



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

REUNIÃO

08/08/2023 - 29ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. Fala da Presidência.)
- Bom dia, bom dia a todos e a todas.

Havendo número regimental, declaro aberta a 29ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, no dia 8 de agosto de 2023.

Comunico que foi apresentada à CI a seguinte documentação...

Antes de ler aqui o pedido, eu queria aqui só justificar que o nosso Senador Presidente da Comissão está em missão especial fora de Brasília, no seu estado, e, por isso, estou aqui tendo a honra de presidir este momento.

Temos aqui o Ofício de nº 16.748, de 2023, do Departamento de Trânsito (Detran) do Estado de Goiás, referente à integração dos municípios goianos do Sistema Nacional de Trânsito, com o objetivo de melhorar a mobilidade e reduzir acidentes e mortes, de participar dos objetos do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito e de atender às determinações da Lei nº 12.587, de 2012, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019.

O documento já está disponível para consulta na página da Comissão e aguardará eventuais manifestações das Sras. e dos Srs. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual serão arquivados.

Informamos ainda o arquivamento dos expedientes com prazos de manifestações encerrados.

E, agora, o objetivo desta reunião.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater o plano de atuação da ANTT, referente ao atual cenário da infraestrutura do transporte do Brasil e o papel da agência para o desenvolvimento do setor, em atenção ao requerimento nº 14, da CI, de autoria do Senador Confúcio Moura.

Convido, agora, para tomar assento à mesa, com muita felicidade, e já agradecendo, o Sr. Rafael Vitale Rodrigues, Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Seja bem-vindo, sinta-se aqui bem à vontade.

Antes de passar a palavra ao nosso convidado, eu comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo, e aberta à participação também dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211.

O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

E aqui eu gostaria de passar, já iniciando, pedindo aqui e registrando a presença do nosso querido Senador também Esperidião Amin, que tanto nos honra em estar aqui também compondo esta audiência pública, a todos os assessores e assessoras, aos que estão nos assistindo aqui pela TV Senado e aos que nos acompanham também nos meios de comunicação.

Gostaria já de passar a palavra para o nosso convidado, Dr. Rafael, que poderá dispor do tempo que achar necessário para fazer a sua explanação.

Fique à vontade.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES (Para expor.) - Obrigado, Senadora Augusta, bom dia.

Agradeço também o convite feito pelo Presidente da Comissão, Senador Confúcio, a presença aqui do Senador Esperidião Amin, de todos aqui presentes e aqueles que eventualmente nos escutam e nos assistem pelo sistema virtual.

Senadora, eu vou fazer uma apresentação e, à título de contextualização, vou fazê-la num ritmo um pouco mais acelerado e, eventualmente, as perguntas que aparecerem no caminho, a gente pode responder ou ao término da apresentação, como a senhora achar melhor, ou qualquer um que queira fazer alguma interferência também, como achar melhor.

Primeiramente, trago aqui uma contextualização do que é a ANTT, qual é o tamanho da ANTT, a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Hoje, nós estamos presentes em praticamente todos os estados da Federação e estamos buscando essa massificação da nossa presença em todos os estados. Quando a gente chegou não era assim, em julho de 2021, quando iniciou o meu mandato. Era meio de pandemia, era muito trabalho remoto e a presença não era tão expressiva assim em todos os estados. Nós fizemos uma grande alteração da estrutura organizacional da ANTT, criando essa figura dos escritórios de fiscalização e, assim, a gente pôde estar presente em praticamente todos os estados da Federação com escritórios voltados à fiscalização das rodovias, das ferrovias, do transporte de passageiros e do transporte de carga.

Ao todo são 2 mil servidores e nós estamos divididos em nove superintendências. Eu costumo dividir essas superintendências em três grupos. O primeiro grupo que cuida de infraestrutura, que seriam a Superintendência de Concessões, que estrutura as nossas novas concessões, a Superintendência de Rodovias de Infraestrutura Rodoviária, que faz a gestão dos contratos de concessão rodoviária, e a Superintendência de Infraestrutura Ferroviária, que faz a gestão dos contratos de concessão ferroviária. E, um outro grupo que está mais relacionado com o acompanhamento, a regulação e a fiscalização da prestação de serviços de transporte, a Superintendência de Transporte de Cargas, a Superintendência de Transporte de Passageiros e a Superintendência de Fiscalização dos Transportes de Cargas e Passageiros. Então, essa é a nossa estrutura, 2 mil servidores e colaboradores.

