Infraestrutura, apenas o leilão da BR-163, do Mato Grosso ao Pará, e a BR-153, ligando Goiás ao Tocantins, foram já realizados este ano. Ontem foi lançado o edital de concessão da BR-116, do trecho Rio-Santos, e o leilão deve acontecer em 29 de outubro. As demais concessões devem ser feitas até o final do ano que vem, em 2022.

Esta é uma previsão, vamos esperar que isso aconteça, com previsão de investimentos privados contratados da ordem de 100 bilhões para um período de 30 anos. Trinta anos. Imaginemos nós como estará a produção do Brasil se continuarmos, e queremos que continuem, nesse ritmo que vem acontecendo nos últimos dez anos, ou seja, 30 anos é muito tempo para esse investimento tão necessário para a infraestrutura brasileira.

Enfim, queremos que essas parcerias com a iniciativa privada deem certo, para que esses investimentos realmente aconteçam e para que o Governo também faça a sua parte, com investimentos públicos, investimentos diretos, necessários para melhorar a infraestrutura do País, pois o maior gargalo do Brasil está realmente no transporte.

Hoje o chamado custo Brasil também é o custo adicional que o setor produtivo e os produtores rurais têm por conta da precariedade das rodovias e de toda a infraestrutura, da porteira para fora, é o maior responsável pela elevação do preço dos alimentos da população brasileira. O custo Brasil é o que encarece a comida da mesa dos brasileiros e reduz a competitividade de nossa agricultura, ou seja, não são apenas o dólar alto e os preços das *commodities* no mercado internacional e nas bolsas de valores que afetam o preço da comida e prejudicam a nossa economia. Os buracos nas nossas rodovias, os atoleiros nas estradas vicinais, a falta de duplicação das pistas das BRs federais, o isolamento do produtor rural e a precariedade dos portos e de toda a logística para o escoamento da produção, principalmente da agricultura familiar, e para a exportação do agronegócio são os maiores responsáveis pela elevação do preço dos alimentos e por tirar comida da mesa dos brasileiros, além de não termos, no Brasil, uma política voltada para atender o mercado interno, ou seja, comida para a população brasileira. Nós estamos exportando alimentos para várias partes do mundo e o brasileiro com dificuldades de ter acesso a esses alimentos.

Ao longo do ano passado e nesse primeiro semestre, itens tradicionalmente consumidos no País tiveram uma alta significativa. O preço do óleo de soja nas gôndolas dos supermercados subiu 104% em 2020; o arroz subiu 76%; o feijão, 48%; e a carne bovina, 47%, nos últimos 12 meses. Portanto, para baratear os alimentos, temos que reduzir os custos de produção e do escoamento da produção, como é o caso do transporte. Para isso, precisamos melhorar a nossa infraestrutura.

Se o caminho escolhido é a privatização, precisamos aperfeiçoar o programa federal de concessões rodoviárias, que hoje é chamado de PPI (Programa de Parcerias de Investimentos).

Alguns modelos adotados em alguns Estados brasileiros e em outros países apresentam lições relevantes para a redução do grau de incerteza regulatória, melhoria nos procedimentos dos certames, maior volume de investimentos e menor tarifa para os usuários. Também conhecemos os modelos que não deram certo e não podemos repetir os mesmos erros. A experiência acumulada permite-nos indicar algumas recomendações visando aumentar a quantidade e melhorar a qualidade das concessões rodoviárias brasileiras.

É isso o que pretendemos com esta audiência pública. Temos que repensar modelos como o do Paraná, com cobrança de pedágio antes dos benefícios, antes da duplicação das vias, com tarifas altas que prejudicam o usuário e principalmente o setor produtivo. Esse modelo está para ser renovado, sendo que os estudos da EPL apresentam um modelo híbrido com maior outorga e desconto limitado da tarifa. Esse modelo não agrada os produtores rurais brasileiros e também sofre restrições do setor industrial, por isso tem que ser debatido.

Também precisamos debater o modelo para as demais concessões em todo o País, como, por exemplo, a concessão da BR-364. O início da cobrança do pedágio tem que ser após a sua duplicação. Nós não podemos iniciar a cobrança do pedágio entre Comodoro e Porto Velho antes de termos a duplicação. Não se justifica. Nós já temos uma rodovia, ela está em manutenção, embora precária, mas existe a manutenção. Nós não podemos cobrar o pedágio por uma obra que foi já elaborada, há muitos anos, pelo Governo Federal.

Entendo que precisamos aproveitar este momento de renovação das concessões e de novas concessões de rodovias em todo o Brasil para discutir o modelo e a atualização do marco legal para as concessões que serão feitas daqui para frente em todo o País. O modelo híbrido apresentado pelo Ministério dos Transportes até promete reduzir a tarifa, mas, por outro lado, permite o aumento da quantidade de praças de pedágio, o que dá no mesmo ou até fica pior, porque aumenta, no fim da viagem, o custo da estrada pedagiada.

Um exemplo disso é o de Santa Catarina, Senador Amin, que opera com o modelo de desconto livre, enquanto, no Paraná, será adotado o modelo híbrido e Minas Gerais opera no modelo de maior outorga e desconto limitado.

Em se mantendo esse cenário, os usuários seriam onerados em 31,7% em relação a Minas Gerais e em 131,9% em relação a Santa Catarina. Essa é a diferença do atual modelo que se projeta para as próximas concessões, um aumento muito grande das tarifas, que já estão altas.

É nesse contexto que devemos discutir o modelo a ser adotado na BR-364 do nosso Estado de Rondônia. Queremos a duplicação da rodovia, mas não podemos pagar pedágio antes da sua duplicação.

Portanto, são questões como essas que precisamos discutir para não criarmos conflitos entre os Estados e prejudicarmos os usuários e o setor produtivo.

Outra questão é o desconto de usuário frequente. Precisa ser um desconto para todos, incluindo caminhões e ônibus, e não somente para veículos de passeio, como está previsto.

Além disso, as novas concessões devem prever a integração com os demais modais de transportes, principalmente hidroviário e ferroviário, para que os produtores rurais consigam realizar o planejamento do escoamento e exportação das safras com mais assertividade e menor custo.

Nosso objetivo com esta audiência pública é encontrar um caminho para que os investimentos na infraestrutura do País possam ser realizados levando em conta o setor produtivo, especialmente a agricultura, que ainda é quem mantém o superávit em nossa balança comercial e que leva alimento para toda a população brasileira.

Eu agradeço a presença dos nossos convidados aqui presentes e passo a palavra ao nobre Senador Esperidião Amin, para fazer as suas colocações, agradecendo, mais uma vez, a sua presença aqui conosco, Senador.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Eu que agradeço, prezado Senador Acir Gurgacz, e quero dizer que esse seu pronunciamento é crucial, na verdade, para que nós possamos avaliar o momento que nós estamos vivendo.

Eu apenas gostaria de aduzir, de acrescentar às suas colocações que eu não ouvi uma referência à Lei nº 14.157, que nós aprovamos, do *free-flow*, ou seja, é pedagiamento sem praça de pedágio, por quilômetro rodado, que é o futuro.

Essa lei foi de nossa autoria. Ela induz ao subsídio, induz a um tratamento diferenciado para o usuário frequente, como o senhor assinalou, mas, naturalmente, vai também exigir uma evolução tecnológica, que vai ser aperfeiçoada após a concessão da nova Dutra. A Dutra vai ser, realmente, o grande laboratório para o *free-flow*, tudo indica, porque ela vai ter uma parte inicial, seja do ponto de vista do Rio, seja do ponto de vista de São Paulo, franqueada, digamos assim, e, no mais, cobrada por quilômetro efetivamente rodado. Acho que esse modelo, naturalmente, vai sofrer aperfeiçoamento.

Mas eu prestei muita atenção às suas observações sobre, primeiro, a queda de investimento - e ela veio para ficar, e isso que é o pior, do investimento público - de 17 para 3,5, incluindo conservação, não só a conservação com aprimoramento, dentro do que é chamado... É só manutenção. Então, isso veio para ficar, porque nós não vamos retornar a um patamar cinco vezes maior de investimento público.

Então, eu queria sugerir que, depois de esgotar esses aspectos muito importantes decorrentes da diversidade do País... Uma coisa é a 364, outra coisa é a Via Dutra. Nós mesmos estamos sofrendo, em Santa Catarina, como o senhor frisou, os efeitos dos primeiros leilões. Então, um outro tópico que eu gostaria que fosse assinalado: o modelo de licitação por menor preço foi a maior barbaridade que se fez no País. No caso da 101, em Santa Catarina, quem ganhou a concorrência ganhou dando um desconto de 65%, decretando a sua própria inadimplência.

Senador Acir, é a única ação pública que eu assinei na minha vida, contra a concessionária, que já mudou, contra o então Ministério dos Transportes, que agora é Ministério da Infraestrutura, e contra a ANTT.

O contorno viário da Grande Florianópolis, pelo contrato, deveria ter sido inaugurado em fevereiro de 2012; já sofreu um reajuste de R$1,1 bilhão, que já está sendo pago, aprovado pelo Tribunal de Contas da União; e, neste tempo todo, desde o contrato, assinado em 2008, nenhuma multa foi aplicada. Ou seja: é a impunidade na licitação e na regulação.

Então, nós temos muito que aprender, e não há outro caminho, porque o investimento público não vai crescer.

E, finalmente, eu tenho uma sugestão para lhe dar: de tudo que for levantado aqui, sugira ao Senador Dário Berger uma sessão conjunta e, se necessário, com a Comissão de Assuntos Econômicos, porque, na minha opinião, se formos remontar à Lei da PPP, que é a parceria público-privada, que serve para tudo, sempre haverá necessidade de garantir subsídio. É impossível! Sempre haverá subsídio e garantia, e isso exige dinheiro público.

Então, no momento em que se discute um tratamento diferenciado para coisas diferentes em matéria de teto de gastos, e a pandemia nos ensinou que aquilo que não sobrecarrega a despesa pública permanentemente não gera inflação, e não gerou... A inflação que nós estamos vivendo é inflação de demanda: é do *chip* que nós não fabricamos. Exportamos ferro, vendemos 300 mil toneladas de ferro, e eles nos pagam com meio contêiner de semicondutor, meio contêiner! E, agora, o semicondutor, Senador - tome nota -, teve uma inflação em dólar de 280%. Quer dizer, agora o contêiner é menor, é um porta-joias! *(Risos.)*

Então, nós que estamos escravizados pela falta de valor agregado na grande massa das nossas exportações, se nós não tivermos alguma forma de subsídio para esses investimentos, acrescentando aqueles preceitos da Lei da Parceria Público-Privada, que é de 31 de dezembro de 2004 - ainda do Presidente Lula -, todos os jogos que nós fizermos nessas licitações - tenta isso, tenta aquilo - vão bater na pressão exagerada do pedágio - para concluir -, especialmente quando cobrado antes do melhoramento.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO. *Fora do microfone*.) - É um absurdo!

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Mas não é novo isso.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Não é novo, mas está errado.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Olha lá, lá atrás, o então Ministro dos Transportes Eliseu Padilha conveniou isso com Santa Catarina, em 1997. A 280, a 470 - V. Exa. conhece bem porque passa por Gaspar - e a Rodovia 486, com as estaduais - igual ao modelo em que o Paraná acha que está inovando agora -, era tudo para cobrar antes da duplicação, em 1997! Nós estamos repetindo uma tentativa frustrada de 25 anos passados!

Então, eu acho que o senhor colher todas essas sugestões ricas, práticas, de quem conhece isso tecnicamente, comparando com o restante do mundo e associando esse excelente trabalho à Comissão de Serviços de Infraestrutura, eu acho que vai criar a macroinformação que vai nos remeter ao seguinte: alguma espécie de subsídio nós temos que enfrentar, uma seleção criteriosa disso, e isso não pode, por ser uma garantia para investimentos, e nós não vamos ter recursos públicos para fazer - e não podemos deixar de ter...

E faço aqui um parêntese. O senhor viu que anteontem nós aprovamos, conseguimos fazer um acordo. O Governo do Estado de Santa Catarina vai entregar 450 milhões das suas poupanças - não é dinheiro de empréstimo, 450 milhões - para serem aplicados pelo Governo Federal nas obras da 470, que está asfixiando a economia do nosso Estado, na 280, na 163, que o Estado já tinha construído, federal - eu inaugurei, como Governador, em março de 1987 -, e ainda alguma coisa para a 282 e para a 285.

O Estado está fazendo isso não porque esteja sobrando dinheiro, mas para salvar a economia. Então, se até isto está acontecendo, não enfrentar a questão do subsídio e da garantia com dinheiro público eu acho que é a tal da história de enfiar a cabeça no buraco para não enxergar a realidade.

Nós estamos, neste momento, cogitando de alterar o limite de gastos, parcelar precatórios para atender o quê? Para atender juros e para atender inadimplências.

Não vamos cuidar do nosso futuro? É só o passado que está pressionando a lucidez daquilo que você tem que fazer: "Olha, isso aqui eu tenho que fazer", fazer com critério, responsavelmente.

Eu acho que esse trabalho que o senhor está liderando aqui pode, associado à Comissão de Serviços de Infraestrutura e à Comissão de Assuntos Econômicos, nos dar esse presente para o Brasil.

Parabéns.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Esperidião Amin.

E, quando V. Exa. fala de subsídios, é o que aconteceu na construção das rodovias brasileiras. Não é do IPVA que nós vamos fazer a construção de rodovias novas ou duplicações, mas é através dos impostos gerais, do Tesouro Nacional que nós vamos conseguir, e é o que nós estamos exigindo do Governo, que faça os investimentos necessários na infraestrutura.

Nós exigimos o aumento da produção agrícola, da produção industrial, investimentos privados para que a gente possa aumentar a produtividade, a produção, a qualidade para sermos competitivos internamente e externamente, mas não temos os investimentos necessários de infraestrutura que o País precisa.

Ora, chegamos ao ponto de um Estado - embora rico, o Estado de Catarina - chegar...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - A grande necessidade, o senhor sabe...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - ... ao ponto de ter que tirar dinheiro do Tesouro estadual, passar para o Tesouro federal para fazer as obras necessárias...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Federais!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - ... federais! - para dar escoamento, para dar vazão, escoamento à produção agrícola, industrial de todo um Estado. É realmente... E eu ouvi ainda os representantes estaduais felizes...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - ... contentes porque era uma solução ...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - A discussão ainda...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - ... embora uma solução com que nós não concordamos - mas é a única solução -, para o momento de um Governo que não avança e não faz uma autocrítica daquilo que é necessário. Não é isso, Senador Amin?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sim, e o acordo que se fez foi o seguinte: se discutia com o Governo onde, como diz o Deputado Peninha, o meu dinheiro vai ser gasto! Como diz o Deputado Peninha, quem paga o conjunto musical tem o direito de escolher as músicas! *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - É verdade, esta é a situação em que nós nos encontramos em nosso País, todos tendo que sustentar não o Governo Federal, mas as obras que o Governo Federal deveria fazer a iniciativa privada o faz e também os governos estaduais o fazem.

Mas, enfim, vamos iniciar convidando os nossos oradores. Nós vamos ter inicialmente o...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Obrigado.

Vamos colocar, na sequência, o Dr. Edson José de Vasconcelos, representante do Programa Oeste em Desenvolvimento. Eu gostaria de, em segundo, colocar o Dr. Luiz Antonio Camargo Fayet, nosso sempre Deputado Federal, Professor e Especialista em Logística e Infraestrutura. Na sequência, Sr. Dilvo Grolli, Diretor-Presidente da Cooperativa Agroindustrial de Cascavel (Coopavel); Valter Luís de Souza, Diretor de Relações Institucionais da CNT (Confederação Nacional do Transporte); Renan Brandão, Superintendente de Concessão da Infraestrutura da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e, por último, Tito Lívio Pereira Queiroz e Silva, Diretor do Departamento de Política e Planejamento Integrado do Ministério da Infraestrutura.

E vamos, com certeza, acolher a sugestão do Senador Esperidião Amin, para que a gente faça uma reunião conjunta, após essas três etapas das nossas audiências, junto com a Comissão de Infraestrutura e a Comissão de Assuntos Econômicos.

É preciso avançar nesse debate. Nós temos que achar o momento certo, o modelo certo para a privatização, já que isso já foi escolhido pelo Governo Federal e nós também estamos aqui a ponto de dizer que esta é a alternativa para melhorarmos a infraestrutura brasileira.

Então, iniciando os nossos trabalhos, antes de colocarmos o primeiro orador para fazer as suas colocações, quero lembrar que nós já ultrapassamos 580 mil mortos pela covid-19. Nossos sentimentos a todas as famílias, que perderam seus entes queridos.

Nós pedimos um minuto de silêncio, em memória a todas essas pessoas que foram acometidas e perderam a sua vida pela covid-19.

(Faz-se um minuto de silêncio.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito bem, iniciando os nossos trabalhos, passo a palavra ao Dr. Edson José de Vasconcelos, representante do Programa Oeste em Desenvolvimento (POD).

V. Sa. tem 15 minutos para as suas colocações. Se precisar de mais tempo, nós estamos à disposição. O que nós queremos é fazer um bom debate.

V. Sa. tem a palavra.

O SR. EDSON JOSÉ DE VASCONCELOS - Bom dia! Estão me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Positivo.

O SR. EDSON JOSÉ DE VASCONCELOS (Para expor. *Por videoconferência*.) - Muito bom dia, Senador, meu conterrâneo! Bom dia a todos os ouvintes. É uma satisfação estar aqui falando com vocês, principalmente pelo que nós passamos aqui no Paraná, e continuamos ainda em processo de transição.

Eu gostaria muito de começar pegando um gancho do nosso Senador Esperidião Amin. Ele coloca que os modelos em si são prejudiciais no seu teste, mas o Paraná é um caso à parte. Se, nos leilões de menor preço, não houve a realização das obras em Santa Catarina, como ele relatou, no Paraná foi um pouco pior. Nós tivemos os maiores preços do Brasil, e as obras também não aconteceram. A gente até brinca aqui que gostaríamos de ter passado pelo problema de tarifas baixas e, talvez, não ter havido as obras.

Mas eu quero fazer um breve relato para a gente conseguir nivelar a grande questão que é a evolução desse modelo para a gente ter a modicidade tarifária e a garantia da nossa infraestrutura tão necessária.

No Paraná, em 2015, iniciaram-se, sendo o primeiro modelo do Brasil o Paraná, as tratativas da renovação do contrato feito em 1997. Aqui quero fazer uma citação ao meu amigo Dilvo Grolli, Presidente da Cooperativa Coopavel, de Cascavel, que foi um grande guerreiro nessa luta para não deixar acontecer a renovação daqueles contratos que, sim, em 2018, com

a Operação Lava Jato, como ficou claro, eram um crime. Dentro dessa avaliação de crime, Senador, nós entendemos que houve captura de Estado. Nós tivemos as maiores tarifas, a mistura de dois caixas - o caixa da operação e manutenção com o caixa do Capex. Eu acho que este é um dos grandes dilemas das tarifas: as obras depois da cobrança, a mistura dos caixas. E a gente não consegue mais separar o dinheiro no bolso da concessionária.

O mais importante é que, em 2015, eles relatavam que nós devíamos R$2,5 bilhões às concessionárias e que o melhor caminho que nós teríamos seria fazer um acordo com elas, renovar aquele contrato que era uma caixa de Pandora, uma coisa horrível, e aí nós não teríamos essa dívida com elas. Depois da Operação Lava Jato, nós descobrimos que nós tínhamos crédito de mais de R$2,5 bilhões, e isso, se se fizer um encontro de contas, seria uma diferença simbólica de R$5 bilhões. Mas o relato de R$2,5 bilhões é importante, porque, na época, já equivalia a 5% da receita do Estado, e a proposta do novo modelo no Paraná é de R$5,2 bilhões anuais, o que representa mais de 10% da receita do Estado.

Esse número é importante para nós tentarmos encaixar o que para nós é modicidade tarifária. Quando nós entendemos que, na deficiência do Estado, como muito bem relatado pelo Senador, na deficiência de fazer a manutenção e os investimentos de infraestrutura, transferindo ao usuário a capacidade de ele poder fazer isso de forma módica - a palavra "módica" se entende como algo em que se vê valor -, nós conseguimos, facilmente, no Paraná, perceber que não existe essa condicionante. Quando você pega um freteiro autônomo no Paraná, que sai de Cascavel para Paranaguá, ele paga - um freteiro normal, que faz suas viagens de forma normal e equilibrada - mais de R$12 mil de pedágios no ano. O autônomo tem a sua frota com mais de 17 anos de uso, e o seu caminhão vai valer, no máximo, R$250 mil. Você descobre que se derrete o ativo dele em menos de dois anos. Em dois anos, ele tem que entregar a chave do caminhão. Nesse momento, vê-se que não há modicidade tarifária, principalmente num Estado com características agrícolas de pouco valor agregado ao peso do produto. Nós não produzimos tecnologia.