É bem verdade que nós já fomos agraciados com a sinalização de um novo concurso, 50 novos servidores serão selecionados por meio de concurso público. A gente já está se mobilizando para que esse concurso aconteça o quanto antes, esperamos que ele seja realizado ainda este ano para que os novos servidores integrem o nosso time já no início de 2024. É muito importante essa retomada da força de trabalho da ANTT, desde 2013 não temos concursos. A gente sabe como são as coisas numa instituição, é preciso ter uma rotatividade, novas pessoas chegando.

Nós tivemos muitas aposentadorias nesses últimos dez anos, então, nosso quadro de servidores tem diminuído. Essa retomada de chegada de novos servidores, esperamos que seja não só pontual, mas algo que entre na rotina, não precisa ser todo ano, mas concurso com uma certa rotina, cíclico, é sempre muito bem-vindo para nós na agência reguladora de transportes terrestres, para que a gente possa manter o nível de excelência que a gente preza ao fazer o nosso serviço, o nosso trabalho, servir à comunidade, à sociedade, ao usuário dos serviços de transportes.

Aqui eu divido as quatro grandes atribuições da ANTT. Nós temos as concessões rodoviárias, as concessões ferroviárias, também o transporte de carga e o transporte de passageiro pelo modo rodoviário. Essas são as nossas quatro grandes atribuições.

Esqueci de mencionar, passei para este eslaide, que eu tenho o terceiro grupo, que é formado pelas superintendências que dão suporte a todas as atividades da ANTT, que é a Superintendência de Gestão, que faz o acompanhamento do nosso orçamento, as contratações; a Superintendência de Tecnologia, muito importante, hoje nós temos que investir muito em tecnologia para maximizar a nossa presença - volta um, por favor, eu não estou controlando aqui -; e a Superintendência de Gestão Estratégica e de Pessoal, com todo o nosso planejamento estratégico, a prestação de contas à sociedade da nossa agenda regulatória, enfim, acho que isso vai ficar mais claro ao longo dos eslaides.

Então, aqui as quatro grandes atribuições da ANTT.

Essa matriz de transporte no Brasil, acho que é sempre muito importante trazer à tona, porque essa é a grande meta que o Governo brasileiro tem, já não é de hoje, de tentar fazer um equilíbrio maior dessa matriz de transporte. Você vê a grande preponderância do modal rodoviário. Nós na agência reguladora temos o objetivo de fomentar que as ferrovias tenham mais participação nessa matriz. É bem verdade que outros modos de transporte são igualmente importantes, por exemplo, as hidrovias, mas isso foge do escopo da ANTT. Isso nós estamos falando do transporte de carga. Ainda, infelizmente, não temos um grande avanço para a retomada do transporte de passageiros por ferrovia; por enquanto, passageiros ainda ficam limitados ao transporte rodoviário e ao transporte aéreo, os dois mais importantes aqui no Brasil.

Esse é o mapa das concessões rodoviárias no Brasil. Hoje atingimos 13 mil quilômetros de concessão em 24 contratos. Eu chamo sempre à atenção que os contratos estão majoritariamente concentrados na Região Sudeste, muito por força do

movimento que foi aqui no Brasil das concessões rodoviárias, começando principalmente no eixo Rio-São Paulo, mais centralizado no Rio de Janeiro, aos poucos foi se expandindo, obviamente nas grandes regiões metropolitanas, nos grandes eixos logísticos, até que a gente, num movimento mais recente, tem avançado para o Centro-Oeste, para levar infraestrutura onde ela mais falta, que é ali na região produtora do agronegócio, uma região que vem crescendo cada vez mais.

E temos planos, está aqui no próximo eslaide, para avançar também no Nordeste. A gente traz aqui o avanço das novas concessões. As linhas verdes foram leilões realizados nos últimos anos - por isso que eu trago destacado aí, já fazem parte daqueles 24 contratos listados no eslaide anterior -, mas vocês podem observar todas as linhas azuis, que trazem os novos leilões que vão acontecer nesses próximos quatro anos. Destaque especial para o ano 2023, em que nós já temos três editais abertos para leilão. O primeiro vai acontecer ainda neste mês de agosto, em 25 de agosto, é o Lote 1 do Paraná; o Lote 2 do Paraná vem na sequência, em 29 de setembro; depois nós temos a BR-381, em Minas Gerais, em 24 de novembro. Estamos trabalhando para que o edital da BR-040, a Rio-BH, também seja aberto ainda este ano. Há uma expectativa de que ainda em agosto a gente tenha esse edital aberto para que viabilize o leilão no mês de dezembro; alguns ajustes ainda estão sendo feitos junto com o Ministério dos Transportes.