Para nós, esse conflito, inclusive, de bom grado, já que falaram de subsídios ao nosso modelo... Quando você pega a BR-163/MS, que acho que deveria ser caso de estudo no Brasil, nós temos lá 850km. E hoje custa a um carro de passeio percorrer os 850km quilômetros próximo de R$50. No Paraná, hoje, percorrer 730km, de Foz do Iguaçu a Paranaguá, custa próximo de R$150. E por que lá deu errado? Por que que lá, para nós - e aí é importante, Senador... Eu venho aqui trazer a simples visão do usuário. No tripé, há o poder concedente, a concessionária e o usuário. Por que, na visão do usuário, lá, nós teríamos que fazer todos os esforços para provar que aquele modelo, sim, é o correto e entender por que lá não deu certo? Lá os argumentos são de que o BNDES, devido à Lava Jato, não concedeu o crédito preconcebido no início do leilão. E que também as obras, o Capex, não foram de forma adequada respeitados os gatilhos de tráfego, como, no Paraná, também me preocupa fazer todas as obras em dez anos, porque não se estão respeitando, na minha visão, os gatilhos de infraestrutura de que tanto nós precisamos. Carregar 44 bilhões de obras no Paraná, em menos de dez anos, com certeza, nos outros 20 anos, haverá problemas de gestão, e governadores que irão fazer as suas obras.

O mais importante, inclusive, para a gente perceber como tratar da garantia de uma tarifa módica... O Sistema Nacional Viário, que está dentro da Lei 10.233, de 2001, no art. 4º, dá uma exemplificação do que realmente é o custo tarifário do rodoviário. E lá se diz claramente que o custo pode e deve ser composto por três componentes: o custo de manutenção, o custo de operação e o Capex. Fora isso, nada mais. E acredito que isso já seria parte de uma sugestão de encaminhamento - já indo para o final - e que nós deveríamos ter uma regulação sobre o custo. A outorga tem custo financeiro. Talvez na projeção de se fazer a licitação eles não coloquem o custo financeiro da outorga, mas vocês podem pegar todas as rodovias, principalmente do Estado de São Paulo, que tratou a outorga como algo arrecadatório, que o custo da outorga inviabiliza muitas vezes os trechos. E, se pegarem a matriz tarifária do Paraná, a projeção de arrecadação de R$156 bilhões - R$156 bilhões -, onde nós tínhamos um modelo falido, que era caro, que era de R$50 bilhões, em valores de hoje, e nós vamos para um R$150 bilhões, nós vamos descobrir que ele é muito fácil, dividido em quatro partes: próximo de 25%, Capex; próximo de 25%, Opex; próximo de 25%, lucro; e próximos de 25%, tributos.

Se nós queremos mudar e transferir ativos por não conseguir fazer inversão de recursos nas rodovias, nesses ativos para a iniciativa privada - e nós não queremos fragilizar o interesse da iniciativa privada nesses ativos - o primeiro foco são os tributos. Na habitação, quando se quis resolver o problema da habitação, criou-se o regime tributário especial da habitação. Nós temos que olhar que 25% já passam de deixar de ser um interesse de melhorar a infraestrutura para ser um interesse arrecadatório. Nós temos que entender que, quando se pegam os 25% do Capex, você ainda, na contratação do Capex, tributa o Capex. A companhia concessionária ainda, quando leva o contribuinte a pagar o Capex dentro da tarifa, tributa novamente. Então, no Paraná, nós temos 44 bilhões de Capex e nós temos 40 bilhões de tributos. Isso para nós não tem muita coerência.

A grande garantia de obras, Senador, é o fluxo de caixa marginal, como o senhor mesmo colocou. E fazer as obras, ou melhor, misturar os caixas, cobrar antes de ter as obras, isso é inconcebível. A garantia para que isso aconteça é o fluxo

de caixa marginal: fez a obra, recebe. O fluxo de caixa marginal é a grande chance que a gente tem de separar os caixas, sempre respeitando a condição de não fragilizar o interesse da iniciativa privada dentro das concessões.

Outra coisa: baseado na experiência que nós passamos no Paraná, o nosso problema nunca foi tarifa baixa; o nosso problema foi a captura de Estado. As concessionárias conheceram e conhecem todos os caminhos do TRF-4 e todos os caminhos de tudo aquilo que poderia beneficiar a permanência e as tarifas altas da forma que elas queriam. Então, nós precisamos melhorar o entendimento contratual. Nós precisamos de cláusulas robustas. Senador Amin, eu gostaria tanto de ter passado uma fase no Paraná pensando em tirar as concessionárias, pagando tarifas baixas! Nós fomos capturados. O usuário entrou em cárcere aqui, no Paraná.

E, ainda, para finalizar, dois pontos: um do *free flow*. Nós temos um problema grave entre Cascavel e Guaíra, e talvez uma solução fosse fazer o *free flow*. Agora, parece-me que o medo de colocar o *free flow* é que talvez a gente possa ter uma liberdade maior de entender como tratar o tema - e, de forma muito respeitosa, quero agradecer o espaço.

No Paraná, houve uma mudança, uma ruptura do modelo híbrido, e já foi revista a posição numa união muito grande dentro do Estado, mas, dentro dessa mudança, criou-se um seguro usuário, que, na verdade, é um aporte. Esse aporte é caso de acompanhamento. Nós entendemos que ele, da forma que foi colocado, vai ser inibidor do desconto ao usuário. Nós precisamos de tarifas módicas e de garantia da infraestrutura - do que vai ser investido e de que não vão ser misturados os caixas. Porém, a gente percebe que esse modelo híbrido tem uma única função: manter as tarifas altas para o interesse do mercado financeiro para o desconto futuro das cancelas. E esse não é o nosso caminho. Nós precisamos, sim, de um olhar especial para quem quer transferir tantos ativos à iniciativa privada. De alguma forma, o Paraná tem a contribuir. Se olharmos a matriz de risco do Paraná, nós vamos entender a necessidade de fazer uma matriz de risco em nível nacional, mas olhando o Paraná também de forma especial.

Muito obrigado, Senador.

Estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Edson.

O que você coloca eu vou traduzir em uma frase: o Governo não faz os investimentos necessários de infraestrutura, privatiza as nossas rodovias e quer ter lucro sobre essas rodovias. É mais ou menos isso que nós estamos vendo acontecer nesse modelo. Quem deveria fazer os investimentos é o Governo, subsidiado por outros impostos, é evidente; não temos impostos específicos de rodovias. Agora, privatizar é a solução? O.k. Agora, ter lucro do Estado sobre as privatizações e os pedágios eu entendo que é totalmente desnecessário.

Outra coisa importante que foi dita em outras palavras é a transparência sobre as arrecadações dos pedágios. Quais são os valores e onde está sendo investido esse dinheiro? É dinheiro público diretamente. Dinheiro público: as pessoas estão pagando nas praças de pedágio. Todo mês tem que haver um balanço e haver transparência com a população: o que foi arrecadado e onde está sendo investido esse dinheiro que foi arrecadado, pago pela população brasileira que utiliza as rodovias.

Muito obrigado pelas suas colocações, Edson, que contribuíram bastante para o tema.

Passo a palavra agora ao Senador Luis Carlos Heinze para fazer as suas colocações.

Muito obrigado pela presença, Senador.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Para interpelar.) - Bom dia, Senador Acir. Bom dia também aos demais membros - não sei quem está presente dos Senadores; eu ouvi o Edson falando no Senador Esperidião e em alguns outros colegas Senadores.

Quero saudar o Edson, que me pautou esta reunião hoje, Senador Gurgacz. Também quero saudar o Fayet, nosso parceiro de longa data nessa discussão da logística, e o Dilvo, da nossa Coopavel. Eu também estou vendo o Valter Luís de Souza, da CNT; o Renan Brandão, em nome da Sucon da ANTT; e o Tito Lívio, Diretor do Departamento de Política e Planejamento Integrado do Ministério da Infraestrutura.

Esse tema, Edson... Primeiro, o assunto que nós tratamos e apresentamos na Comissão da Infraestrutura do Senado sobre aquela reunião, no planejamento da discussão sobre a renovação da concessão da malha sul, que interessa ao Paraná, que interessa a Santa Catarina e que interessa também ao Rio Grande do Sul, foi colocado ao Ministro Tarcísio. Já fizemos ontem o encaminhamento de um pedido da ida do Ministro aos três Estados do Sul para debatermos a renovação da concessão - isso interessa a todos - e vermos outros ramais também. Acho que já conversamos, há mais tempo, contigo também, sobre a questão da Norte-Sul. Então, vamos saber a posição sobre a Norte-Sul, que, em princípio, ficará para depois de 2023. Em 2021 e 2022, nada acontece.

Mas precisamos saber também sobre o projeto, Senador Acir, que está em discussão no Senado, que nós vamos discutir, sobre o novo marco regulatório das ferrovias no Brasil. Acho que esse é um ponto importante também, que nós tínhamos conversado nessa reunião da Comissão de Infraestrutura. Depois, os Senadores do Mato Grosso conversaram com o Senador Ciro Nogueira com relação a votar o projeto. Conversamos também com o Presidente da Casa, Rodrigo Pacheco. Em princípio, dentro de duas semanas devemos votar essa matéria, porque é muito importante esse novo marco regulatório. Para as *short lines*, linhas que podem ser feitas em cada Estado da Nação, é importante termos o marco específico, para que os Estados e as próprias empresas, por exemplo, possam fazer. Então, esse é um ponto importante. Já fica alinhavado. E o pedido já está feito.

E eu queria aqui aproveitar que você está presente, e também o Dilvo, das cooperativas, para que a gente possa fazer essa reunião não apenas com as Federações das Indústrias do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, mas chamar também as Federações da Agricultura - no caso, a Faep, a Faesc e também a Farsul - juntamente com as Federações do Comércio. Então, pegaríamos comércio, agricultura e indústria dos três Estados do Sul para debatermos com o setor produtivo dos nossos três Estados a situação das nossas ferrovias. Aí vocês apresentam. Eu sei que vocês também estão bem mais adiantados do que nós do Rio Grande do Sul. E nós já estamos tratando também de alguns trechos que a iniciativa privada está querendo fazer. Amanhã, por exemplo, eu tenho, lá em Caxias, uma reunião com a Serra Gaúcha, que tem interesse num ramal entre Vacaria e Caxias. Assim, essa questão das ferrovias, o.k.

E, pegando um pouco o gancho - eu cheguei um pouco atrasado, mas vim aqui só para dar um abraço em vocês -, acho que é muito importante... Estou vendo aqui o Tito. Senador Acir, não há outra saída. No orçamento dos nossos ministérios hoje, de qualquer ministério, são escassos os recursos, e a saída que nós temos hoje é no sentido de buscarmos as concessões.

Eu tenho me empenhado, no Rio Grande do Sul, com rodovias, a renovação da concessão das ferrovias e a questão também das hidrovias, que nós pegamos forte lá. Estamos buscando, para passar a vocês, a primeira hidrovia concessionada da América Latina. Será uma hidrovia que nós estamos discutindo neste instante, no Ministério da Infraestrutura, com Diogo Piloni, que é o Secretário Nacional de Portos. Vai ser a ligação da Lagoa Mirim com a Lagoa dos Patos.

Com isso, nós conseguimos acessar o norte e nordeste do Uruguai, que incorporará nos processos produtivos deles - é a região mais pobre do Uruguai hoje - em torno de 1 milhão de hectares para soja, para milho e também para florestas, porque nós somos carentes em milho em Santa Catarina, somos carentes em milho no Rio Grande do Sul. Só no Rio Grande do Sul, nós importamos 2,5 milhões de toneladas de milho, que vem do Paraguai e que vem também até do Centro-Oeste brasileiro. E com isso, com essa hidrovia, nós teremos milho da parte norte do Uruguai, da parte norte e nordeste do Uruguai. Vai chegar esse milho ao centro do Estado do Rio Grande do Sul. Chega a Estrela, por exemplo, Porto Estrela, pode chegar a Porto Alegre.

E, assim, as cooperativas já estão trabalhando, viu, Dilvo? As nossas cooperativas gaúchas - e aqui falo para Chapecó também, se quiserem entrar nesse processo -, as cooperativas estão produzindo milho, que se consome no frango, no suíno e no leite também. Então essas hidrovias, nós estamos trabalhando.

E portos. Nós estamos já com o segundo porto em concessão no Rio Grande do Sul. Nós temos apenas o Porto de Rio Grande. E trabalhamos, neste instante, há três anos, e agora oficialmente temos uma proposta já no Ministério da Infraestrutura de que a iniciativa privada construa. Sei, Dilvo, que o pessoal da Coamo está fazendo um sétimo. Veja, Santa Catarina tem seis portos hoje, seis portos, privados e públicos, não é? E estão para sair mais dois portos. Inclusive, parece que a Coamo está fazendo, lá no norte de Santa Catarina, um porto privado. Então, já há dois portos para serem construídos. Oito portos.

Isso está sendo possível neste instante, e não há outra forma. Não há dinheiro público para nós fazermos hidrovias, portos, ferrovias, rodovias, pontes. Há que haver também a participação da iniciativa privada.

Então nós focamos esse assunto no Rio Grande do Sul, que é a minha praia. E estamos também juntos em Santa Catarina. Eu gozava aí com o Senador Esperidião, viu, Senador Gurgacz? Nós temos uma estrada, a BR-285, que começa em São Borja, chega a Santa Catarina, e agora nós conseguimos os 8km que faltavam, de São José dos Ausentes a Timbé. V. Exa. conhece, é da região. E faltam 1,3 mil metros em Santa Catarina. Eu digo, nós vamos fazer, os gaúchos agora vão fazer o que os catarinenses conseguiram fazer, 1,3 mil metros. E nós vamos fazer a ligação dessa rodovia com a BR-101, e aí vai chegar aos portos catarinenses e vai chegar também ao novo porto que a gente quer fazer em Arroio do Salto, no Rio Grande do Sul. Então esse desenho está...

E esse recurso é público. São apenas 8km e uma ponte, e os 1,3 mil metros de Santa Catarina, que nós vamos incorporar junto. Já que os catarinenses fizeram, os gaúchos vão dar um jeito de fazer agora. Tá bom, Esperidião? - se estiver assistindo aí. Mas é importante essa colocação: pouco recurso público, afinal o orçamento é escasso, mais os recursos privados.

Então, quero cumprimentar o Governo Bolsonaro: o Ministro Tarcísio; também o Secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni; o Secretário de Aeroportos, nosso amigo Ronei Saggioro: e o General Diretor do nosso Dnit. Esses órgão estão funcionando muito com a iniciativa privada.

Quanto aos aeroportos, eu quero comentar, nós temos seis aeroportos em andamento com recursos federais, no Rio Grande do Sul - o maior é em Caxias, com R$200 milhões -, e três concessões que já aconteceram. Não há outra forma, não existe dinheiro público para fazer isso aí. Então, esse é um detalhe. Não vou entrar, Senador Acir, na questão de valores, de quem fica com o dinheiro, mas nós só construímos estradas, portos... Esse porto privado, são R$ 5,5 bilhões. Se eu esperar por recursos públicos, daqui a cem anos não vai sair esse porto. Esse porto foi desenhado por Getúlio Vargas. Temos projetos dos alemães e temos projetos dos ingleses para fazer esse porto. Era em Torres, porque Arroio do Sal se desmembrou de Torres. O local que nós escolhermos é onde a batimetria da Marinha fez. Então, essas obras, nós só conseguimos fazer...

Imaginem - o Dilvo, que está conosco aqui, o pessoal da Coopavel - a soja de Mato Grosso. Não sei em Rondônia, o caso de vocês, mas a do Mato Grosso, a do Mato Grosso do Sul, vinha toda para Paranaguá. O saco de milho, mais da metade do saco de milho do produtor do Mato Grosso, ficava no frete para chegar a Paranaguá. Hoje, eles têm o Porto do Itaqui funcionando. Hoje eles têm no Norte, no Pará, funcionando. Então, as rodovias foram...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Em Rondônia, também, nós temos a Hidrovia do Madeira, por onde nós exportamos via porto de Porto Velho, que vai a Itacoatiara e, depois, embarca em navios de grande calado e faz as exportações. Mas lá, antigamente, de fato, toda a produção era Paranaguá...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Era Paranaguá ou Santos.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Paranaguá ou Santos. Hoje é Porto Velho.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - O.k. Porto Velho, veja, Itaqui. Como é que é no Pará? No Pará tem ali em...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - É, tem...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Miritituba. Poder ser?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Miritituba.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Miritituba. O.k.

Essas coisas estão acontecendo...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Tem Santarém também.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - ... desde os últimos Governos. Isso é importante. Então, esse é o foco.

Quero colocar que o Brasil está melhorando e tem de melhorar mais ainda para ver a força da produção. Quando a gente pega, Senador Acir... Eu sou da área, sou agrônomo, sou produtor rural, conheço há mais de 40 anos essa lida aí, e a gente vê o potencial que o Brasil tem hoje. Conversamos, ontem, com a Ministra Tereza. É só um dado que eu vou passar. Nós estamos fazendo uma proposta sobre o setor florestal para o Brasil levar à COP. Criticam tanto o Brasil na questão climática, e o Brasil tem condições de ser líder mundial. É líder hoje na soja, é líder hoje no boi, é líder hoje no frango, é líder hoje no fumo, na laranja; em vários produtos o Brasil é líder mundial. E nós poderíamos ser líderes mundiais...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - E também na produção de oxigênio.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Não, líder mundial...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Líder mundial na produção de oxigênio também, porque a Amazônia produz oxigênio para o mundo inteiro.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Vou falar.

Líder mundial na produção de *pellets* de madeira - líder. Para nós substituirmos o que a Europa, o que a China, o que o Japão, o que eles estão queimando hoje de combustíveis fósseis e também de carvão; substituir com *pellets* de madeira produzidos, primeiro, pelas florestas plantadas e, depois, usando o raleio das florestas da Amazônia. Não é preciso desmatar a Amazônia, não...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Sem dúvida.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - ... mas de um plano de manejo sustentável. De lá vai sair da madeira, madeira nobre, vão sair também *pellets* e energia.

O projeto que nós temos lá em Pinheiro Machado, especificamente, tem 60 mil hectares de florestas, dali vão ser exportados *pellets*; e, dos galhos das florestas e das raízes, serão feitos 50 mega de energia. Então, o potencial do Brasil é fantástico.

Esse plano, nós o estamos discutindo nesta semana e na semana que vem, com a Ministra Tereza e com o Ministro do Meio Ambiente também, para que seja apresentado na COP. O Brasil, produtor de madeira, que vai substituir a energia suja que a Europa, que a China, que o Japão estão tendo, e o próprio Estados Unidos, no mundo inteiro hoje.

Obrigado, Sr. Senador, e obrigado aos nossos debatedores.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Heinze.

É claro que o nosso colega Senador Esperidião Amin pediu direito de resposta, e S. Exa. o tem. *(Risos.)*

Com a palavra o Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Por videoconferência*.) - Presidente... Eu estou pedindo direito de resposta, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Concedido.

V. Exa. está com a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para explicação pessoal.) - Eu vivo a situação do México. Os mexicanos dizem: "*Muy lejos de Dios e muy cerca de los gringos*", ou seja, muito longe de Deus e muito perto dos vizinhos. É o caso. Nós, às vezes, estamos um pouco distantes de Deus, e os gaúchos não nos largam.

O senhor vê? O meu irmão Luis Carlos Heinze debochando de Santa Catarina, tendo um sobrenome igual ao da minha esposa! Ele é Heinze, ela é Heinzen, só tem um "n" atrás, que significa plural, ou seja, um sozinho incomoda, quando se juntam... Olha, tenho sofrido, Presidente!

E isso que ele está falando é verdade. A nossa rodovia começou há mais de 15 anos, a Serra da Rocinha. E, segundo o Ministro, na reunião de anteontem, estão faltando 870 metros. Quer dizer, você vai lá com um metro de exatidão, porque hoje "ah, pode ser que eles tenham feito três milímetros hoje", e a gauchada - o senhor conhece essa gente - vem dizer que: "Olha, nós começamos... Esse ano, os 8km vamos fazer". Tá bom.

Isso é para o senhor ver como a falta de recurso confirma o seu discurso, confirma a necessidade da realização dessa reunião. E, agora, falando seriamente, você sabe que o Heinze é meu irmão, de espírito, de fraternidade, de amizade, além de partidário, mas essa é a verdade, quer dizer, há discrepâncias muito grandes que o nosso orçamento público não corrige, e, se não houver uma solução econômica para a infraestrutura brasileira, nós vamos postergar, dramaticamente, o nosso futuro.

Então, agradeço a colocação do Heinze, porque ela me estimula, cada vez mais, a agradar aos gaúchos e, especialmente, às gaúchas.

Grande abraço.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Obrigado, Senador Esperidião Amin.

Santa Catarina tem dois bons vizinhos: à sua direita, Paraná; à sua esquerda, Rio Grande do Sul, ou ao contrário. Nós lá, em Rondônia, temos três bons vizinhos: o Acre, o Amazonas e o Mato Grosso. Estamos ladeados por bons vizinhos, que nos dão...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Nacionais. Temos os vizinhos estrangeiros também.

Só para repetir aquilo que o Edson falou, sobre a distribuição, Senador Heinze, do que está programado com a arrecadação do pedágio... É o seguinte: 25% é para o Capex, que quer dizer investimento nas obras novas; 25% para a Opex, que é a manutenção das rodovias; 25% de impostos para o Governo Federal e os governos estaduais; e 25% de lucro para as concessionárias. O lucro tem o mesmo percentual do investimento; da mesma forma, a cobrança de impostos tem o mesmo percentual da manutenção das rodovias. Só para esclarecer aquilo que muito bem colocou aqui o Edson.

Continuando, agora passo a palavra ao nosso querido Deputado, sempre Deputado, Dr. Luiz Antonio Camargo Fayet, Professor Doutor, especialista em logística e infraestrutura, mais uma vez agradecendo a sua presença junto conosco.

V. Sa. tem a palavra.

O SR. LUIZ ANTONIO CAMARGO FAYET (Para expor.) - Bom dia, Senador. Eu cumprimento a todos na sua pessoa.

Eu tenho a alegria de rever aqui amigos, companheiros do tempo em que eu fui Deputado Federal, inclusive, e estou muitos à vontade para trazer a minha contribuição e agradecido pela oportunidade.

Eu vou pedir, por favor, que seja colocado aí o material que eu enviei. São três eslaides para eu explicar os conceitos do que vou trabalhar. Eu vou focar, fundamentalmente, a questão dos pedágios, porque os outros temas já estão bastante avaliados.

Essa questão dos pedágios é fundamental, porque, para o agro, em particular, que é o meu foco de concentração, o trânsito terrestre, rodoviário é a nossa essência, é como se fosse o sistema circulatório sanguíneo de um corpo humano. Então, as rodovias são essenciais para não destruírem a competitividade da produção do agronegócio brasileiro, que é um fator a que nós estamos assistindo.

Se estiver pronto o meu sistema de eslaides, eu gostaria que fosse...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Já está na tela, Dr. Fayet.

O SR. LUIZ ANTONIO CAMARGO FAYET - Eu não estou vendo, mas não faz mal.

A primeira tela eu imagino que seja de observações gerais - é isso, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - É isso mesmo.

O SR. LUIZ ANTONIO CAMARGO FAYET - Tá.

Então, eu fiz aqui uma listagem de questões que acontecem.

Eu gostaria de fazer um rápido histórico para os senhores.

Em 2005, eu trabalhei para a Federação da Agricultura do Paraná tentando responder a uma questão fundamental: por que os pedágios do Paraná eram os mais caros do Brasil? Nessa avaliação que eu fiz, cheguei à conclusão de que 40% do valor dos pedágios que nós pagávamos aqui era para amortizar o valor de outorga que nós pagamos nas nossas licitações.

Então, a partir daí, eu procurei pesquisar modelos de licitação. Eu me fixei na questão da menor tarifa para o usuário. Eu me juntei - isso lá em 2005, 2006 - com um amigo lá do Ministério dos Transportes e com um outro, o Biramar, que era do Banco do Brasil, comigo, e depois passou para o Ministério da Agricultura, e nós três amadurecemos um modelo da menor tarifa para o usuário. Esse seria o conceito.

A partir daí, em 2007, o Governo Federal lançou licitações pela maior outorga. Nós fizemos uma mobilização com a Câmara Logística do Ministério da Agricultura, mobilizamos Senadores, Deputados, Governadores, e o ministério recolheu os editais, em 2008, e republicou os editais no modelo de menor tarifa para o usuário.

Isso permite, por exemplo, uma licitação feita nesse tempo, que eu vá de Curitiba a São Paulo, 400km, pagando um total de R$19,80 para os pedágios - R$19,80 para 400km. Se eu for a Paranaguá, menos de 100km, eu pago hoje mais de R $24. Então, isso demonstra que o modelo de licitação pode ser uma barreira na competitividade, na produção.

Então, agora, nós estamos numa fase em que o Governo está fazendo um desenvolvimento muito importante na expansão das rodovias. E eu gostaria de focar as preocupações essenciais que nós temos - aqui está uma lista de elementos - e fundamentalmente voltar para o modelo de menor tarifa, porque, a partir de fins de 2019, houve uma mudança nos critérios do ministério para passar para o chamado modelo híbrido. E esse modelo híbrido gera um encarecimento muito forte, como nós vamos ver adiante.

A primeira listagem que eu trago é: o que nós queremos? Nós queremos uma implantação física igual, seja no modelo de menor tarifa, seja no modelo híbrido:

- gatilhos de tráfego, na medida em que se atinge um certo volume de tráfego na via e temos obras de terceira faixa, duplicação, etc;

- licenciamentos oficiais prévios. Nós temos casos de rodovias que ficaram 12 anos aguardando uma autorização do Ibama para construir viadutos e túneis entre Curitiba e São Paulo;

- garantias dadas pelo concessionário, prévias e muito robustas;

- tamanho dos trechos. Quando nós temos trechos de mil quilômetros, são para grupos multinacionais. Nós queremos reduzir os lotes de licitação para tentar aumentar o número da participação de grupos locais, criando maior competição e maior desenvolvimento dessa tecnologia, dentro do nosso País.

Então, esses são alguns pressupostos que eu solicitei e coloquei como base para o nosso trabalho.

Vamos agora comparar o que está acontecendo nessas licitações.

Nós tivemos recentemente, aqui, o lançamento das licitações no Paraná, no Tocantins, na BR-163, em Mato Grosso, e eu quero fazer uma comparação dessas coisas com o modelo anterior, que era o modelo de menor tarifa.

Eu gostaria que substituísse agora o eslaide para "RODOVIAS OBSERVAÇÕES - CRITÉRIOS DE LICITAÇÃO".

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Já foi substituído, Dr. Fayet.

O SR. LUIZ ANTONIO CAMARGO FAYET - Obrigado.

Por 100km. Eu registro, como menor tarifa, licitações que ocorreram em fins de 2018, em 2019 e mais recentemente, colocando o valor dos pedágios por 100km: é R$5, está aqui R$1,97, R$7,50, conforme o volume de obras e conforme o volume de tráfego.

Muito bem. O modelo híbrido, nós temos o caso da BR-153, Tocantins-Goiás, que acabou com um valor de pedágio na ordem de doze reais e pouco, por 100km. Então, é praticamente o dobro do que a média que aconteceu nas licitações feitas, a partir de 2019, no modelo de menor tarifa.

Tudo isso, então, está no impacto do valor de outorga.

Nós tivemos uma discussão aqui no Paraná, e o Ministro assumiu o compromisso de eliminar o valor de outorga. Entretanto, foram criados critérios adicionais que podem se assemelhar ao valor de outorga quanto ao impacto no custo dos pedágios.

Mas vamos ver como é o modelo híbrido, que está nesse foco aí. O exemplo é a BR-153, total de 850km.

O preço de referência que saiu lá é o preço do orçamento - em qualquer obra que se vai fazer, faz-se um orçamento -, e, quando se coloca em licitação, daí nós vamos ver a dinâmica dos concorrentes para ver qual é o grau de eficiência que eles têm para ofertar a menor tarifa. Então, os valores de referência estão aqui: R$14,70 e R$11,31.

E como é o processo?

Licita, mas licita com desconto de até 12% - foi o que aconteceu; pelo menos no edital estava assim. Empatou, qual é o critério de desempate? Vai para quem dá o maior lance de outorga. Se não houver outorga, foi criada uma outra máquina: a conta vinculada, que é semelhante à outorga em termos financeiros, só que a outorga vai para os cofres do Tesouro e retorna para a economia em novas aplicações do Governo e a conta vinculada, que funciona como se fosse uma outorga, vai para uma conta na concessão.

Então, vamos lá: dois grupos empataram, não há outorga. Quem dá mais para a conta vinculada? É a mesma coisa do que quem dá mais por outorga.

Então, essa fantasia da conta vinculada acaba sendo pior porque, em vez de ir para o Tesouro e depois retornar, ela fica na própria concessão. Agora, mudaram de nome: em vez de conta vinculada passou a ser aporte, mas com a mesma finalidade.

Qual é a justificativa que nós encontramos, pelo menos registrada pelas autoridades?

É que essa caixa feita com a conta vinculada ou com maior aporte fica na concessão para futuras obras, para futuras melhorias e ajustes. Mas não consideram que esse aporte o usuário tem que pagar já! Então, ele ainda está pagando alguma coisa assemelhada a um tributo para ter a obra.

Ora, nós temos um mecanismo nas obras, nas concessões, que são as revisões tarifárias. As revisões tarifárias existem exatamente para cobrir imprevistos durante o curso da concessão. Se eu tenho uma demanda numa concessão que não está no projeto original - olha, explodiu o tráfego na rodovia tal, tem que fazer duplicação, e não estava prevista -, temos que fazer um cálculo e, nas revisões periódicas que existem, incluir esse valor para financiar essa obra. Mas, como é na conta vinculada, esse dinheiro já vai sendo dado pelo usuário para constituir uma reserva.

Ora, num país em que o obstáculo logístico está abortando oportunidades de desenvolvimento é inaceitável nós ficarmos criando caixas nas concessões para futuros investimentos. Se houver futuros investimentos, vamos abrir o projeto e pagar a conta desse projeto, mas não vamos pagar antecipadamente um aleatório, que é pior, pois nós não sabemos o que é.

E, além disso, na atual proposta, há até 6% sobre o valor da tarifa, como um *hedge*. Um *hedge* é uma garantia cambial. Por quê? O que foi alegado? Que, se o concessionário tiver que pegar dinheiro no mercado financeiro internacional, em moeda estrangeira, e houver uma crise de câmbio, já há uma reserva de caixa para dar cobertura e compensação a isso. Ora, outra vez, o usuário tem que pagar a conta para uma aleatoriedade.

Eu, na audiência pública, fiz uma pergunta: e, se não acontecer crise cambial nenhuma, esse dinheiro que o usuário deu vai ser devolvido a ele? Não, não vai ser devolvido a ele. Esse encarecimento é um obstáculo ao desenvolvimento da agricultura, porque corrói a renda dos produtores e da cadeia produtiva de um modo geral.

Então, o *hedge* é desnecessário, porque nós temos periodicamente a oportunidade de fazer reajustes das tarifas. Isso faz parte do processo. Então, é um adicional no modelo híbrido, que não combina com a necessidade brasileira.

O último eslaide, por favor.

Eu vou fazer uma comparação...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Está colocado.

O SR. LUIZ ANTONIO CAMARGO FAYET - ... para mostrar aos senhores que nós precisamos, no desenvolvimento do setor rodoviário brasileiro, adotar um modelo que dê absolutas garantias da execução - e isso é fundamental -, responsabilidade dos dois lados da área oficial e dos executores da concessão e com menor custo possível.

Vamos comparar, então, o modelo de menor preço com o modelo híbrido.

Em primeiro lugar, o projeto é o mesmo, é igual, não altera nada. Em relação à competitividade e ao preço, é claro que o modelo híbrido vai dar tarifas maiores. Então, ele aumenta as tarifas em relação ao modelo da menor tarifa, obviamente. Isso é um acréscimo de custo de logística, e esse acréscimo de custo de logística acaba onerando a produção e reduzindo o resultado dos produtores, por vez inviabilizando. Para o País, para a economia do País, no modelo da menor tarifa, com o mínimo de dinheiro possível, eu construo aquela obra; com o outro modelo, com o híbrido, eu tenho o valor da obra e ainda mais: o caixinha do *hedge*, o caixinha da conta vinculada ou do aporte que vão onerar a estrutura econômica do País, evidentemente, porque vai sair mais caro o mesmo investimento. Então, para os usuários, um é menor, outro é maior - fatalmente é maior. E, para que se tenha uma ideia, nós temos visto que, normalmente, em relação aos pedágios das licitações de 2008, isso chega a dobrar. Então, nós acreditamos que nós poderíamos ter um pedágio muito menor se não houvesse essa questão.

Daí, vamos fazer uma espécie de conclusão dessa questão.

Nas audiências públicas de que eu tenho participado, particularmente aqui no Paraná, nós fizemos uma proposta para garantir a execução dos contratos. E eu queria fazer uma observação. Primeiro, os projetos apresentados pela EPL são impecáveis - impressionante a qualidade dos projetos. E mais uma questão: eles estiveram conosco durante toda a elaboração dos projetos, discutindo metro a metro das rodovias e as suas características. Então, os projetos foram espetaculares. Eu não tenho críticas ao projeto técnico.

Agora, quando nós realizamos a licitação, eu fiz algumas observações.

Primeira delas: o Governo argumentava que a criação da caixinha, chamada conta vinculada ou aporte, era para as flutuações. Então, eu adotei o critério de argumentar com aquele reajuste tarifário, que é previsto em contrato - qualquer probleminha está previsto em contrato -, e sugeri que nós determinássemos um nível de garantias mais elevadas. Eu vou fazer rapidamente uma figura aqui: uma empresa entrou numa licitação e o valor do contrato que ela ganhou é 100. Para assinar o contrato, ela tem que dar um depósito - isso já entra na conta dela - de 10% do valor do contrato como garantia. Isso é caução de títulos do Tesouro Nacional, que rendem dinheiro, quer dizer, não afundam o dinheiro. Dá essa caução. E, quando existe o processo de desconto, a cada três pontos de desconto dado pelo candidato a concessionário, ele tem que aportar mais 1% de garantia em títulos do Tesouro Nacional caucionados. Com isso, eu fico com um bloco de garantias, muito forte, muito sólido e garantias em que não há discussão, são títulos do Tesouro Nacional. Muito bem. Executou a obra. À medida que ele vai executando a obra, ele vai liberando a garantia dada, ele vai recebendo de volta a garantia dada. Mas uma parcela desse total de garantias, na ordem de 20% do total das garantias, ele só vai receber depois da obra auditada, depois que cumpriu o contrato. Isso é um estímulo a que as empresas acelerem as obras, executem o contrato e que nós, usuários, representados pelo Governo e pela população de um modo geral, teremos a obra assegurada. Essa foi a proposta que nós fizemos com relação às garantias.

Com relação à menor tarifa, mais nenhum aditivo, nada para a conta vinculada, nada para coisa nenhuma. Então, nós não teríamos um caixinha, ali, morto teoricamente, na concessão, que saiu do bolso dos usuários e ficou esperando o futuro. Ora, nós, no Brasil, estamos numa situação tão crítica que a cada centavo nós temos que dar o máximo de eficiência. Eu não tenho condições de onerar a economia, a sociedade brasileira com a constituição de caixas paralelos dentro da concessão, de pagar *hedges* para empréstimos internacionais, quando nós temos uma situação muito difícil para a população brasileira e temos, do outro lado, uma oportunidade fantástica, como nós sabemos todos - ninguém aqui é ingênuo nesse conhecimento!

Eu sou um menino de 83 anos e me lembro de que, a 50 anos atrás, o Brasil importava tudo. Hoje, nós somos o segundo maior produtor mundial do agronegócio e somos, inclusive, o dono do mercado internacional do agronegócio. Por quê? Porque os nossos concorrentes, basicamente Estados Unidos e Argentina, não têm mais área para expandir. E nós podemos multiplicar a produção brasileira e ocupar crescentemente mercados internacionais. Se nós tivermos um custo logístico

baixo nas rodovias, nas ferrovias - certo, minha gente? -, no sistema portuário, na navegação de cabotagem, nós teremos uma capacidade concorrencial no mundo muito maior, que vai determinar duas coisas: a busca pelos produtos brasileiros, que têm qualidade, que têm tecnologia, que têm tudo - precisa de preço - e, de outro lado, garantir a renda da população brasileira. Eu quero dar um exemplo paralelo a vocês do que são essas coisas no Brasil. A navegação de cabotagem, a legislação que cuida da navegação de cabotagem é tão predatória que as nossas empresas de navegação não conseguem competir com os outros modais como no mundo inteiro conseguem, aqui não conseguem.

Em 2013, 2014, a Conab precisava abastecer o Nordeste de milho e tentou resolver conosco aqui, no Paraná, o suprimento de milho. Muito bem. Então, vamos ver! Fizemos uma mobilização com as cooperativas e tal e tentamos resolver quanto custaria levar um navio, 60 mil toneladas, de Paranaguá até Recife. Fizemos a mobilização, o Governo deu umas isenções e tal. Um amigo meu que é agente marítimo, em Paranaguá, chegou e disse: "Fayet, você já fez uma conta? Se não tivessem sido dados esses benefícios pelo Governo para baixar o custo do frete, o valor do frete de Paranaguá a Recife seria igual ao frete de Paranaguá a Xangai, na China, do outro lado do mundo!".

Então, minha gente, nós não podemos onerar nada na constituição da nossa infraestrutura. Nós temos que mudar a legislação de cabotagem, porque as empresas de navegação estão massacradas pelos custos, pelos penduricalhos e tal. Então, nós não podemos pegar esse mal que existe na navegação de cabotagem *(Falha no áudio.)*

... um modelo que dá o menor custo social.

Eu quero aproveitar que o Dilvo está aqui - o meu velho e querido amigo Dilvo, a quem eu devo muito a amizade e a solidariedade - e dar um exemplo da Coamo, que não é a cooperativa dele, é uma outra cooperativa do Paraná.

Em 2019, os veículos da Coamo pagaram de pedágios no Paraná R$78 milhões. Pedágios! Se eles pagassem valores semelhantes ao valor da Curitiba-São Paulo, que é menor tarifa; da Curitiba ao litoral catarinense, que é menor tarifa; da Curitiba-BR-116, que vai para o Rio Grande do Sul, se pagassem esses valores, eles teriam economizado R$58 milhões - pagaram R$78 milhões, teriam economizado R$58 milhões -, que iriam para quem? Para as cadeias produtivas para poder mobilizar a economia nacional. Ela foi jogada no lixo desses encarecimentos nos pedágios.

Então, minha gente, eu gostaria de fazer aqui o meu apelo, já que nós estamos num momento de grande empenho em ampliar a infraestrutura brasileira. A qualidade dos projetos rodoviários que eu conheci são excepcionais - eu registro isso merecidamente para a EPL, que foi quem nós acompanhamos -, então, se nós temos todos esses fatores, por que encarecer as tarifas? É o único problema, é a única questão que nós temos que resolver, estruturalmente.

E outra questão, Senador, que eu acho fundamental: existe no sistema da regulação nacional comissões tripartites para acompanhar as concessões, em que entra o Governo, entra a concessionária e entram os usuários. É uma concepção interessante, só que as comissões tripartites acabaram virando probleminhas locais. Então, eu tenho sugerido aqui no Paraná ao Governo do Estado: faça um convênio com o Governo Federal, um convênio de governança da malha rodoviária total, seja ela do Estado, seja ela federal; crie um conselho com as autoridades federais, com as autoridades estaduais, com os usuários e com os concessionários - faça um conselho com todo esse povo aí -; e faça uma gestão aqui, com a vista local desse problema, visando a melhor qualidade da infraestrutura e o menor custo operacional para a nossa economia, porque senão nós não vamos conseguir sair de onde estamos.

E eu tenho uma preocupação, que eu gostaria de registrar aos senhores: em 2004, eu comecei um trabalho para a CNA (Confederação da Agricultura) de definição dessa mudança estrutural da economia do agronegócio brasileiro e fui desenhando, junto com outros amigos, as principais rotas do futuro. Daí nós desenvolvemos os corredores. Como seriam os corredores? Os corredores são fundamentais para nós trabalharmos em cima deles e darmos a maior eficiência. Em 2005, quando nós conseguimos criar a Câmara de Logística do Ministério da Agricultura, esse trabalho passou para lá e cuida do Brasil inteiro; nós patrulhamos tudo isso. E nós lá temos a visão exata de onde estão os problemas que nós temos que resolver para abaixar o custo da logística e aumentar a competitividade do agro brasileiro. Se nós não fizermos isso, nós estamos condenados.

Então, entre os pontos positivos e os pontos negativos, eu faço questão de deixar os dois registrados. E o meu apelo é que trabalhemos junto ao Ministério para eliminar essas contribuições adicionais - o resto está tudo maravilhoso - e deixar que a licitação seja exclusivamente pela menor tarifa, com um modelo de garantias muito pesado para evitar aventureiros. Eu agradeço profundamente a oportunidade. E eu peço desculpas pela minha entrada tardia, porque eu sofri acidentes eletrônicos aqui. Troquei dois computadores, e não dava certo. Agora, eu tenho uma justificativa: aos 83 anos, eu não sei nem mexer nessas coisinhas, viu?