Fechar um projeto de concessão é sempre muito complexo, você tem um caminho longo, você tem que fazer um levantamento de demanda, tem que fazer os ajustes de equilíbrio entre a necessidade de investimento e o valor da tarifa de pedágio; depois você leva isso à audiência pública, a sociedade faz suas críticas, suas manifestações; depois passa pelo TCU, que também faz suas contribuições, suas melhorias, seu aprimoramento do projeto; até que finalmente temos condições de abrir o edital. Isso tudo também sempre muito acompanhado, de maneira muito próxima, pelas bancadas estaduais, que sempre são muito presentes na estruturação de projetos. E a gente tem aí um desafio, no caso da BR-040, para fechar: quando você tem uma concessão que extrapola o limite de um estado, a complexidade aumenta porque você tem mais de uma bancada dialogando e debatendo o projeto, muitas vezes os interesses não são tão convergentes assim e é preciso fazer escolhas. Nós estamos nesse momento final, junto com o Ministério dos Transportes, para que a gente possa fazer a melhor escolha e oferecer o melhor serviço aos usuários dessa região.

Depois tem toda uma lista ali de rodovias. Não são todas as linhas azuis que estão listadas ali, essas seriam os projetos que a gente vai buscar fazer os editais e os leilões todos, ao longo de 2024, 2025 e 2026. Alguma coisa já está bem adiantada, tem aquele Rota dos Cristais, que é o primeiro, que vai ser protocolado no Tribunal de Contas da União agora nas próximas semanas, os outros projetos já estão em andamento também. Nós temos uma grande parceria com o BNDES para estruturar alguns blocos de concessão, no caso, o Bloco Centro-Norte, que é aquela linha azul que sai de Goiás, passa em Mato Grosso e vai chegar até Rondônia, em Porto Velho. Aquele Bloco do Nordeste também é junto com o BNDES, e o Bloco Sul, do Rio Grande do Sul, também é junto com o BNDES.

Santa Catarina tem um destaque ali também, porque é um projeto que está sendo dimensionado assim como foi o do Paraná. O projeto do Paraná é inovador porque faz um consórcio das rodovias estaduais e federais no mesmo projeto, com isso você ganha maior dinamismo para a rede rodoviária que se forma, evita rotas de fuga e assim você tem maior possibilidade de ter mais investimentos com tarifa menor, porque você aumenta sua base de pagantes e aumenta o impacto dessas concessões. E Santa Catarina está indo nesse mesmo caminho, estamos iniciando esse processo. A gente faz sempre tudo muito próximo com o Ministério dos Transportes, que dá as grandes diretrizes para cada um dos projetos, e nós temos também o nosso parceiro, a Infra S.A., a empresa pública que se consolidou após a fusão da Valec com a EPL, então, essa tríade está sempre muito próxima. É bem verdade que, na questão de rodovias, nós também temos um grande relacionamento com o Dnit, não podia deixar de ser.

As rodovias são patrimônio do Dnit, mas são transferidas para a iniciativa privada que, momentaneamente, pelo prazo do contrato, fazem a guarda e a gestão desse patrimônio. A ANTT tem a responsabilidade de fazer a gestão desse contrato, mas sempre se reportando ao Dnit, conversando, para que essa sinergia entre as instituições seja a melhor possível. E o beneficiado com isso sempre é o cidadão brasileiro.

Na questão de transporte ferroviário... Eu vou voltar um pouco aqui, Senadores, se me permitem. Eu vou fazer uma observação de que, no transporte rodoviário, quando eu disse que nós temos a Superintendência de Concessões, que é a responsável por fazer a estruturação de novas concessões, recentemente, nós fizemos uma alteração do nosso Regimento Interno, também, pontualmente, nessa superintendência, para ela também ter a atribuição de reestruturar ativos estressados. O que eu estou falando com isso? A gente criou essa nova nomenclatura, e temos feito uma interação muito grande com o Ministro Renan e o Ministério dos Transportes, o Secretário-Executivo George, porque há uma grande quantidade de rodovias — eu vou voltar nesse outro aqui —, desses 13 mil quilômetros, que não estão performando muito bem. Algumas delas já estão em processo...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Exemplo de estresse é Santa Catarina.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Senador, tem um grupo de ativos que a gente já categorizou como estressado e tem outro grupo que são os ativos que nos estressam. A gente precisa...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Dizem que o estresse embranquece cabelos. *(Risos.)*