Senador, sempre às ordens. Muito obrigado pela paciência!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Nós é que agradecemos a sua participação. Na juventude dos seus 80 anos, 83 anos, nos deu uma lição sobre o que é de fato a cobrança de pedágio e a importância da infraestrutura brasileira, com uma clareza excepcional! Eu não tinha visto ainda uma aula, não tinha ainda assistido a uma aula tão clara com relação ao que é o pedágio, o que são as concessões e a conta unificada, os aportes. Ficou muito claro para todos nós e para a população que nos assiste também. Então, muito obrigado pela sua participação, Deputado Fayet.

E nos acompanhe! Nós vamos voltar a buscar a sua experiência para que possamos avançar nesse tema. E vamos, sim, vamos fazer, ao final dessas três etapas, um grande documento, importante - não grande, mas um documento importante -, para nós levarmos à Comissão de Infraestrutura, à Comissão, como disse o Senador Amin, de Economia, para que nós possamos fazer, junto com o Ministério de Infraestrutura e também o Ministério da Economia, um grande debate e tirar, como V. Exa. muito bem colocou, Deputado Fayet, os penduricalhos dos custos para o investimento.

Nós precisamos apenas - apenas! - de investimento em infraestrutura. Não podemos criar lucros, gerando impostos em cima duma obra de infraestrutura brasileira. O senhor tem toda razão.

Passo a palavra agora ao Dilvo Grolli, Diretor-Presidente da Cooperativa Agroindustrial de Cascavel.

Muito obrigado, mais uma vez, pela sua presença, Dilvo. V.Sa. tem a palavra.

O SR. DILVO GROLLI (Para expor. *Por videoconferência*.) - Muito obrigado.

Quero cumprimentar o Senador Acir Gurgacz e, na pessoa dele, cumprimentar todos os Senadores; e cumprimentar os nossos convidados, nas pessoas do Edson Vasconcelos e do Fayet.

Quero falar um pouco do pedágio e do agronegócio paranaense.

Em 1997, quando se instalaram as primeiras praças de pedágio no Paraná, nós não sabíamos e não fomos convidados para o debate. Vinte e quatro anos se passaram - uma sangria da nossa economia - e deixaram muitas cicatrizes em toda a economia paranaense, principalmente no agronegócio.

Agora, estamos iniciando uma jornada democrática, em que o Senado Federal, através do Sr. Presidente Acir Gurgacz e dos demais Senadores, nos abre uma porta que nunca nos abriram, para debater o pedágio no Estado do Paraná. E ouçam os senhores: se esse modelo passar, da maneira como aí está, servirá de modelagem para o Brasil.

Aí eu fico pensando naquilo que o Fayet falou: que o Brasil, hoje, é o grande celeiro do mundo da produção agropecuária. Fayet, ouça, plantamos em 7%, somente, do Território nacional. Repito, plantamos em 7% do Território nacional. Temos 61% do Território nacional preservados. Somos duplamente castigados, na parte tributária, pelas péssimas rodovias ou pelo valor exorbitante do pedágio, como é o caso do Estado do Paraná.

Pois bem, agora nós temos as novas licitações. Nós, usuários, temos que entender certas coisas que estão acontecendo, como, por exemplo - eu quero falar nós paranaenses: como é que nós ficaremos competitivos se o Estado de São Paulo, o querido Estado de Santa Catarina e o Rio Grande do Sul...

E aqui quero fazer uma referência aos dois ilustres e eminentes Senadores de Santa Catarina: o ex-Deputado Federal e Senador hoje Esperidião Amin e o companheiro do agronegócio Luis Carlos Heinze, a quem nós temos um reconhecimento e um carinho especial pelo seu trabalho e pela sua luta no agronegócio.

Quero fazer esse reconhecimento e dizer: como é que o Paraná vai ser competitivo se as tarifas de pedágio de São Paulo, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul são até quatro vezes menores do que as tarifas de pedágio do Estado do Paraná?

O Estado do Paraná é um Estado que tem 2,3 do Território nacional e colhe de 16 a 18% de todos os grãos do Brasil. O Estado do Paraná também é o Estado que mais agrega valor ao Brasil. Somos o primeiro colocado na produção de frango, somos o segundo colocado na produção de suínos e somos o terceiro colocado na produção de leite. Estamos nos vendo exaurir, pelas mãos, pelos nossos dedos, por falta de competitividade. E, no futuro, se nós vacilarmos hoje, será muito pior, porque as cicatrizes que temos hoje, desde 1997, com esse modelo, vão continuar sangrando, vão continuar sangrando, sim.

Então, eu concordo com todos os Senadores que me precederam, com os companheiros que me precederam, no sentido de que não temos outra saída para investimentos se não for pela iniciativa privada. A iniciativa privada é competente porque tem boa gestão. O Estado também tem boa gestão, mas a gestão da iniciativa privada é mais facilitada pela menor burocracia, pela linha direta de administração e pela forma também. A iniciativa privada é mais empreendedora do que a pública, porque aqui nós temos um balanço para assinar todo mês, todo ano, e somos avaliados não por ligação política nossa, mas pela nossa competência nas gestões.

Por isso, nós temos que deixar o Estado competitivo e não podemos ter um Estado que pague quatro vezes mais pedágio do que os outros Estados brasileiros vizinhos.

Vou começar a falar do modelo.

Este documento aqui é do Ministério da Infraestrutura. Este documento está dizendo que a arrecadação é de R$156 bilhões para um período de 30 anos. Eu quero colocar dúvida nessa arrecadação, porque não tenho elementos suficientes, neste documento, para concordar com essa afirmação.

Tenho feito muitos cálculos, baseado, inclusive, nisto aqui. Nos últimos dez anos, no período de 2010 a 2020, a inflação brasileira foi de 75%. Repito: no período entre 2010 e 2020 - peguem os senhores esses índices e, por favor, façam os cálculos -, a inflação brasileira foi de 75% e o PIB nacional, nesse mesmo período, cresceu menos que 2%. E o reajuste do pedágio será pela inflação? E, aí, como é que vou pegar aqueles R$156 bilhões e poder fazer um cálculo até 2051 ou 2052?

Então, tenho consumido uma parte do meu tempo em cálculos e cheguei até a um cálculo de R$400 bilhões nesse período, baseado em vários fatores. Vários fatores.

Um dos fatores: quantos veículos tem o Estado do Paraná? São 8 milhões de veículos emplacados que estão trafegando no Estado do Paraná. O Estado Paraná é uma rota de ligação do Sul com o Sudeste, com o Centro-Oeste, com o Norte e o Nordeste do Brasil. Quando você tem uma fábrica de colhedeira no Rio Grande do Sul e essa colhedeira vai colher produtos em qualquer região do Brasil, passa pelo Estado do Paraná. Quando nós vamos buscar sal lá Rio Grande do Norte, não só nós, mas os Estados do Sul também, passamos pelo Estado do Paraná. Quando nós temos veículos emplacados em outros Estados, Srs. Senadores, senhores convidados, e que estão aqui trabalhando, tudo isso vai se acrescentar a este número de 8 milhões de veículos aqui no Estado do Paraná. Então, nós precisamos de elementos, precisamos de dados, para que nós tenhamos uma compreensão. Não vou cometer aqui qualquer erro, também não vou aqui comprometer ninguém, mas eu preciso de elementos. Não quero julgar, mas quero entender, quero compreender. Não quero ter precipitação, mas quero ter a clareza de que aquilo que eu estou lendo seja interpretado por mim como uma previsão factível, mas partindo de dados verdadeiros. Talvez não seja bem esse o termo. Ou que se acrescentem mais dados, que nós não temos, para chegarmos a uma conclusão. Talvez até eu retire um pouquinho a expressão "dados verdadeiros". Há uma falta de dados de que eu necessito, de que eu preciso, para não me comprometer e não julgar precipitadamente um documento tão grande e tão bem feito. Mas necessitamos e, talvez, tenhamos até o direito de questionar alguma coisa.

Eu respeito muito os que fizeram, respeito o Ministério, respeito todas as pessoas que estão em cargos públicos, pois chegaram ali com muito suor, com muito sacrifício e com currículo suficiente para sentar nas cadeiras que aí estão hoje.

Então, dessa forma, se nós temos um Estado que é o Estado do agronegócio... Vamos falar do VBP, do Valor Bruto da Produção brasileira. O.k.? Vamos falar! O Brasil terá R$1 trilhão neste ano de VBP - R$1 trilhão! Qual é o Estado que mais contribui com esse Valor Bruto da Produção? Mato Grosso, com R$178 bilhões. Qual é o segundo Estado que contribuiu com essa produção do agronegócio?

O senhor, Senador Acir, é produtor do agronegócio em vários Estados do Brasil que faziam referência aos portos da Região Norte, mais precisamente do Eixo Norte. Pois bem, hoje, esses portos estão prestando um grande serviço ao Brasil, transportando, exportando 30% dos nossos grãos. E, logo ali, talvez em 2025, eles passarão a exportar 50% dos nossos grãos. Primeiro, há a posição logística. É mais próximo para o nosso grande Centro-Oeste brasileiro levar a produção para o Eixo Norte do que fazer o que se fazia há 10, 20 anos, trazendo para Paranaguá ou para Santos. Isso é a eficiência de algumas BRs, mesmo que, no Brasil, 70% do nosso transporte seja rodoviário; 20%, ferroviário; e somente 10%, fluvial.

Então, o Paraná é o segundo Estado brasileiro do agronegócio. Eu já frisei e volto a frisar: por que um Estado que tem 2,3% do Território nacional é o segundo Estado em Valor Bruto da Produção? Porque ele agrega valor. Passa a não exportar uma tonelada de soja por US$500 e a não exportar um tonelada de milho por US$300 para exportar uma tonelada de frango por US$1,6 mil, exportar uma tonelada de carne suína por US$2,2, mil, exportar uma tonelada de carne bovina - vamos entrar nesse mercado também - por US$4 mil, US$5 mil a tonelada. Agrega-se valor em quatro, cinco vezes mais, mas também se usa o pedágio por quatro, cinco vezes mais.

Por exemplo, vou falar da Coopavel e vou citar o Faeyt novamente por respeito à sua idade e ao seu trabalho e por gozar de sua amizade.

Tenho respeito pelo currículo do senhor e pelo do Sr. Edson Vasconcelos, currículos construídos com muito suor e com muitas lágrimas.

Quando um aviário está em um local e o frigorífico, a fábrica de ração está em outro local e quando tenho que passar por uma mesma praça de pedágio, sabem quantas vezes nós pagamos o pedágio? Vinte vezes! Vinte vezes! Os senhores vão questionar: como? Como? Aí eu tenho que ter muita calma para responder para dizer o seguinte: quando nós passamos por uma praça de pedágio, inicialmente levamos o animal vivo, ou pintainhos ou leitões. Temos que fazer quatro, cinco viagens com técnicos para dar condições sanitárias e de produtividade do lote; temos que usar oito, dez cargas de ração para

a alimentação desses animais; temos que usar o transporte desses animais prontos. Aí, muitas vezes, nós passamos vinte vezes por uma praça de pedágio. O custo do Paraná é violento, e não é só o daquele caminhão carregado de soja, milho, carne de frango, carne suína, o de leite que vai ao porto e vai para outros Estados brasileiros; é a produção que é onerada.

Fayet, quando falava da Coamo - boa situação, exemplo de cooperativismo -, o senhor falou que R$78 milhões foram gastos e que, se comparássemos com os pedágios em outras regiões, seriam somente R$30 milhões, e R$58 milhões seriam para investimentos que ficariam na economia do paranaense.

Vou colocar outro exemplo: nas 2,5 mil estradas que estão pedagiadas hoje e que vão terminar o contrato no dia 21 de novembro próximo, melhor dizendo, em 27 de novembro de 2021, esse mesmo pedágio é quatro, cinco vezes maior, comparando com os pedágios nas últimas licitações. Vejam a licitação que aconteceu no Rio Grande do Sul em dezembro. Aquela BR central do Rio Grande do Sul, quanto é o custo do pedágio? É de R$3,56.

Eu já usei, Senador, 16 minutos. Peço mais dez minutos para a conclusão.

Aí são R$3,56. Hoje, um caminhão que leva um produto para o Porto de Paranaguá, saindo do oeste do Paraná... O Edson falava do caminhoneiro, o Edson Vasconcelos. Ele tem um ganho de frete de R$4 mil e paga R$800 de pedágio. E R$4 mil foi o que ele ganhou no total com o frete, e pagou R$800 de pedágio; 20% do custo está no pedágio. E, se ele tiver a infelicidade de voltar vazio, vejam o custo que vai haver para ele: esses 20% passam para 40%. Eu estou dizendo se ele voltar vazio. Mas os 20% iniciais não saem. É passagem obrigatória. Isso é pior que cheque especial, porque cheque especial ainda você discute com o gerente e com o banco. O pedágio não tem com quem discutir; é sim ou não.

Então, já falamos em arrecadação, já falamos do VBP do Estado do Paraná, falamos do que aconteceu com a nossa economia nos últimos dez anos e do que vai acontecer com os valores do pedágio. E o Edson e o Senador Acir completaram, dizendo que, dos 100% desses R$156 bilhões - eu tenho minhas dúvidas e coloquei alguns questionamentos, para que eu tenha mais números -, 25% vão para tributos, e 25% são de lucro! Vocês sabem quanto o agronegócio dá para as empresas do agronegócio? Dá 3%, 4% de lucro. Vão 25% para o lucro das empresas concessionárias, 25% para tributo. É investimento! Eles falam tanto em investimento! Eu tenho certeza de que, se alguém me suceder nesta reunião e falar sobre o Ministério, eles falam: "Nós queremos a garantia dos R$44 bilhões que serão investidos". Meus senhores, R$44 bilhões são 25%, ou um pouco mais, dos R$156 bilhões. Deixem a matemática falar um pouquinho mais do que a retórica. Manutenção e investimento são 50%; os outros 50% são manutenção e investimento, que são os principais itens que nós temos que debater e ver.

O Fayet falava em câmbio.

Fayet, contrate o financeiro ou contrate a mim para dar dados financeiros. Para que *hedge*? Para que *hedge*? Para que nós temos que depositar sobre o *hedge*? Você pode fazer um *hedge* em qualquer instituição financeira para uma futura oscilação de câmbio. Gente, nós, de administrações privadas, que trabalhamos com exportação, fazemos todo dia isso. E vou dar o exemplo de ontem: ontem, o dólar estava a R$5,25; hoje, o dólar está a R$5,40. Eu estou com a minha cabeça a gelo. Eu fiz *hedge* e não precisei cobrar de nenhum produtor rural mais ou menos pela soja, porque eu tenho um banco que me dá essa proteção. Não precisa cobrar *hedge* do usuário; você tem uma alavanca financeira que lhe dá isso.

E, olha, por falar em garantia de contrato, há três palavras mágicas. O que é garantia de contrato? Fayet, vou copiar o seu artigo. Você colocou no seu artigo três palavras mágicas, que vou ler. Quanto à garantia financeira de cumprimento de contrato, você pôs três palavras mágicas: primeiro, análise do cadastro dessas empresas; segundo, você colocou ficha limpa; terceiro, rigor no controle. O que é rigor no controle?

Eu estou com um artigo aqui que os senhores podem comprovar. Passando aqui, no oeste do Paraná, há uma placa na frente do pedágio, que diz o seguinte... Permita-me, Senador Acir, ler, pela liberdade que vocês estão me dando e pela indignação que eu tenho na minha vida no agronegócio. Eles puseram esta placa aqui. Sabem o que está escrito nesta placa? "Comunicado. A empresa [...] tal, que tem a concessão de Foz a Guarapuava, dirige-se aos paranaenses para reconhecer que errou [com dois rr], ao não adotar políticas adequadas de transparência e controle dos seus negócios, pelo que pede desculpas". Há uma placa lá, não estou inventando nada aqui. Estou mostrando o documento! "Por isso, a empresa formalizou acordo com o Ministério Público Federal do Estado do Paraná, no âmbito da Operação Lava Jato, em que admitiu práticas de corrupção."

Por isso, quando a gente fala em aporte financeiro para garantir obras, fiquem atentos às três palavras mágicas: empresa que tenha cadastro, ficha limpa e rigidez no controle. E, se não fez, você simplesmente denuncia o contrato pela caducidade. Está bom? Querem colocar também uma praça entre Cascavel e Toledo, em uma distância de 32km. Calma agora, neste momento! Há uma avenida entre Cascavel e Toledo, que liga essas duas cidades. Há a estimativa de que passam, mensalmente, entre ida e volta, 500 mil veículos, 250 mil para um lado, 250 mil para outro. Aí estão estimando o valor de R$7,50. Haverá uma arrecadação de R$3,7 milhões mensais e de R$45 milhões anuais. Eu vou fazer a conta aqui, porque

até deixou a minha cabeça agora perturbada. Permitam-me 30 segundos! São 500 mil veículos vezes R$7,50. Bateu: R $3,75 milhões mensais. Por ano, vezes 12, são R$45 milhões. É rodovia asfaltada, duplicada, conservada pelo Governo Federal. E para onde irá esse dinheiro? Ajudem-me a fazer a conta: 500 mil veículos - passando ida e volta, são 250 mil - que passam pela praça vezes R$7,50 e vezes 12 meses.

A nossa Associação Comercial e Industrial de Cascavel também fez um documento contra o aporte. Para que aporte? Tenho rigidez na concorrência, empresas com ficha limpa, que não têm condenações.

A população do Paraná foi massacrada, nessas duas décadas, em função dos contratos abusivos e inadequados, além da omissão das autoridades fiscalizadoras, porque senão não aconteceria isto aqui ó! Há omissão.

O agronegócio, que é o principal móvel da economia paranaense, enfrentou um grande paradoxo ao lado dos mercados altamente favoráveis, com um pedágio altamente danoso a todos nós produtores rurais.

Portanto, vamos continuar perseguindo a menor tarifa, sem o tal do aporte financeiro ou qualquer outro nome que julgarem adequado no futuro, pegando o mesmo sistema de cálculo do passado, com transparência. E o modelo proposto tem questões complexas para serem discutidas.

Eu me arrepio muito só em pensar no que aconteceu comigo e com os produtores paranaenses nos últimos 24 anos. Não quero, não desejo, não farei parte daquele trem que vai bater palmas e comprometer toda a economia paranaense, não só o agronegócio, mas também a indústria, o comércio e a prestação de serviço. Que o passado fique somente para o registro da história e não fique nos currículos de todas as pessoas que estão aí hoje, para que não possamos ser cobrados no futuro por omissão ou por desleixo. Mas teremos que ter a coragem de falar e também a coragem de compartilhar e falar o seguinte, para finalizar: por que o cara preguiçoso não realiza seus sonhos? Por que é que o preguiçoso não realiza seus sonhos? Porque os seus braços não trabalham, diz a Bíblia, capítulo 25, versículo 21. Obrigado, Senador Acir, pela oportunidade. Eu me coloco à disposição para que nós façamos um pedágio justo. Que nós paranaenses possamos, dentro do princípio do empreendedorismo, continuar o nosso crescimento!

Obrigado, senhores.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Sr. Dilvo Grolli, pela sua palestra, também muito clara.

Algumas pessoas perguntam para mim por que debater esse tema de infraestrutura aqui na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária. E a resposta, o senhor nos deu. O que nós queremos é mostrar à população brasileira e ao Ministério de Infraestrutura o quanto impacta a produção do agronegócio e a produção da comida da população brasileira o custo de pedágio no nosso País.

O que está acontecendo no Rio Grande do Sul, em Santa Catarina, em São Paulo, no Paraná, em Mato Grosso acontecerá em Rondônia quando nós tivermos a concessão da nossa BR-364. E nós já falamos: nós não aceitaremos pagar pedágio antes da duplicação. E também não podemos esperar mais 12 anos para a duplicação da nossa BR-364.

Portanto, eu o parabenizo, Dilvo, pela clareza da explanação sobre o quanto impacta a produção agrícola e o custo da produção agrícola o pedágio brasileiro.

Concordo com todos que já falaram. Nós temos que tirar todos os penduricalhos do custo do pedágio e colocar ali o custo de manutenção e de investimentos apenas. Temos vários caminhos para assegurar que isso aconteça, como carta de fiança; são inúmeras as condições que há hoje, com o Brasil globalizado, com a infraestrutura e a tecnologia que temos, para trazer garantias para que essas obras venham a acontecer, para nós remunerarmos, depois da obra feita, o nosso produtor e usuário das nossas rodovias.

O Senador Jean Paul pede a palavra.

Concedo a palavra ao Senador Jean Paul, agradecendo a sua presença conosco.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para interpelar. *Por videoconferência*.) - Obrigado, Presidente.

Eu estava ouvindo aqui rapidamente os palestrantes e os debates. Quero de antemão parabenizá-los a todos, principalmente o Presidente e a nossa Comissão, por trazer esse tema à pauta.

Quero dizer que nós também, no Nordeste, vivemos essa aflição. A nossa é diferente, meus amigos, porque, no Nordeste, há poucas rodovias pedagiadas. No entanto, volta e meia, aparece uma onda de tentativas, como essa em Rondônia, de, antes de duplicar a rodovia ou fazer alguma coisa nova nela, tentar buscar algum tipo de viabilidade comercial ou financeira para uma obra pública.

Eu queria chamar a atenção de todos nós para um único ponto que eu sempre reverbero quando esse tema vem à baila, que é o seguinte: reclamar de pedágio, reclamar do processo de privatização das rodovias e, eventualmente, das distorções que ele pode abarcar e falar, ao mesmo tempo, em Estado mínimo é um contrassenso. Apenas quero recolocar essas coisas, porque nós temos um País muito polarizado ultimamente, e as coisas estão muito maniqueístas. É tudo ou nada, é branco ou preto. É tudo de um lado ou do outro. Nós temos que pensar que o PIB, que a riqueza do País é a mesma, é de todos nós. Quando um setor - veja que o setor produtor de alimentos e o agroexportador também são fundamentais paro o País - sofre ou é ameaçado na sua economicidade, na sua viabilidade, em escala, em função de uma coisa que parece um detalhe - está aí a exposição do Sr. Dilvo mostrando 20% do lucro de um caminhoneiro -, a gente tem que fazer um ajuste muito maior.

A discussão, é claro, do pedágio é específica. Há casos, realmente, de exageros, de distorções, de licitações malfeitas, de maracutaias, enfim, mas o conceito em si de aplicar o pedágio ou de não aplicar o pedágio, a régua para pedir à iniciativa privada a contribuição para uma rodovia depende, sim, do seu uso, do seu uso comercial e não apenas dos cidadãos que transitam para lá e para cá, do seu índice de desgaste, do tráfego, do movimento, de tudo isso. Quanto mais o Estado brasileiro tiver em orçamento para fazer obras e facilitar ou diminuir o pedágio ou até para que ele não exista, melhor! Ocorre que nós estamos há cinco décadas ouvindo que o Estado brasileiro tem que diminuir de tamanho. Eu concordo que ele tem que ser racionalizado, mas o Estado necessário é preciso que se discuta; ele é o meio termo entre aqueles que vão ao radicalismo do Estado mínimo e aqueles que querem estatizar tudo.

Então, esse debate, que é certamente mais ideológico, no bom sentido, mais conceitual, também está presente nessas discussões, porque, a cada ano que entra, Presidente Acir, nós temos orçamentos menores não só para serviços essenciais, saúde, educação, segurança pública, como também para esse tipo de obra, para dar apoio aos setores produtivos e, antes disso, até para os próprios cidadãos.

Hoje há rodovias ameaçadas de pedágio, como essa de Rondônia que o senhor citou, que são primordialmente para os cidadãos, para desenvolver uma região de um Estado. Isto é papel do Estado: abrir novas fronteiras, abrir novos caminhos, abrir novas regiões produtivas. Isso acontece em grande escala no Centro-Oeste para o exportador, mas acontece nos pequenos Estados do Nordeste nos interiores, para a produção da agricultura familiar, e esta não tem condição de sequer pensar em pagar pedágio.

Então, o conceito maior é a gente arrefecer o discurso, modular, melhor dizendo, esse radicalismo de que tudo que o Estado faz é ruim para nós e de que todos os impostos que nós pagamos são infrutíferos. Nós aprimoramos muito o Estado brasileiro ao longo de duas décadas, três décadas. Ainda existem muitos aprimoramentos a fazer, inclusive no combate à corrupção, mas os sintomas e os defeitos de um corpo não podem ser justificativa para matar esse corpo. Nós temos que aprimorar a saúde e o desempenho do Estado brasileiro e, com isso, vamos resolver problemas como o do pedágio e como o de outros serviços públicos, com contribuições que o setor privado pode fazer, que podem ser minimizados com o fortalecimento, com o reconhecimento do papel precursor, pioneiro, abridor de novos caminhos e horizontes que o Estado brasileiro tem que ter.

Era essa a colocação que eu queria fazer, Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Nós é que agradecemos a sua contribuição, Senador Jean Paul. Toda vez que V. Exa. usa a palavra, está contribuindo para o nosso conhecimento. Muito obrigado pela sua explanação e sua contribuição, junto conosco, nesta audiência pública.

Continuando, passo a palavra ao Dr. Valter Luís Souza, Diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte.

V. Sa. tem a palavra.

O SR. VALTER LUÍS SOUZA (Para expor. *Por videoconferência*.) - Bom dia, Senador! É um prazer revê-lo! Na pessoa de V. Exa., eu cumprimento os demais Senadores desta nobre Comissão e cumprimento também alguns palestrantes que conheço e outros com que tive contato, que mostram o conhecimento que eles têm referente ao tema.

Então, parabéns pela escolha dessas pessoas! E para a gente é uma aula, é uma atualização. Eu, que já morei no Estado do Paraná, vejo essa aula desses dois professores do Paraná, que são o meu amigo Fayet e o Presidente da Coopavel, e é uma coisa muito interessante.

Eu já transportei soja lá, ouviu, Presidente da Coopavel? Já transportei soja lá da sua cooperativa.

Então, falando rapidamente aqui - eu serei rápido e vou colocar só pontos, Senador -, a CNT entende que o equacionamento da fórmula "planejamento, desburocratização e investimento" é essencial para que o País aproveite o seu enorme potencial de desenvolvimento.

Eu não acredito, pela experiência da minha vida na logística, que nós temos ou que nós vamos ter... Eu não sei se tenho a expectativa de ver isso neste País, mas nós temos que ter um programa de logística de Estado, e não de Governo. Eu tenho uma experiência, que todos nós temos, quem viveu na logística mais tempo, que é a Ferrovia Norte-Sul, que foi idealizada e começou no Governo Sarney, em 1986, e inaugurada, agora, pelo Ministro Tarcísio, quer dizer, foram 30 e tantos anos. Está claro que uma ferrovia... Agora estão discutindo a extensão da ferrovia no sentido de Cuiabá e de Lucas do Rio Verde, lá no nortão de Mato Grosso, como diz o nobre Senador Wellington. Essa ferrovia, para começar, precisa de um tempo de carência, de um tempo de execução. É a mesma coisa com a Ferrogrão.

Então, nós precisamos... Eu espero que nós tenhamos um processo de planejamento em todos os modais, de forma organizada, para que mude a gestão, mas os programas continuem. Eu acho que esse é o grande mal que faz com que nós tenhamos hoje, Senador, mais de 60% de participação da rodovia. E, se nós tirarmos os granéis de minério, a participação da rodovia chega próximo a 90% no ano de 2021. Isso é grave. Então, esse é um ponto. No nosso sistema de transporte, temos uma conta aqui na CNT... É claro que já vi esses números, que, inclusive, na reunião da semana passada da Comissão de Infraestrutura, foram citados. Os números que nós temos aqui apontam que nós precisaríamos, para a logística, um valor estimado de R$1,7 trilhão de investimento; nós não vamos atingir isso. Então, nós só temos uma saída. Considerando esse número de R$6,5 bilhões de investimento, agora em 2020, *versus* o de 2010, de R$17 bilhões, nós não podemos resistir a esse tipo de atividade, porque não dá para fazer manutenção, não dá para fazer a manutenção das rodovias federais. Essa é uma perspectiva que só vai piorar. Eu não tenho dúvida disso, como operador de transporte, trabalhando em uma entidade do porte, do tamanho da CNT.

A CNT entende que a retomada do planejamento sistêmico de longo prazo no transporte é uma condição necessária para a viabilização do crescimento continuado da economia brasileira. É sonhar? Talvez.

Devem ser aprimoradas as diretrizes definidas na Política Nacional de Transportes (PNT), de forma a orientar a população, os agentes públicos e os possíveis investidores em transporte seja em sua operação, seja no fornecimento de infraestrutura. Além de um planejamento adequado e eficiente, fazem-se necessários ajustes no arcabouço regulatório do setor transportador.

Eu queria, eu preciso, nós precisamos acreditar nisso, sob pena de nós continuarmos com a logística cada vez em condições piores e com esse perfil de carga ruim.

Cito aqui alguns pontos, só para fazer referência a eles. O primeiro ponto é a modernização das normas e técnicas construtivas do País - as normas são muito importantes -, o desenvolvimento dos marcos jurídicos necessários para o adequado funcionamento do transporte, com o cruzamento sistêmico e integrado da rede logística. Os novos marcos devem ser elaborados seguindo o processo legislativo regular e não podem vir como objeto de medida provisória. Isso foi reiterado na reunião da Comissão de Infraestrutura da semana passada, e a gente reitera, porque é uma forma... A gente acha que isso tem que evoluir.

Ressalto a eliminação dos entraves à entrada de capital estrangeiro. Aqui, eu queria fazer referência a uma PEC, a PEC 01/21, do nobre Senador Wellington Fagundes. A gente fala o seguinte nessa PEC: que 70% dos recursos advindos das concessões sejam destinados à infraestrutura. Nós sabemos que nenhum Ministro da Economia gosta desse vínculo, mas sabemos também que, se não for tomada alguma iniciativa nesse sentido, o quadro só vai piorar.

Nós tivemos um exemplo, um bom exemplo recente: está sendo feita a renovação das concessões ferroviárias da Estrada de Ferro Vitória a Minas e da Estrada de Ferro Carajás, principalmente dessas duas estradas, e os recursos destinados a essa renovação estão sendo destinados à construção da Fiol, ou melhor, da Ferrovia do Centro-Oeste, lá de Mato Grosso. Obviamente, os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Pará não devem estar satisfeitos porque a renovação dessas ferrovias passa pelos Estados. Mas é um avanço. É melhor isso do que isso ir para o caixa do Tesouro direto, porque a gente sabe... E aí a concessão para o investimento trava.

Então, nós estamos trabalhando em cima dessa PEC, a CNT com o Senador Wellington Fagundes. Estamos trabalhando para que haja uma força para que esse recurso dessas novas concessões que virão... É para que eles tenham alguma forma de trazer recursos.

Outro ponto a que eu queria fazer referência, voltando agora para as rodovias, Senador, é a questão... Eu vou dar um exemplo concreto, eu já tive esta informação várias vezes: na Rodovia Dutra - é uma informação que nós temos, já

confirmada em vários lugares -, apenas menos de 20% dos usuários é que pagam pedágio. Esse número é grave, é muito forte. E você imagina a quantidade de veículos que passa naquela rodovia!

Então, nós acreditamos que o *free flow*, de que o nobre Senador Esperidião Amin falou no início desta audiência, que está na Lei 14.157, que foi aprovada neste ano, seja uma solução para reduzir a evasão. Obviamente, é preciso que sejam feitos arranjos, mas nós não podemos ter um pedágio caro porque há um percentual grande de evasão de receita. Esse é um ponto, essa é uma maneira de se baratear pedágio.

Há outro ponto a que nós gostaríamos de fazer referência. Nós estamos participando, inclusive... Eu acho que é uma iniciativa muito boa e louvável da ANTT. A ANTT está discutindo um ponto, o chamado Regulamento de Concessões Rodoviárias, das novas concessões rodoviárias, e está pondo em discussão com um grupo de entidades - não pode ser muito, mas é um grupo de usuários - todos os itens importantes para que haja os novos marcos, para que os novos contratos de concessão sejam feitos com base nisso, que é um documento que está sendo discutido. A gente acredita que, até setembro ou outubro, vai se chegar a uma conclusão. Há um cronograma lá que a ANTT está fazendo.

Nesse item, há só um detalhe que me chamou a atenção e a que eu queria fazer referência. Há um ponto muito importante, por exemplo, que é uma inovação - é claro, se isso passar -, que é um negócio que eles chamam de "verificador independente", que é uma pessoa neutra, de fora do sistema da concessão. Eu vou falar aqui o item, o artigo em que está escrito isso: "O verificador independente poderá realizar aferições de obrigações contratuais, cálculo de indenizações, apoio à aplicação de mecanismo de regulação e do contrato de concessão, conforme definido no termo de referência de contratação".

Hoje, um dos grandes problemas que nós estamos enfrentando nas rodovias brasileiras - Mato Grosso é um grande exemplo, onde há a 163, há a 164, há várias delas; na Bahia, nós temos um caso muito forte nesse sentido também - é o não cumprimento... E aí fica a questão de um apelo permanente, Acir. Eu acho que o assunto pedágio já foi muito bem explorado pelas pessoas que falaram antes, e eu nem queria entrar nisso. É claro que nós queremos o menor pedágio; nós somos pagadores de pedágio. Mas o que nós colocamos é o seguinte: é preciso haver um contrato mais rígido no cumprimento das regras, porque, se uma concessionária para de cumprir o contrato, ficam cinco, seis anos sem acontecer nada, com ela usando e com a pessoa continuando pagando.

Então, são esses os pontos. Estou gerenciando aqui o meu tempo e não queria me alongar mais, mas eu queria só dar esses *flashes* com relação a isso em que eu acredito.

Nós estamos participando ativamente dessa discussão, em um bom entendimento com o Ministério da Infraestrutura e com a ANTT, que estão abrindo uma discussão, para que algumas entidades, como a CNT, tenham uma participação nessas discussões, para que a gente tenha um avanço nas novas regras, de modo que isso funcione.

Eu agradeço muito, mais uma vez, a participação, o convite que foi feito à entidade. Quero cumprimentá-lo mais uma vez e parabenizá-lo pela iniciativa. E, aqui na CNT, continuamos à sua disposição, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Valter, pela sua explanação.

Ao final dessas audiências públicas, nós faremos um documento que será lido para os membros desta Comissão e que, se aprovado... Aprovado será, mas como será aprovado não sabemos; vamos saber no dia da discussão e da votação. Levaremos esse documento para a ANTT e para o Ministério da Infraestrutura e também o deixaremos à disposição da Comissão de Infraestrutura e da CAE, que é a de Assuntos Econômicos, para que a gente possa debater esse tema e oficializá-lo. Será a nossa opinião, colhida dessas audiências públicas, para que a gente possa contribuir com a conclusão dos trabalhos e dos estudos das futuras concessões das rodovias brasileiras, em todos os Estados.

Passo a palavra agora ao Dr. Renan Brandão, representando aqui a ANTT.

V. Sa. tem a palavra.

O SR. RENAN BRANDÃO (Para expor. *Por videoconferência*.) - Bom dia a todos!

Bom dia, Senador Acir!

Bom dia ao Senador Esperidião Amin também, aos demais Senadores, a toda a audiência e aos demais presentes!

Eu agradeço o convite, em nome da ANTT. Eu fui designado pelo Diretor-Geral, Rafael Vitale, recentemente aprovado por esta Casa, pelo Senado Federal, assim como os demais membros da Diretoria Colegiada, atualmente mandatados para a Diretoria, o que é bastante importante para a instituição, para a ANTT, para que a gente robusteça a instituição e dê conta do papel que é esperado dessa agência.

A agência, recentemente, vem se preparando, se modernizando e se reorganizando para dar conta do tamanho do desafio que é promover os investimentos no setor rodoviário federal.

Recentemente, já havia uma reorganização interna com a divisão, inclusive, de áreas dentro da agência. Temos uma superintendência hoje exclusivamente dedicada à gestão dos contratos de concessão rodoviária. Então, a Surod é responsável pela gestão dos contratos vigentes, enquanto a Sucon, pela qual eu respondo como superintendente, se dedica exclusivamente à concepção e modernização das novas outorgas, com o estabelecimento de critérios e diretrizes gerais para as novas outorgas, tanto das concessões rodoviárias quanto das concessões ferroviárias. E estamos trabalhando intensamente para a modernização desses aspectos.

Nesse sentido, eu gostaria de destacar - assim como fez o Sr. Valter, que me antecedeu - um trabalho conduzido pela Surod, de verificação e uniformização dos normativos internos da agência, que se destinam à regulamentação dos contratos de concessão rodoviária. A agência está promovendo reformulações, através do RCR, que seria, então, o Regulamento geral das Concessões Rodoviárias, em etapas, com ampla publicidade e transparência, com consultas, tomadas de subsídio, para construir um regulamento robusto, que impeça lacunas regulatórias que venham a ser utilizadas para eventual descumprimento dos contratos. Então, preenchendo os normativos, modernizando a regulamentação da agência, a gente consegue, de alguma forma, catalisar e alavancar a própria fiscalização dos contratos de forma mais eficiente, para que os recursos da agência sejam mais bem aproveitados.

Dou destaque, inclusive, também a uma menção feita à figura do verificador, que é algo que a gente vem trazendo para alavancar nossos esforços na gestão dos novos contratos. Esse verificador, de nenhuma maneira, substitui o papel da agência. Então, a agência se posiciona sempre sobre as revisões e as questões atinentes aos contratos de concessão, mas ela se vale de um conjunto de informação muito maior para a tomada de decisão fundamentada. A gente está na era da economia da informação; a informação é necessária. A gente precisa de volume de informação, para, de fato, entender o que, na ponta, acontece no dia a dia do usuário que utiliza determinada rodovia. Com essas figuras, com a modernização, com a inteligência, com o CNSO, que permite o acesso a informações em tempo real de gestão das rodovias, a gente consegue um conjunto maior de informação e consegue certamente fiscalizar melhor as concessões rodoviárias.

Essas iniciativas, então, feitas pela Surod.

Na parte da Sucon, na estruturação das novas outorgas, é importante dar um panorama geral do que a gente vem fazendo para a promoção dessa modernização também dos contratos. É importante contextualizar - e aí me refiro aqui, inclusive, às palavras do Senador Jean Paul Prates, que fala dessa necessidade de conciliar, numa abordagem menos maniqueísta, tantos investimentos públicos... A gente depende, sim, da realização de investimentos públicos, mas o orçamento nem sequer hoje é suficiente para a manutenção da malha federal. As concessões serão inevitáveis tanto para a manutenção como, principalmente, para a ampliação de capacidade e melhorias necessárias, se a gente quiser, sim, rodovias mais seguras, rodovias que perdoam, em vez de rodovias que mais matam. Para isso, a gente vem concentrando os nossos esforços para construir um modelo de concessão rodoviária que incentive o fiel cumprimento do contrato. E, aí, é importante colocar isso em perspectiva. no ritmo de outorgas federais.

Ao longo dos últimos anos, foi necessário um certo freio de arrumação no ritmo de outorgas federais. Isso aconteceu de 2014 até recentemente. Os novos contratos começaram a ser concedidos novamente a partir de 2018, intensificando-se novamente em 2019. Durante esse período, foi necessário um amplo diagnóstico do que se verificava nas etapas de concessão rodoviária anteriores. Então, já havia a primeira, a segunda, a terceira etapa. Todas elas apresentavam um conjunto de falhas que precisavam ser saneadas. E aí eu concentro a atenção especialmente na terceira etapa, que é uma etapa de concessões rodoviárias por trechos muito importantes para o agro brasileiro. Por quê? Durante a primeira e a segunda etapas, os trechos concedidos se concentravam nas Regiões Sudeste e Sul, ligando grandes metrópoles ou capitais dos Estados. Na terceira etapa, sim, se verificou uma expansão da malha em direção ao Centro-Oeste, aos centros produtores, a interiorização da malha concedida. No entanto, o que se verificou, ao longo ou após a rodada da terceira etapa de concessões rodoviárias, foi um conjunto de inexecuções. Era uma rodada bastante ambiciosa no dimensionamento de investimentos para concessão, inclusive, do prazo para que esses investimentos fossem verificados. E o que a gente verifica hoje, transcorridos pelos menos seis, sete anos dessa rodada de concessões, é que os investimentos não foram levados a cabo pelo cronograma originalmente previsto.

Outra coisa que se percebe também é uma extensa substituição daquelas intervenções e obras que eram previstas no contrato e que à época se tinha como investimentos necessários e de maior eficiência econômica. Era ali que a concessionária deveria concentrar os seus esforços, por outros investimentos que não eram previstos no contrato original. A gente fala do PER, que é o Programa de Exploração Rodoviária, é o caderno de obrigações na concessão. Ele traz exatamente o que a concessionária tem que fazer e quando e em que parâmetros técnicos. Então, essas obras acabaram sendo substituídas com bastante intensidade por outras obras não originalmente previstas. E aí fica uma crítica. Inclusive,

o Tribunal de Contas na União vem se detendo desde então a respeito de essa possibilidade de a concessionária trocar obras e incluir outras obras no escopo não originalmente previsto.

Em que condições essas revisões do contrato se dão? Eu coloco aqui um ponto, um questionamento, na verdade, até uma crítica diametral ao que foi defendido anteriormente aqui, de que essas revisões do contrato permitam a adesão, a inclusão de investimentos *a posteriori*. Essas inclusões não acontecem em condição de competição. Elas acontecem numa condição em que a concessionária é monopolista da infraestrutura. E aí a gente não consegue condições de preço compatíveis com aquele ambiente de competição que, no âmbito das concessões, ocorre única e exclusivamente no momento do leilão. Então, é necessário que o contrato levado a leilão contemple o maior conjunto de obras suficientes para adequar a infraestrutura rodoviária. É necessária uma análise de capacidade da rodovia, de nível de serviço. Essa é uma análise técnica que a gente faz sempre na estruturação dos novos contratos de concessão. A gente analise tanto no ano-base quanto ao longo daqueles 30 anos ou 25 ou 35 anos de concessão, quando a capacidade da rodovia se esgota e se estabelece, então, esse cronograma de investimentos, para dar conta de garantir fluidez e segurança para os usurários ao longo da concessão.

E estabelecemos, assim, um cronograma de obras e espera-se que esse cronograma, então, seja bem executado, o que não parece ter acontecido na terceira etapa, seja porque houve esse incentivo perverso de substituição de obras, seja porque talvez tenha se dado um ambiente de seleção adversa, ou seja, em que as concessionárias selecionadas não tenham sido aquelas mais aptas a executar fielmente aquele conjunto de investimentos colocados.

Outra questão que foi levantada - e aí não exclusivamente no setor rodoviário, mas também acometeu o setor aeroportuário - foi a existência de transações com partes relacionadas nessa estrutura. Então, de alguma forma, a estrutura financeira da casca da concessionária poderia estar sendo comprometida, à medida que o fluxo de caixa da concessão - e aí as próprias tarifas eram jogadas para baixo - e o custo das obras contratadas junto a construtoras do mesmo grupo poderiam não estar verificando condições de mercado adequadas. Então, o que resta para a concessionária? Ela recebe pouco e paga muito. Ela tem prejuízos e se torna insustentável.

Essa insustentabilidade do programa de concessões leva a um quadro. E aí houve a necessidade de o Congresso se movimentar em direção à aprovação da lei que permitiu as relicitações, que, hoje, é a realidade de grande parte daquelas concessões da terceira etapa. Elas caminharam para a relicitação, senão para a caducidade pelos descumprimentos do contrato pela própria insustentabilidade daquela concessão para o resto do prazo que ainda falta nessas concessões.

Então, o que a gente entende é que houve a necessidade de um melhor alinhamento de incentivos. A concessionária, ao entrar num contrato de concessão, tem que ter, na conta dela, na racionalidade econômica - e é óbvio que ela vai escolher uma racionalidade que majore, que maximize os próprios lucros -, mas, dentro dessa racionalidade, a escolha dela de melhorar seus resultados tem que ser exatamente aquela que leve ao maior interesse público, ou seja, à execução tempestiva e adequada dos investimentos para a redução de acidentes e para a redução de custos logísticos.

Então, se a gente tem maior previsibilidade nos deslocamentos e há menor nível de acidentes, os seguros da frota absorvem parte dessas economias de custos, o tempo de deslocamento se reduz, a maior fluidez leva a viagens mais curtas. Tudo isso é necessário para a redução de custos logísticos também.

Então, a gente tem que trabalhar o contrato de concessão para dar esses incentivos corretos para a concessionária executar o que se espera de interesse público. Dessa forma, foi alterado um conjunto de regras das concessões. Para isso, a gente se estendeu ao longo desses anos, fez, primeiro, um diagnóstico dos problemas e tentou, um a um, atacar esses problemas que foram diagnosticados.

Houve ampla discussão. Então, essas melhorias e as inovações contratuais trazidas foram amplamente discutidas, inclusive com o setor agro, nas audiências públicas, nas tomadas de subsídio, e a gente discutiu durante muito tempo esse novo modelo de concessão rodoviária com o TCU, que fez um trabalho primoroso de levantamento de temas que são realmente críticos para a concepção de um novo modelo de concessão rodoviária, especificamente no projeto da BR-153, que foi, então, o piloto desse novo modelo, e é uma rodovia, um eixo rodoviário importante também para o agro.

Nessa discussão com o TCU, que se estendeu ao longo de muitos meses, os relatórios da equipe técnica eram bastante extensos e demandavam, então, respostas também extensas da área técnica da ANTT. Houve uma convergência muito grande, e, mesmo com toda essa convergência, ainda restaram mais de 40 determinações do TCU e cerca de 20 recomendações, todas elas levadas adiante e cumpridas e demonstradas ao TCU para a construção de um modelo que, de fato, é muito mais robusto e muito mais propenso à execução tempestiva dos investimentos.

Essa questão do modelo híbrido foi amplamente discutida. Então, o que se tinha, de fato, era essa ideia de que o modelo anterior da terceira etapa poderia estar deixando espaço para a seleção adversa, para a seleção de concessionárias que...

Diante daquele modelo de menor tarifa, qual é o problema da proponente ao entrar no leilão? Primeiro, ela tem que ganhar o leilão e, depois, ela rentabiliza o negócio. Então, ela entra sem nenhum tipo de comprometimento financeiro próprio. Ela dá um lance apenas com uma expectativa de receita futura. Aí, o problema de segundo estágio dela é como, talvez, aumentar aquela tarifa, como trocar aquele conjunto de obras que seria remunerado a uma tarifa baixa por um outro conjunto de obras que seja remunerado justamente naquelas revisões em que ela não verifica condições competitivas de custo. Aí, esse ambiente pode levar àquele cenário... Eu não estou dizendo que em todos os casos isso aconteceu, mas o ambiente configura esses incentivos perversos.

Enfim, a gente precisava corrigir essa possibilidade de estar correndo o risco de selecionar uma concessionária que não seria mais apta a fazer as obras. E como fazer isso? Se a concessionária não tem nenhum custo na sua aposta, ela aposta com recurso futuro, isso não sai do próprio bolso, ela não se compromete. Qual é a questão aqui? Ela entra, faz aquela aposta... Ela pode até estar bem-intencionada fazendo aquela aposta, pode ser um viés cognitivo mesmo, pode achar que o tráfego vai ser muito mais alto e, com isso, apostar numa tarifa muito baixa. Mas qual é o custo dela se esse cenário não se materializa? Nenhum. Ela não colocou recurso próprio no jogo. É o que a literatura e o próprio mercado chamam de s*kin in the game*. Ela tem que sentir com a própria pele a aposta que ela faz naquele momento do leilão. Aí, qual é a alternativa aqui? Colocar a concessionária para pensar duas vezes, com recurso próprio, qual é a tarifa ideal para a sustentabilidade daquele negócio, considerando que ela tenha que fazer todas as obrigações. Dessa forma, é necessário...

Aí, desde o modelo da RIS, que foi um modelo transitório entre a terceira etapa e essas novas concessões, a gente passou a colocar essa racionalidade na conta da concessionária desde o momento do leilão, porque, naquele segundo em que ela oferece uma proposta comercial, ela pode comprometer a viabilidade de todos os 30 anos da concessão. Então, ela precisa, naquele momento do oferecimento da proposta comercial, considerar que ela tem que cumprir aquele contrato, que está amarrada e que tem a perder se aquelas expectativas não se confirmarem. Então, como ela faz? No modelo da RIS, ela já apostava na tarifa. Quanto mais agressiva era a proposta dela, ou seja, quanto maior a probabilidade de ela não ter condições de honrar aqueles compromissos, mais ela teria que pôr de recursos próprios dentro da concessão. Então, ela tem mais a perder se aquela expectativa não for confirmada.

Esse modelo então evoluiu, de forma que a gente viu um conjunto de questões ali no modelo da RIS que poderiam gerar outros incentivos perversos também, ou seja, um excesso de recursos dentro da própria concessão, uma certa pressão da concessionária pela inclusão de outros investimentos, para remunerar aqueles recursos que ela colocou dentro da concessão. Aí a gente migrou, então, para essa proposta do modelo híbrido. E o modelo híbrido é calibrado, pensando, primordialmente, no benefício do usuário com o ambiente concorrencial do leilão. Então, o primeiro estágio sempre vai ser o desconto tarifário. Sempre vai ser o desconto tarifário, não existe qualquer expectativa de outorga *a priori*.

As tarifas teto levadas a leilão são calibradas sem nenhum real de outorga, diferentemente, inclusive, do modelo, por exemplo, de São Paulo, em que, em alguns casos, de partida já se tinha uma outorga mínima a ser paga ao Estado, não é? Então, o modelo federal leva a leilão uma tarifa teto, em que não se considera qualquer um real de outorga. A primeira variável é sempre o desconto tarifário.

Mas esse desconto tarifário não pode acontecer em dimensões que prejudiquem a própria sustentabilidade financeira da concessão. Essas concessionárias fazem investimentos, por vezes, de oito, dez... No caso da Dutra, cujo leilão, o edital foi publicado ontem, de R$14 bilhões de investimentos. Isso aí é cerca de três, duas a três vezes o orçamento para investimentos em obras rodoviárias. Numa única concessão. As concessionárias precisam se financiar.

Um problema da terceira etapa também é que, diante daquele ambiente perverso, de desalinhamento de incentivos, as concessionárias não conseguiram se financiar. Concessões rodoviárias pressupõem investimentos que maturam, amadurecem, se pagam no longo prazo. É preciso um financiamento compatível com estruturas de longo prazo.

O financiamento de infraestrutura, no mundo inteiro, é garantido com fluxos de recebíveis. Não é com patrimônio, não é com títulos públicos. Eles dependem de uma renda disponível ao longo de muitos anos, para garantir aquele fluxo de investimentos. Então é assim que se estrutura um *project finance*. Se numa única aposta, na proposta comercial, se destrói esse fluxo, não há financiador que venha à mesa garantir o fechamento financeiro daquela operação.

Isso aconteceu na terceira etapa. Poucas concessionárias conseguiram fechamento financeiro de operações de longo prazo para financiar aqueles investimentos. Se não há financiamento, não há obra, não há duplicação. Aquele barato sai caro *a posteriori*. É importante garantir a financiabilidade dos investimentos nas concessões rodoviárias.

E aí foi colocado esse modelo da garantia, não é? É importante dizer que, talvez, esse modelo não seja tão distante inclusive do que se está discutindo no modelo lá das paranaenses. A garantia de execução é uma figura que já existe, já existiu na terceira etapa, e não foi suficiente para que os investimentos fossem fielmente honrados. E também não é assim nos outros

setores. Em outros setores em que existem inexecuções, esse instrumento ainda é pouco útil à garantia dos investimentos. Então, trazer essa possibilidade agora talvez não mudaria tanto.

A novidade foi a sugestão de que essas garantias fossem prestadas única e exclusivamente em títulos da dívida pública. Ocorre que a legislação não faz essa distinção, não permite que a agência escolha uma das modalidades de garantias públicas. Então, a legislação lá de licitações traz um rol de garantias que a concessionária poderia prestar. Pode ser uma caução em dinheiro, pode ser em títulos da dívida pública ou pode ser um seguro garantia. Isso fica a critério, então, da própria prestadora dessas garantias. Não há como a ANTT exigir que sejam títulos da dívida pública.

E mais: esses títulos da dívida pública até poderiam trazer alguma melhoria no ambiente de incentivo, para que esses recursos sejam aportados; porém, no caso de uma inexecução, eles são de pouca serventia. Eles não vão garantir a execução dos investimentos. E, de outra forma, também exigem um gasto de quem está entrando. Então a proponente, ao entrar, também vai ter que custear esses títulos da dívida pública. É exatamente o custo do que a gente está chamando de recursos vinculados. É um recurso que vai sair do bolso de quem está entrando; ele não onera imediatamente o usuário. O usuário paga com o fluxo de tarifas da concessão. Então, esse recurso sai do bolso do investidor, que tem que se comprometer com a aposta que ele está fazendo. No mínimo, ele tem que acreditar que aquele cenário é viável, que aquela aposta é viável, é exequível. Então, ele se compromete financeiramente com isso, depositando em recursos vinculados.

Essa ideia dos recursos vinculados, de alguma forma, bebeu na fonte de inspiração do próprio setor ferroviário, que permite que os recursos fiquem no setor, e é isso o que se está propondo para o modelo das paranaenses. A gente vai ter uma fonte de recursos disponíveis, para que novos investimentos sejam executados ao longo da concessão. E, se não o forem, que se revertam para os usuários - esse é um ponto importante. A gente vai ter, sim, um ritmo de revisões quinquenais, em que essa calibragem dos recursos vai poder ser feita. Não existem novas obras a serem feitas, os recursos voltam, ele reduz a tarifa. Só que esse colchão de recursos é, sim, importante.

O que acontecia nas outras etapas - e isso aí também a literatura comprova - é que, em leilões de menor tarifa, eles são usualmente acompanhados por maiores, mais frequentes reequilíbrios tarifários *a posteriori*. Então, a concessionária entra propondo uma tarifa muito baixa, mas existe uma pressão para que esses reequilíbrios ocorram com maior frequência, justamente porque a concessionária tem a capacidade, também, de fomentar, talvez, a inclusão de novas obras na concessão. Os usuários sempre necessitam de mais investimentos. Com uma tarifa muito baixa, a tendência a incorporar esses novos investimentos é maior. Nesse caso, a concessão já tem um colchão de liquidez e, aí, a tarifa não precisa ser reajustada com frequência *a posteriori*, a concessão já é capaz de absorver eventuais necessidades de investimentos futuros.

Então, tudo isso configura um ambiente muito mais propenso a investimentos tempestivos que ocorram a contento, dentro dos prazos necessários, no rol de investimentos contratados e não de outros que venham a ser substituídos, e uma estabilidade do fluxo tarifário também.

Então, a gente espera que as novas concessões sigam somente sendo reajustadas pelos critérios de reajuste monetário da concessão, que elas não sofram revisões, incrementos tarifários, mesmo quando as concessionárias não cumprem aquele escopo originalmente contratado. E tudo isso traz um ambiente muito mais propenso para que recursos privados efetivamente sejam canalizados para o setor rodoviário, que é um setor deficitário.

Talvez o mercado - mesmo o mercado nacional - não tenha capacidade de absorver. Por isso, a necessidade de uma revisão ampla do modelo de concessão rodoviária, para a gente elevar o modelo brasileiro a padrões internacionais de licitação. Isso tende a trazer operadores acostumados a um ambiente de muito maior competição, com muito mais eficiência econômica. E que eles venham para ingressar os seus recursos aqui também no setor rodoviário brasileiro. Se a gente não adota os mesmos padrões, não fala a mesma língua, o investidor não viria, e aí os recursos se escasseiam, a gente não teria esses investimentos ocorrendo aqui. É importante a vinda de novas operadoras.

O mercado, depois ali da terceira etapa e principalmente depois da Lava Jato, ele se apequenou. Hoje a gente tem menos operadores ou menos potenciais concorrentes nos leilões. O leilão é o grande momento de competição que traz a eficiência econômica e reverte essa eficiência econômica para os usuários e para os setores produtivos. Tem que haver competição nesse momento do leilão.

A gente, então, espera que esse modelo, muito mais robusto, leve aos investimentos, que eles aconteçam no prazo e que se revertam em rodovias muito mais seguras, com menor custo logístico aos usuários.

Eu, enfim, entendo que existem outros, muitos temas que foram abordados. O Desconto do Usuário Frequente é uma outra inovação, assim como o *free flow*, que vem se desenhando para os novos contratos, é uma medida importante. Por exemplo, o DUF, e uma crítica feita é que ele não se estende a todas as categorias, mas só às categorias leves.

No entanto, o Sr. Valter também comentou que o *free flow*, assim como o DUF, eles têm uma dimensão importante, que é agregar base pedagiada, ou seja, usuários que não pagam e, assim, têm um subsídio cruzado daqueles que fazem viagens de longa instância. Eles acabam onerando excessivamente o sistema, as tarifas acabam muito mais altas. Se todos pagam, inevitavelmente todos pagam menos e todos pagam de uma forma mais proporcional ao uso.

O Desconto do Usuário Frequente é um simulador do *free flow*. Ainda no modelo de praças de pedágios, o que a gente tem é uma simulação, por meio desse mecanismo, da distância efetivamente percorrida pelo usuário. E ele se aplica aos usuários de veículos leves, mas beneficia, sim, usuários de veículos comerciais. Por quê? Porque, se não fosse assim, os usuários de veículos leves, se eles fossem onerados de forma excessiva, pagassem viagens muito mais longas do que o uso efetivo da rodovia, certamente pleiteariam isenção de pedágio. A gente tem diversos pleitos de isenção nas praças de pedágio de usuários que transitam, diariamente, próximo da praça de pedágio.

Então, eles não pagam absolutamente nada ao terem a isenção. Com o desconto de usuário frequente, isso se esvazia, o usuário vai pagar de forma proporcional. E essa conta incrementa a base pedagiada e reverte, na tarifa, ao usuário de longa distância. É o usuário de longa distância que hoje teria que subsidiar, de forma cruzada, usuários de curta distância. Esse subsídio vai diminuir, onerar menos os usuários de longa distância.

Então, é um importante instrumento, uma inovação, que foi trazida também. Ele é um simulador do *free flow*, sobre o qual a gente ainda precisa evoluir quanto à regulamentação, para torná-lo, também, uma realidade aqui no Brasil.

Outras várias inovações foram trazidas nesse conjunto. Eu entendo que todo esse conjunto de novos regramentos seja, de fato, complexo, para lidar com aquelas diversas falhas. A gente precisou atacar todos esses pontos e agregar complexidades que, às vezes, não são totalmente compreendidas pelo usuário comum. A gente vem tentando desmistificar isso, de alguma forma, trazer maior clareza, maior simetria de informação aos usuários, que, com o tempo, acho que vão entender esse conjunto de regras.

Eu não consigo me estender mais aqui. Acho que, talvez, já tenha passado bastante do meu tempo, mas agradeço a oportunidade. Fico totalmente à disposição para esclarecer qualquer desses pontos. *Hedge cambial* acho que é um assunto que merece uma conversa mais profunda, para se entender que não onera o usuário da forma como foi mencionado. Mas, diante desse tema complexo, eu acabei me estendendo um pouco aqui.

Eu agradeço a oportunidade, novamente, de falar e tentar esclarecer um pouco esses pontos.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Renan Brandão, pela sua participação junto conosco.

Sobre o tempo, eu não tenho colocado limitações, exatamente para que as pessoas possam concluir as suas ideias, as suas sugestões e também as suas explanações e as suas explicações. Eu entendo que é um tema importante e, por isso, não coloquei aqui limitador de tempo para nenhum debatedor.

Fica o pedido aqui, Brandão, para que esse debate possa continuar dentro da ANTT, ouvindo sugestões principalmente do agronegócio, das pessoas que utilizam as rodovias. Também as sugestões das concessionárias, para que a gente possa chegar a um ponto de equilíbrio.

Dessa forma, Brandão, nós vamos evitar uma judicialização dos próximos pedágios ou das próximas concessões, que virão ainda neste ano. Por isso a importância deste debate, das informações que nós vamos levar à ANTT nos próximos dias, fruto desta e da outra audiência pública que nós fizemos.

Precisamos achar um ponto de equilíbrio, para que a gente possa ter os investimentos necessários e a um custo mínimo possível para o usuário brasileiro. Vamos tirar os penduricalhos, manter as garantias financeiras aportadas pelas concessionárias a partir do leilão, mas sem criar onerações com relação a conta vinculada, aporte, outorga... Tudo isso são penduricalhos que vêm trazer custo para os usuários brasileiros.

Agradeço a sua participação, que foi também bastante esclarecedora, mas fica aqui o pedido para que a gente continue debatendo esse tema. E que possamos achar um ponto de equilíbrio. Isso é importante, volto a dizer, para evitarmos uma judicialização das próximas concessões, que é o que está se avizinhando, uma judicialização. Tudo tem que ser feito pra evitar isso, e a ANTT tem esse papel e o faz, quando quer, muito bem.

Agora, como nosso último palestrante, passo a palavra ao Tito Lívio Pereira Queiroz e Silva, Diretor do Departamento de Política e Planejamento Integrado do Ministério da Infraestrutura, mais uma vez agradecendo a sua presença.

Tito, V. Sa. tem a palavra.

O SR. TITO LÍVIO PEREIRA QUEIROZ E SILVA (Para expor. *Por videoconferência*.) - Bom dia a todos e a todas. Inicialmente...

Vocês me escutam bem?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito bem.

O SR. TITO LÍVIO PEREIRA QUEIROZ E SILVA - Tá o.k.

Então, bom dia a todos e a todas.

Eu gostaria, inicialmente, de cumprimentar o Senador Acir Gurgacz, por meio de quem cumprimento os demais Senadores presentes aqui neste importante debate na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária. Cumprimento também os demais painelistas por intermédio do Luiz Antonio Fayet, que é nosso decano aqui, um profundo estudioso do tema de logística e transporte, com quem eu tive a oportunidade de, em várias outras ocasiões, debater o transporte de cargas no País. E, na sequência, agradecer então à Comissão, em nome do Ministério da Infraestrutura, o convite para debater esse tema,

Para começar a minha fala, Senadores, eu acho Importante destacar, como o próprio Renan já colocou, que o Ministério da Infraestrutura prima muito e vem... Eu acredito que os senhores, pelo menos a grande maioria, já participaram de debates do Ministério da Infraestrutura, ou da Agência Nacional de Transporte Terrestre, ou de qualquer outra agência, para construir essa carteira de parceiras, os modelos de concessão. E é um debate que sempre o Ministério abre a interessados, seja especificamente com relação a algum projeto mais regional ou com relação ao transporte como um todo.

Dando apenas um exemplo, que foi citado, no caso das rodovias do Paraná, a gente teve um amplo debate. O próprio Renan participou de diversos debates promovidos pelo Governo do Estado, pela Assembleia Legislativa, por Parlamentares, e o Ministério vem construindo, vem escutando. Então, é uma diretriz, que vem do próprio Ministro Tarcísio, de que o Ministério construa esse debate com os usuários, no caso das rodovias, com todos os interessados, com os órgãos de controle. Como o Renan colocou, a gente tem um processo construtivo, com um Tribunal de Contas muito produtivo, em que a gente tenta encontrar uma solução para os anseios de todos os lados.

Então, quero deixar essa mensagem inicial, mas, assim, como o Renan já tocou nos pontos mais específicos do modelo de concessão, particularmente no modelo de concessão de rodovias, e todos os aprimoramentos que foram feitos, por meio de estudos e modelos internacionais ou por meio de debates, eu vou me permitir, Senadores, tentar colocar aqui numa perspectiva mais ampla este debate, até como colocado por alguns aqui.

Então, para começar, eu acho que vale trazer a fala do Senador Heinze, do Senador Amin, até do Valter, da CNT, assim como outros que comentaram aqui, como o próprio Senador Jean Paul, da inviabilidade que a gente tem... A nossa necessidade de logística e transporte é imensa. A gente tem - e daqui a pouco eu vou mostrar alguns números que a gente tem do Planejamento Nacional de Logística -, a gente tem uma necessidade que, dependendo do cenário que a gente projeta para 2035, que é o horizonte do nosso planejamento que está em finalização agora, a gente tem necessidades de investimento mais manutenção da ordem de R$700 milhões a R$1 trilhão. Então, é muita coisa. Se a gente coloca esses números em termos anuais, a gente tem, por essas projeções, a depender do cenário como eu coloquei, e eu vou explicar para os senhores mais à frente, uma necessidade de cerca de 11,5 bilhões de investimentos por ano.

Então, não é pouca coisa e, de fato, é um cenário que coloca um desafio adicional de a gente contar, exclusivamente ou principalmente, com recursos públicos para fazer frente a todas essas necessidades.

Só para colocar mais alguns números, que os senhores devem conhecer, o orçamento do Ministério da Infraestrutura deste ano foi de 6 bilhões aproximadamente. Depois, a gente teve um acréscimo, chegando a 7 bilhões e alguma coisa, mas esse valor ele é muito inferior ao que a gente tinha, historicamente, em anos não muito longínquos. Então, em anos mais recentes, quando o Ministério da Infraestrutura - à época o Ministério dos Transportes - cuidava praticamente apenas do transporte terrestre, tinha um número até superior a esse, e, hoje, tendo o transporte terrestre, o aéreo e o aquaviário, nós temos o valor de 6 bilhões. Se a gente pega só a manutenção de rodovias, você tem valores ainda acima de R$5 bilhões. Ou seja: o orçamento público não é suficiente para fazer frente a todas essas necessidades de transporte, que o próprio Fayet colocou. A gente tem um déficit de infraestrutura de que a gente tem que correr atrás.

E, nessa perspectiva, a gente conta, sim, principalmente com as parcerias com o setor privado, e é um assunto, é uma diretriz que a gente vem tomando e levando à frente com números expressivos. Então, de 2019 até hoje, em termos de parceria - e aí em todos os modos -, nós já asseguramos cerca de 65 bilhões de investimentos privados, ou seja, quase dez vezes o orçamento atual do Ministério da Estrutura. E esses 65 bilhões vêm do leilão de 72 ativos, nos mais diversos modos, no aquaviário, no aéreo, arrendamentos portuários, rodovias, ferrovias, e são ativos que são colocados atualmente, que vão sendo colocados nesses últimos dois anos, que não são só em termos de volume, de número. Como o Renan próprio colocou, são ativos que estão sendo colocados ao mercado, que têm tido sucesso - todos eles que ocorreram até hoje - e que mostram que esses aprimoramentos que foram feitos pelas agências e pelo ministério têm dado resultado. O investidor tem visto a melhoria do modelo e tem apostado nesse modelo. Então, a gente tem tido leilões de sucesso

nesses últimos dois anos, porque também a gente aprimorou o modelo, escutando o mercado. A gente tem um processo de escutar todos os lados muito intenso.

Então, para partir, eu tenho só mais quatro eslaides aqui, para não tomar muito tempo.

É que eu queria colocar essa perspectiva que foi trazida por vários, pelo Valter, da necessidade de a gente ter um investimento em modos de grande capacidade, e também o papel do Estado, de levar o transporte e a logística como uma questão de Estado. O próprio ministério tem essa consciência, e o Ministro Tarcísio fala muito isso. Em alguns pontos, até o fato de a gente acabar obras que estavam paradas, às vezes, é criticado. É porque a gente tem essa visão de Estado. E sobre essa visão de Estado, que foi colocada tanto pelo Valter como pelo Senador Jean Paul, que traz um planejamento, eu queria mostrar aqui para vocês esse trabalho.

Vou compartilhar aqui o eslaide. Só um segundo.

Vocês já veem a minha tela?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Positivo.

O SR. TITO LÍVIO PEREIRA QUEIROZ E SILVA - Tá. Então, eu vou colocar no modo apresentação.

Essa visão de Estado a gente assegura desde a parte de planejamento. A gente está instituindo, foi instituído, por meio de uma portaria do final do ano passado, do Ministro da Infraestrutura, um sistema contínuo e integrado de planejamento. E eu vou mostrar para vocês a importância de a gente ter essa perspectiva maior de planejamento de transportes e com foco, inclusive, nos modos de grande capacidade.

Eu não vou detalhar esse eslaide. É só para vocês terem uma visão bem geral do nosso ciclo de planejamento. Se vocês pegam nesse triângulo inferior aqui, vocês percebem que a gente tem uma cadeia de planejamento, do planejamento estratégico ao tático, que vai desdobrar nos planejamentos operacionais, que vão para o PPI, que vão para o Plano Plurianual.

Neste momento, neste exato momento, a gente vai finalizar este mês e vai publicar o Plano Nacional de Logística, que é o instrumento de planejamento estratégico do Governo e que foi submetido também a um vasto processo de participação social. A gente teve 45 dias de consulta pública só este ano. No ano passado, a gente fez diversos *webinars*, conversando com o mercado, sentindo a necessidade do mercado, para ter essa visão de longo prazo - de 15, 30 anos lá para frente, o que a gente precisa do nosso transporte.

E houve essa sinalização para o mercado, não só para o mercado de transportes, porque esse planejamento - e é bom que fique claro - não é um planejamento estatista, assim, tem que ser dessa forma, mas ele orienta, ele direciona tanto o setor de transporte como até os próprios investimentos do agronegócio: para onde é que o transporte está caminhando? Onde é que o Governo pretende investir, ou diretamente ou por meio de parcerias, para o desenvolvimento do nosso transporte nacional? Isso permite ao mercado, inclusive, se posicionar.

Então, neste momento, nós temos o Plano Nacional de Logística, que é um plano integrado. Ele considera todos os modos de transporte, considera o transporte de cargas e de passageiros; ele traz diversas inovações, que eu não vou detalhar agora, porque não é o objetivo.

E esse Plano Nacional, que tem uma visão mais macro do País, de todos os modos, ele é detalhado, na sequência, e já está começando agora para acabar ao longo do próximo ano. Ele tem os planos táticos por modo. Aí você vai ter um plano mais detalhado do transporte terrestre, do portuário, do aeroviário nacional e do hidroviário. Então, a gente contempla tudo.

E nesses planos se estuda justamente, em mais detalhe, o que é que tem vocação para ser desenvolvido pela iniciativa privada, desonerando o Governo de alguns investimentos, como eu falei já, porque não há orçamento suficiente para tudo, mas há também aqueles que precisam de investimentos públicos, como colocado pelo Senador Jean Paul, pois alguns Estados não vão ter muitas opções para que a iniciativa privada entre.

Então, a gente tem essas duas visões, que a gente consolida no final nos Planos Gerais de Parceria e de Ações Públicas.

Então, já passando aqui para a parte do Plano Nacional de Logística, só dando algumas informações mais gerais...

Então, o que é esse Plano Nacional de Logística? A gente tem, por meio de dados muito detalhados de toda a rede de transporte, o cenário do transporte hoje e o cenário do transporte daqui a 15 anos, com o horizonte de 2035. É um estudo bastante detalhado, é um plano bastante detalhado nos termos das informações que ele pode fornecer ainda em nível estratégico. Então, a gente consegue separar esses dados, esses números, por meio de vários tipos de cargas, 38 tipos de produtos, entre eles alguns que são diretamente relacionados ao setor do agronegócio, como soja, milho, fertilizante - aqui só estão alguns exemplos, não é exaustivo -, açúcar...

Há também como acompanhar a cadeia de alimentos processados. Por exemplo, no caso da cadeia de proteína animal, a gente tem como verificar quais são os números específicos para esse setor. E, como foi colocado pelo Dilvo também, na questão dos animais vivos, há uma categoria específica para isso...

Então, a gente consegue ter uma visão muito clara de como o nosso transporte está hoje e, dependendo das intervenções que a gente faça, que a gente planeja fazer, como é que ele vai se comportar daqui a 15 anos.

É muito importante também salientar que, com essa visão atual e futura que a gente tem, a gente consegue ver em termos de como o transporte se desenrola ao longo das nossas vias, portos e hidrovias, e em termos de volume transportado, que a gente chama de tonelada quilômetro útil, mas também - uma grande inovação desse plano - a gente consegue ver em termos de valor. Então, a gente sabe que há uma diferença. Se formos trabalhar em termos de produtos mais processados do setor do agronegócio, talvez seja mais importante fazer essas análises em termos de valor e não de tonelada. Então, a gente consegue fazer essa análise de uma maneira bem detalhada.

E como a gente faz isso? A gente cria cenários futuros - o futuro tem várias possibilidades - e vai variando, vai incluindo, no nosso modelo, algumas variações, por exemplo, de infraestrutura. Se eu colocar a minha carteira de projetos que está em andamento agora, por exemplo, que é o que a gente tem no cenário 1, no Ministério da Infraestrutura, seja em termos de parceria, seja em termos de recursos públicos, o que que acontece daqui a 15 anos? Como é que a carga vai se distribuir? Se eu acabar uma ferrovia, essa ferrovia vai carrear carga, vai puxar carga para que se mude a matriz modal? Se eu colocar mais projetos que não estão na carteira de curto prazo de PPA e PPI, mas que a gente sabe que são importantes porque o próprio mercado sinaliza isso para a gente, o que que acontece com o nosso transporte? Como isso vai acontecer? Então, isso vai variando. E a gente consegue, inclusive, acrescentar algumas mudanças no marco legal, que foi o que a gente fez em outros cenários, ao colocar o projeto do BR do Mar, em que a gente viu uma redução de 15% no custo de transporte, quando a gente ativa, vamos dizer assim, esse marco legal. Então, você consegue fazer várias simulações que são importantes para que, antes de avançar com alguma decisão mais estratégica, se possa ver qual o impacto disso no futuro.

E há uma outra coisa muito importante nesse plano. Além de você ver... Como você vê isso no futuro? Você não vê só como a carga está se distribuindo no País. A gente criou indicadores bem objetivos para avaliar o que que acontece daqui a 15 anos. Então, você tem como ver como a nossa matriz de transporte de carga vai estar daqui a 15 anos, se a gente adotar as carteiras atuais ou os novos projetos, e isso é muito importante, porque a gente vê o quanto esse nosso planejamento vai aumentar a participação dos módulos de grande capacidade, que são fundamentais para o deslocamento das cargas agrícolas. Isso é fundamental. E isso se vê também em um outro indicador que a gente traz nesse plano, que é justamente o que a gente está debatendo aqui: a redução de custos do nosso transporte de uma maneira estratégica, de uma maneira sistêmica. Então, você tem um instrumento de tomada de decisão que permite fazer outras opções e ver se consegue melhorar um indicador ou outro. Aqui eu destaquei apenas esses e destaquei, em particular, três: divisão de módulo de transporte, que está diretamente relacionada com custo total de transporte e o custo médio por TKU, por Tonelada por Quilômetro Útil, e também a sustentabilidade financeira desses projetos.

Não adianta também - a gente fez até propositalmente, a partir das contribuições que a gente recebeu - um cenário mais livre de ampla oferta, como se não tivesse limitação de recurso nem público nem privado. E aí a gente vê que, de fato, os indicadores melhoram muito, mas é uma carteira que é muito cara, que, às vezes, até colocando a iniciativa privada, ela vai ter alguma dificuldade de assimilar todos esses projetos. E aí, tendo todo esse arcabouço de dados e informações, para a gente poder planejar e fazer um planejamento de Estado, como muito bem colocado pelo Valter, a gente começa a ter alguns resultados.

O planejamento ainda está na fase final, como eu falei, já passou por um processo de consulta pública. A gente está incorporando essas contribuições públicas nos nossos relatórios e brevemente vai ser publicada a versão final, mas a gente já tem alguns números que pode mostrar aqui. Então, por exemplo, hoje o modo ferroviário de grande capacidade, que é fundamental para transportar granéis, tem uma participação de cerca de 17% na nossa matriz de transporte. Em qualquer cenário que a gente faça, inclusive com os projetos que já estão na nossa carteira e que já estão em andamento, que já estão sendo implementados ou que estão em estudo mais avançado, em qualquer cenário, o modo ferroviário passa a ter uma participação de 30%, mais de 30% da nossa matriz de transporte; em alguns casos, inclusive, nos cenários mais otimistas, chega a perto de 40%. O que nos mostra o quê? Que a nossa carteira, a carteira e principalmente algumas iniciativas que a gente está tomando, sejam elas em termos legislativos, por exemplo, no BR do Mar, seja em termos de aprovação de um cenário de autorizações ferroviárias, de que o Senador Jean Paul participou ontem e participa muito intensamente, a gente vê como isso impacta positivamente de uma maneira sistêmica no nosso transporte.

A gente vê também como as hidrovias e as cabotagens, principalmente devido ao cenário com o BR do Mar, vão fazer aumentar também a participação hidroviária e a de cabotagem no nosso transporte. Aquilo que foi citado, eu acredito

que foi pelo Dilvo, do transporte de sal, que, em boa parte do País, hoje ainda é feito sobre caminhão, granel, a gente pode - até considerando que é do Rio Grande do Norte, e a Senadora Zenaide está aí presente, que vem a grande parte do sal do País, ali de Areia Branca -, fomentando a cabotagem, fazer esse transporte pela nossa costa, com um custo muito mais barato. Então, a gente consegue começar a ver isso aí, como é que eu reduzo o custo de transporte além dos outros indicadores, o tempo de deslocamento, etc.

E, em termos de custo especificamente, considerando apenas dois cenários - eu mostrei para vocês lá que a gente tem mais de seis cenários com mudanças na rede, mudanças de premissas para a gente ver o que acontece no futuro -, só com os dois primeiros cenários, que é a carteira atual, que já está ou no PPA ou no PPI, ou com a carteira um pouco mais estendida, considerando mais alguns outros projetos que já são demandas mais maduras no ministério, a gente tem um potencial de reduzir o custo médio de transporte por TKU de 17% a 22%. Então, quanto a essa visão de Estado que é trazida, a gente tem que partir dessa perspectiva, no nosso entender, de fomentar esses transportes de grandes capacidades.

E isso não quer dizer, em hipótese alguma, que é deixar o transporte rodoviário em segundo plano. Não só no nosso País, mas em qualquer país do mundo, mesmo aqueles que têm uma participação dos outros moldes de grande capacidade maior na sua matriz modal, eles dependem do transporte rodoviário e não vai deixar de ser diferente, porque o transporte rodoviário é o transporte que trabalha principalmente na alimentação e distribuição desses transportes de grande capacidade.

Então, não se trata de deixar o transporte rodoviário no segundo plano, mas colocar o transporte rodoviário para cumprir o papel que, em todo mundo, toda literatura coloca, que é o transporte em baixas distâncias e com produtos de maior valor agregado ou uma combinação disso. Então, a gente traz essa perspectiva no nosso planejamento e a gente vê que a carteira em que a gente está investindo, as mudanças que a gente está propondo nos modelos regulatórios e legais nos conduzirão para esse objetivo maior sistêmico de equilibrar nossa matriz de transporte e reduzir custos de transporte.

Aqui eu não vou entrar em detalhe, porque o estudo... Só para os senhores terem ideia, cada cenário que a gente roda desse cenário futuro no Plano Nacional de Logística gera cerca de 5TB de dados. Então, é muito material para a gente analisar.

Mas aqui a gente traz só alguns mapas de exemplo para o granel sólido agrícola, que é o principal foco aqui que a gente tem, apesar de que temos produtos agropecuários em outros grupos de carga, mas o principal, vamos dizer assim, só para a gente ter uma ideia, é esse aqui. E, quando a gente começa a rodar esse cenário na matriz de transporte, você começa a ver, por exemplo, a importância da Ferrovia Oeste-Leste, a importância da FICO, seja no trecho I e, principalmente, quando você acrescenta o trecho II, você consegue visualizar a Ferrovia Norte-Sul carreando, inclusive, além dos granéis agrícolas e outros, carga geral. Senador Acir, a gente consegue ver, por exemplo, aqui algumas cargas sendo levadas lá para Porto Velho pela BR-364; carga geral, o que já aponta para a necessidade, quando a gente for fazer o plano setorial portuário, de dar uma olhadinha com atenção, por exemplo, ao porto de Porto Velho, porque vai chegar mais carga geral lá. Então, a gente se antecipa para uma necessidade que pode surgir de agora a alguns anos.

E isso não quer dizer que a gente está parado - como vocês bem viram o que eu mostrei nos números dos nossos processos de leilão -, que a gente vai esperar todo esse processo. É um processo contínuo. O que a gente quer fazer - e o que é muito importante, como a gente vem falando - é justamente o que o Valter colocou: é tornar esse planejamento um planejamento de Estado, porque isso é para o País, isso não é o governo A ou B que tem que fazer. A gente colocou aqui os projetos que são relevantes. A gente consegue ver os projetos, inclusive, novos que venham a ser sugeridos e como isso impacta a nossa rede de transporte em todos aqueles indicadores e, trazendo para o nosso debate aqui, por exemplo, redução de custo - redução de custo para o agronegócio ou para a indústria ou para qualquer setor que foi mapeado aqui no nosso planejamento.

Você vê ali a Hidrovia do Tapajós, quando você tem a Ferrogrão e quando você começa a subir com essa carga rumo ao Arco Norte - que foi um tema que, das primeiras vezes que a gente escutou, que eu escutei no debate, foi o próprio Fayet, junto com o Baldez, que levou lá para o ministério algum tempo atrás -, a gente vê como isso realmente faz sentido, porque a carga vai procurar esses caminhos, vai procurar o menor custo. E isso é bom para o País, porque você reduz o custo médio do transporte, porque o transportador, o setor produtivo vai ter opção.

Então, era essa apresentação, Senador.

Deixe-me só tentar tirar aqui de novo a apresentação... Pronto. Eu acho que já pararam de ver a minha tela. Eu já estou de volta aqui.

Então, eu trouxe essa perspectiva mais macro, Senadores, porque, como o Renan já deu esse enfoque nas concessões e o tema aqui é a discussão da redução de custo para o agronegócio, eu acho que é importante a gente trazer, como já foi colocado mais uma vez pelo Senador Heinze, pelo Senador Amin e outros palestrantes, a importância de a gente também

investir - e estamos investindo - nesses modos de grande capacidade, além do setor rodoviário também, que, como já colocado por mim, é extremamente relevante para o nosso transporte nacional.

Sendo essas as colocações que eu tinha de uma maneira bem geral e resumida, também fico à disposição para algum esclarecimento a respeito do tema que, porventura, tenha ficado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado ao engenheiro Tito pelas suas colocações.

De fato, é muito importante o planejamento do futuro do nosso País, as projeções que nós teremos para as nossas obras de infraestrutura, sejam elas de qual modal for, mas todas elas são importantes para o nosso País. Particularmente, quando se trata do Ministério da Infraestrutura - e aí eu falo ao Ministro Tarcísio -, quando vem do Ministério da Infraestrutura, eu tenho sempre um pé atrás, porque as coisas são faladas, mas não acontecem e, quando são faladas, não se cumprem. Eu tenho essa dificuldade com relação ao Ministério da Infraestrutura. Então, o planejamento é de fundamental importância e as projeções também.

Eu só quero fazer aqui um pedido novamente ao Ministério da Infraestrutura: vamos antecipar essa duplicação da BR-364. Nós não podemos esperar mais 12 anos para ter essa duplicação. O planejamento anterior era que, em 2018, começaria essa obra de duplicação da BR-364. Eu não sei o que aconteceu. Passaram agora para o leilão em 2022, início da obra em 2023, conclusão em 2033. É muito tempo para uma obra tão importante. Nem vou falar da ferrovia, porque ela já saiu até do planejamento, a ferrovia que chegaria até Porto Velho. Estamos falando só da duplicação da BR-364. Então, fica aqui esse nosso pedido. É um apelo que faço ao Ministério, à ANTT, à EPL, que já concluiu os trabalhos todos para a duplicação da BR-364, que faz parte do Arco Norte de exportação. O porto de Porto Velho, como muito bem colocou o Tito, já tem uma participação grande na exportação de grãos, vai aumentar com certeza. A dragagem do Rio Madeira já está acontecendo, que foi contratada já há alguns anos. É uma obra importantíssima para a exportação do Arco Norte. Agora precisamos da duplicação da BR-364.

Nós vamos, numa rodada rápida...

O Edson já está em outro compromisso.

Passo, para as suas considerações, ao nosso querido amigo Deputado Luiz Antonio Camargo Fayet. Se V. Sa. tem alguma coisa para abordar, V. Sa. tem a palavra.

O SR. LUIZ ANTONIO CAMARGO FAYET (Para expor. *Por videoconferência*.) - Eu, inicialmente, quero reiterar meus agradecimentos pela oportunidade. Eu estou integralmente à disposição, Senador.

Eu gostaria de fazer algumas afirmações aqui. A primeira: eu trabalho intensamente nesse tema há mais de 20 anos e tenho uma máxima na minha vida, que é a seguinte: cada lugar que eu fui administrar, a primeira coisa que eu fiz foi montar um gabinete de crítica, porque eu não tenho medo da verdade e não tenho compromisso com o erro. Então, todas as contribuições que nós estamos trazendo aqui têm esse princípio. Eu estou aqui para ajudar, para ajudar, pegando toda a minha experiência. Eu gostaria de pontuar alguns aspectos que foram conversados aqui.

O problema de interesse de empreendedores em tomar concessões. O interesse nas concessões no Brasil hoje é filé-mignon em termos mundiais. O mundo está de olho na potencialidade do Brasil porque o Brasil é produtor de comida. Para que se tenha uma ideia, hoje nós somos já o segundo maior supridor do mercado internacional. Os Estados Unidos e a Argentina, que são os nossos disputantes, não têm mais territórios, e nós podemos duplicar, triplicar a nossa produção brincando. E, do outro lado, o mercado asiático, por exemplo... Só façam esta conta: a Índia tem seis vezes a população do Brasil; a China tem sete vezes; é treze a soma; e não têm um centímetro quadrado a mais para ampliar a produção; elas, fatalmente, representam para nós um potencial de mercado incrível, e nós sabemos disso.

Então, o que nós vemos no mundo inteiro é uma ânsia em poder ter segurança, com as regras do jogo bem definidas para ser concessionário no Brasil, investir no Brasil, porque o Brasil é o celeiro do mundo. Ninguém está brincando! Essa aproximação crescente dos asiáticos com relação ao Brasil é porque nós temos uma irmandade de dependência fortíssima. Eu queria chamar atenção para isso.

O segundo ponto que eu gostaria de chamar a atenção. A nossa preocupação é com garantias da execução da obra. Eu tenho 33 anos de experiência no setor financeiro, fui Presidente de três bancos, inclusive do Banco do Brasil, tá? Então, quando eu estou sugerindo garantias em títulos do Tesouro, antecipadamente, proporcionais ao desconto, é porque, quando o sujeito desembolsa na frente para constituir uma garantia que lhe será devolvida à medida que ele cumpra o contrato, ele vai cumprir o contrato, e tudo isso está na sua conta. Agora, este modelo de cobrar do usuário para criar um fundo,

para garantir que a obra seja feita? Espere um pouquinho! Naqueles fundos lá dos petroleiros, será que usuário vai ter que fazer essa antecipação?

Eu vou dar um exemplo para vocês. O Setcepar, que é o sindicato dos transportadores aqui do Paraná... E até eu vou pedir ao Dilvo Grolli, por favor, que me passe essas fotografias que você mostrou. Nós tivemos aqui, no caso do Paraná, cobranças de obras que não foram executadas. Daí, faz lá uma *compliance*, não sei o quê... O sindicato dos transportadores está ingressando - as empresas, não é? - na Justiça porque eles querem a diferença do que pagaram a mais.

Então, o modelo que nós estamos adotando não é o modelo de concessionário que aplica o dinheiro como eu, industrial, não é? Eu ponho dinheiro e corro o risco. O concessionário também tem que pôr dinheiro e correr o risco. E ele não é bobinho em botar dinheiro e correr um risco exagerado. Então, esse pessoal quer, na verdade, uma garantia de que o dinheiro está sendo colocado num negócio que tem segurança e volta.

Então, eu gostaria de registrar para vocês que garantia e título do Tesouro, num modelinho que eu fiz... Inclusive, meu prezado Tito, eu vou tomar a liberdade de mandar as minhas contribuições - certo? -, porque eu acho que há um aprimoramento nesse trabalho; eu quero que isso aconteça. Vocês estão fazendo um esforço incrível, o planejamento é um espetáculo, mas isso, essas coisicas podem destruir um trabalho fantástico que vocês estão fazendo. Eu comecei elogiando o trabalho da EPL, porque é verdade, não é?

Então, garantias, acreditem em mim... O modelo que eu botei, com a experiência de 33 anos no sistema financeiro... Ninguém vai brincar com aquela garantia; vai botar antes, certo? E o tamanho das concessões que nós temos, o volume de dinheiro que vai nas concessões no Brasil não é coisa para aprendiz, para pé de chinelo, não; é só para gente grande, gente grande financeiramente.

Então, eu gostaria de fazer também esta observação, e eu acho injusta essa criação de conta vinculada, de aporte, porque eu estou fazendo garantia com o dinheiro do usuário - não do investidor. A concessão é um investimento de risco para o concessionário. Agora, se eles pegam o dinheiro do usuário para cobrir o risco, isso não tem graça. E eu dou o exemplo do Setcepar: os seus afiliados estão ingressando na Justiça, porque eles querem receber o dinheiro de volta. A mesma coisa é o *hedge*. Eu vou constituir uma garantia de variação de câmbio, fazer um seguro de câmbio para um concessionário? No caso do Paraná, cada lote é 7 bilhões de investimento. Isso é grupo de precisa de um *hedge* de variação de câmbio? Claro que não! Ele tem o reajuste tarifário, que é uma garantia, e é justo, porque ninguém aqui está querendo um tirar do outro, não - é justo. Agora, eu não vou pagar por antecipação. Por quê?

Então, toda vez que eu vou para os meus negócios no interior, eu vou pagar pedágio, vou pagar um *hedge*, certo? Vou pagar um *hedge*, e eu quero saber: se não acontecer nada, eu vou ter esse dinheiro de volta? Não vou ter.

Então, o modelo está errado - está errado. O risco do negócio é do concessionário, e ele está protegido na sistemática de contratação que nós temos hoje.

Então, eu queria dar essa contribuição, minha gente. Não há necessidade disto: nem o *hedge*, nem mudança em relação aos títulos do Tesouro como uma garantia - títulos e valores que são devolvidos à medida que se cumpra o contrato.

E eu tenho uma experiência aqui incrível. Aqui, no Paraná, nós tivemos tudo que é tipo de problema que vocês possam imaginar, não é? Desse pessoal que deu garantia, que pagou concessão, não sei o quê, tá-tá-tá. Os pedágios estão lá no céu, e obras não executadas. A agência reguladora daqui e o Departamento de Estradas de Rodagem fizeram auditorias, então há quase R$400 milhões em obras não executadas, e dinheiro já cobrado dos usuários. Isso não é justo, é um risco que não pode ser transferido para o usuário. É isto que eu quero que o pessoal entenda: o risco é do concessionário. Agora, o contrato o protege: protege-o para que haja um equilíbrio, que seja justo o pedágio que ele vai receber pelo trabalho que ele faz - tem que receber, tem que ganhar dinheiro. É isso mesmo, agora, nós não podemos destruir os usuários, porque isto encarece substancialmente o processo.

Eu então reafirmo que eu sou um entusiasta do plano de infraestrutura do ministério. Tenho trabalhado, e eu tive a honra de trabalhar junto com o Dino na área de cabotagem. Aliás, Senador, eu peço por favor uma atenção ao problema de cabotagem: nós precisamos baixar os custos para os operadores da navegação brasileira, porque nós estamos abortando oportunidades. Aqui no Paraná nós estamos trazendo milho dos Estados Unidos porque é mais barato do que trazer do Norte do Brasil! Uma coisa incrível, entende? Então, eu gostaria que entendesse que nós estamos dando contribuições. Prestem atenção nisso! Prestem atenção nisso, vamos resolver esse problema do *hedge*, vamos resolver esse problema da conta vinculada ou do aporte ou da outorga, vamos resolver isso, vamos baixar os níveis e manter um mecanismo em que não se ameace a rentabilidade do concessionário. Que não se ameace a rentabilidade do concessionário. Nós tivemos algumas observações, inclusive do Dilvo, de um movimento de 500 mil pedágios pagos. Ora, isso mostra que tem rentabilidade, quer dizer, há uma deformação no sistema.

Eu gostaria de agradecer na sua pessoa, Senador, pela audiência que nós tivemos aqui, me colocar integralmente à disposição e agradecer também aos meus companheiros, o Renan, o Tito, com quem nós temos convivido e trabalhado há muitos e muitos anos - não é, Tito? -, enfrentando essas guerras aí e tal. Vocês sabem que eu sou um defensor desse trabalho que está sendo planejado e eu quero que isso aconteça, porque é o futuro do meu País, da minha gente.

Contem comigo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Nós é que agradecemos, Dr. Fayet, Deputado Fayet, a sua presença e a sua experiência dada aqui para todos nós. Espero que tanto o Tito, do Ministério da Infraestrutura, e toda a sua equipe, é claro - e aqui ele está representando grandes pessoas, várias pessoas que trabalham no Ministério da Infraestrutura - quanto também o Renan, que também representa aqui uma equipe grande da ANTT, ouçam o que disse o nosso experiente Deputado Fayet, com a sua longa experiência na área.

Passo a palavra agora, para as suas considerações finais, para o Dilvo Grolli. *(Pausa.)*

O Dilvo está conectado conosco ou não?

O SR. DILVO GROLLI - Muito obrigado, Senador, mais uma vez, pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Obrigado, Dilvo.

O SR. DILVO GROLLI (Para expor. *Por videoconferência*.) - Eu quero terminar aqui com uma alegria muito grande. Pela primeira vez, eu falo ao Congresso Nacional colocando mais um sentimento e uma visão do agronegócio.

Primeiro, o mundo colhe 3,2 bilhões de toneladas de grãos por ano - 3,2 bilhões de toneladas por ano -; o Brasil colhe 260 milhões de toneladas, será neste ano de 2021. Pois bem, em 2050, o mundo vai necessitar de 4,5 bilhões de toneladas, 40% mais do que hoje. Será 1,3 bilhão de toneladas, mais do que quatro vezes o que o Brasil produz hoje. Gravem, senhores e senhoras: mais que quatro vezes do que o Brasil produz hoje. Outro número fantástico: por ano, desse 1,3 bilhão de toneladas, o mundo vai precisar de 45 milhões - por ano.

Pois bem, caros Senadores e colegas que estão nos ouvindo, o Brasil planta hoje 65,9 milhões de hectares... Melhor dizendo, safra anterior; safra atual, 2021, 68,8 milhões de hectares. Estamos crescendo aí 4% ao ano em área, e nesta área não precisa derrubar nenhuma floresta e nenhuma árvore, porque nós temos de 30 a 40 milhões de hectares no Brasil que podem sair da pecuária para a agricultura. Então, podemos crescer 4% ao ano em área sem nos preocuparmos com as florestas. Primeira afirmação. Segunda, nós estamos crescendo mais 3% ao ano em produtividade, por melhor aproveitamento da terra e novas tecnologias. Somando aqueles 4% de aumento de área mais os 3%, nós temos oportunidades. Aí que está o termo forte: nós temos oportunidade de crescer 7% ao ano no agronegócio brasileiro.

Aí chegaremos lá em 2030. Se hoje estamos com 260 milhões de toneladas, chegaremos a 450 milhões de toneladas de grãos.

Do que nós precisamos? Infraestrutura e liberdade de ação e de trabalho para nós.

Essas são minhas considerações finais. Rogo a Deus que ilumine a todos e beneficie o País e todos que estão neste momento neste bate-papo - assim, melhor dizendo, não sendo diminutivo, mas pela grandeza do encontro.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Nós é que agradecemos, Dilvo, pela sua presença e pelas suas colocações.

Contribuindo para os seus números, quero lembrar que, na Amazônia, especialmente no Estado de Rondônia, nós temos ainda, das áreas já transformadas, aproximadamente 30% em áreas degradadas, que já foram transformadas e estão lá sem produzir absolutamente nada, esperando regularização fundiária, esperando um planejamento ou um programa do Governo, sejam eles estaduais, sejam nacionais, para que a gente possa aumentar a produtividade.

E você falou uma coisa que eu tenho dito há muito tempo: nós podemos dobrar a produção de alimentos, de comida para a população brasileira e para exportar nos próximos anos, sem derrubar uma árvore sequer, apenas aumentando a produtividade onde nós já temos, através da tecnologia, e recuperando as áreas degradadas. É claro que, nos Estados do Sul e do Sudeste, elas praticamente não existem, mas, no Norte do País, ainda existem, e no Estado de Rondônia é de aproximadamente 30%. E nós estamos trabalhando para que possamos tornar essas áreas produtivas; produzir alimentos para a população brasileira, através da agricultura familiar, que lá no Estado de Rondônia é forte e tem uma produção muito grande, para que a gente possa levar alimentos para a mesa da população brasileira, com uma qualidade melhor e com um preço ainda menor, porque a inflação dos alimentos brasileiros nos últimos 12 meses tem sido muito grande.

Muito obrigado pela sua participação.

Passo a palavra agora, para as suas considerações, agradecendo também a presença, ao representante do Ministério da Infraestrutura, o engenheiro Tito Lívio Pereira.

V. Sa. tem a palavra.

O SR. TITO LÍVIO PEREIRA QUEIROZ E SILVA (Para expor. *Por videoconferência*.) - Obrigado, mais uma vez, Senador.

Para finalizar, quero apenas mais uma vez agradecer a oportunidade de trazermos o ponto de vista do Ministério da Infraestrutura e da ANTT aqui, no que tange ao assunto que foi discutido, ou seja, como reduzir os custos logísticos com foco nas necessidades do agronegócio. É sempre uma boa oportunidade podermos debater esse tema, inclusive com palestrantes que conhecem do assunto e com o próprio Senado, que também é profundo conhecedor do assunto.

Então, quero agradecer e, mais uma vez, colocar o ministério à disposição para continuar os debates. Como falei, o ministério prima por essa forma de conduzir, sempre conversando com todos os atores envolvidos e tentando construir a solução técnica que mais se adeque às necessidades do País.

Muito obrigado, Senadores, e continuamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. PDT/CIDADANIA/REDE/PDT - RO) - Muito obrigado, Tito. Meus cumprimentos a você e a toda a equipe do Ministério de Infraestrutura, da EPL, da ANTT. Meus cumprimentos pelo trabalho de planejamento que estão fazendo com relação à infraestrutura brasileira.

Por gentileza, não se esqueçam da duplicação da BR-364. Todas são importantes, no Brasil inteiro. Não posso aqui querer puxar a brasa só para a minha sardinha. Todas são importantes, mas a BR-364 representa muito para a exportação brasileira e, a cada ano, essa responsabilidade está aumentando, e precisamos dessa duplicação o mais rápido possível.

Nós estamos trabalhando na travessia urbana de Ji-Paraná, de Jaru, de Ariquemes, de Itapuã, de Pimenta Bueno, de Cacoal, de Vilhena e estamos concluindo um processo importante, que é a duplicação, a finalização do anel viário de Ji-Paraná, com as intervenções, através de viadutos, ligando a 364 ao anel viário, cuja obra deverá começar nas próximas semanas. No mês que vem, com certeza, nós veremos obras já na 364. E colocaremos, para o orçamento de 2022, o projeto e a construção do anel viário de Cacoal, que é tão importante quanto o de Ji-Paraná, tão importante quanto a travessia urbana de Vilhena, de Ariquemes e também de Porto Velho. Cacoal precisa de um anel viário. Nós estaremos colocando no orçamento do ano que vem e todo ano nós vamos colocar uma emenda de bancada, que será indicada por mim, no valor de R$30 ou R$40 milhões por ano para que a gente possa construir esse anel viário, que é da maior importância para o Estado de Rondônia.

Antes de concluir, eu quero aqui ler as colocações de alguns dos nossos internautas.

Alais Maikena, do Espírito Santo, diz o seguinte: "No cenário atual, o custo de alimentação está caríssimo para a população brasileira. Qual é a previsão de melhora?"

Alais, nós precisamos de melhoria da infraestrutura brasileira. Nós temos um planejamento para os próximos 30 anos. Cada ano é um ano diferente e nós estamos cobrando de todos uma atuação para que a gente possa diminuir o custo da alimentação para a população brasileira. Tem que se ter um programa do Governo Federal para que a gente possa levar alimentação mais barata à população brasileira.

O Brasil é o segundo exportador de grãos ou de alimentos, de comida do planeta. Nós não podemos deixar a população brasileira sem ter acesso à alimentação sadia.

O Matheus Figueiredo, de Minas Gerais, diz o seguinte: "Qual é o maior problema no cenário atual na logística do agronegócio?"

Matheus, o problema atual é a falta de infraestrutura e o custo que essa falta de infraestrutura faz para o custo de alimento, o custo daquilo que nós produzimos. Com essas obras de infraestrutura acontecendo, nós vamos diminuir o custo e aumentar a logística para aquilo que nós produzimos.

Geovane Rocha, do Mato Grosso do Sul, diz o seguinte: "Não seria o tempo de novas práticas do agronegócio social e ambientalmente mais responsáveis? Qual é o papel dos assentamentos nisso?"

Geovane Rocha, do Mato Grosso do Sul, essa é uma responsabilidade de todos os produtores. Todos os produtores têm essa responsabilidade de uma produção com sustentabilidade, seja o pequeno produtor, os assentamentos, os médios, os grandes, todos têm que ter responsabilidade ambiental.

Comentário do Jefferson Barbosa, da Bahia: "A agropecuária é a atividade econômica que gera riqueza para o Brasil, saber bem administrar com a natureza e sem devastação é um ótimo negócio."

Concordamos em gênero, número e grau, Jefferson Barbosa, contigo. Nós temos que ter uma responsabilidade com a natureza e sem devastação. Com certeza, é um ótimo negócio para o País e para os brasileiros.

Agradeço a participação do Edson José de Vasconcelos; do nosso Professor Doutor Luiz Antonio Camargo Fayet, nosso sempre Deputado Federal; Dilvo Grolli, diretor da Coopavel; Valter Luís de Souza, diretor da CNT; Renan Brandão, superintendente da ANTT; e Tito Lívio Pereira, representando o Ministério da Infraestrutura.

Saúdo e agradeço pela participação dos Senadores que estiveram presentes nesta audiência pública: Senadores Esperidião Amin, Izalci Lucas, Luis Carlos Heinze, Roberto Rocha, Rodrigo Cunha, Luiz do Carmo, Kátia Abreu, Zenaide Maia, Jean Paul Prates, Vanderlan Cardoso, Rogério Carvalho. Agradeço a todos pela participação.

E nós vamos elaborar um documento que será enviado ao Ministério da Infraestrutura, à ANTT, às demais Comissões que tenham interesse direto e indireto, como é o caso da Comissão de Assuntos Econômicos, da Comissão de Infraestrutura, para que a gente possa colaborar, contribuir, para que a gente possa achar um equilíbrio com relação aos pedágios brasileiros, para que não aconteça com as novas concessões a judicialização. Por isso a importância de nós acharmos um ponto de equilíbrio e que possamos avançar, como muito bem disse o nosso sempre Deputado Fayet.

A privatização é importante e o trabalho que fez a EPL, que faz o Ministério da Infraestrutura, realmente é um trabalho importantíssimo. Não deixem que os penduricalhos possam atrapalhar todo esse trabalho de anos que vem sendo feito para o bem da população brasileira.

Muito obrigado a todos pela presença. Agradeço aos nossos consultores da Comissão de Agricultura, ao pessoal da TV Senado, Rádio Senado, à administração das redes sociais também.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião.

(Iniciada às 8 horas e 02 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 54 minutos.)