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Bom, então nós temos, hoje, cinco concessões que estão em relicitação. Eu listo: a Via 040, em Minas Gerais; a MSVia, em Mato Grosso do Sul; a Concebra, que é a maior concessão nossa em termos de extensão, são 1,2 mil quilômetros, que pega Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais; a Arteris Fluminense, a 101, que corta o Rio de Janeiro, do Rio de Janeiro até a divisa com o Espírito Santo; e a Eco101, que é a continuação dessa mesma rodovia, dessa vez, cortando todo o Estado do Espírito Santo. Dessa última, nós estamos em tratativa final de assinatura do termo aditivo, que é o que realmente efetiva o pedido de relicitação por parte da concessionária, mas o que a gente nota é que o processo de relicitação é um processo muito frustrante para todos. É frustrante para a concessionária, que imaginou que teria uma saída abreviada da concessão, mas que vem se alongando, e os efeitos colaterais são percebidos nitidamente pelo usuário, pois ele não vê mais nenhum tipo de investimento acontecendo, até por força legal do mecanismo da relicitação, mas continua ainda pagando tarifa de pedágio, passando na praça de pedágio e fazendo seus pagamentos. Isso acaba criando certa incompreensão dos usuários do que está acontecendo. E, por fim, para nós, do Governo, e aí eu coloco nós todos juntos, o Poder Executivo e o Poder Legislativo aqui, porque sofremos com isso — a população não consegue entender, é difícil explicar para a população. O que nós precisamos é encontrar maneiras de acelerar a solução dessas relicitações.

A gente teve um grande *case* no ano passado em que uma concessionária estava pedindo relicitação, que é a concessionária Rota do Oeste, no Estado do Mato Grosso. A gente conseguiu fazer algo inovador e ousado, que foi a transferência do controle, um TAC (Termo de Ajuste de Conduta), mediante transferência de controle, onde o Governo do Mato Grosso, por meio de uma empresa pública, assumiu a gestão dessa concessão. Oito anos de concessão frustrados sem ver as duplicações...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Eu coloco... Na negociação, o Governo pagou R\$1, mas ele fez um aporte de mais de R\$1,5 bilhão na concessão para quitar os financiamentos. Assim, o valor da tarifa, praticamente todo, é revertido em benefício da rodovia, não tem mais que ficar amortizando o financiamento, e R\$1 bilhão para fluxo de caixa para que as obras possam acontecer - e, de fato, estão acontecendo. As duplicações foram retomadas após oito anos. Há trinta dias, nós estivemos lá na primeira frente de serviço, em que foi dada ordem de serviço.

Então, nós estamos muito felizes com essa solução, e isso nos inspirou a buscar soluções alternativas. Numa articulação junto ao ministério, o Ministro Renan, quando chegou à pasta, já compreendeu muito bem essa necessidade de a gente avançar com os ativos estressados, afinal de contas, nós temos cerca de 5 mil quilômetros de rodovias em relicitação e podemos dizer que pelo menos uns outros 5 mil que estão em baixa performance - são esses que estressam tanto o Senador Amin, a mim também e a outros - precisam evoluir e ter mais performance.

O Tribunal de Contas da União também esteve muito próximo da gente na solução da CRO e compreendeu essa necessidade de a gente ter um espaço negocial para os contratos de concessão. Os contratos são de 30 anos, muita coisa acontece, novas tecnologias aparecem.

O desenvolvimento econômico das cidades, dos estados, das regiões, impõe a necessidade de reavaliar cada um desses contratos ao longo do tempo. Se não houver espaço para negociação desses contratos, a gente vai sempre se deparar com essa queda de performance ao longo do tempo de todos os contratos.

E o TCU, por meio do Ministro Presidente, Bruno Dantas, criou a secretaria especial de soluções consensuais, a SecexConsenso, que visa ser esse espaço de diálogo, de debate, para encontrar soluções convergentes que tenham um interesse público por trás e que tragam benefícios para sociedade de maneira previsível e dentro de um cronograma preestabelecido. E a gente tem muita confiança de que esse novo instrumento vai servir para que a gente desestresse vários desses projetos, senão todos os contratos que hoje nós colocamos nessa categoria de estressados. Então, nós temos hoje uma superintendência que está pensando a solução desses contratos, e agora é avançar.

Recentemente, na semana passada, tivemos um posicionamento do Tribunal de Contas da União a uma consulta feita pelo Ministro Renan e o Ministro Márcio França sobre a possibilidade de se desistir da relicitação, e eles sinalizaram positivamente quanto a isso, disseram que, se houver interesse público e interesse do público, do Governo, em fazer essa desistência, há essa possibilidade de ser feita, até dando abertura para fazer uma ampla negociação, repactuação contratual, para que esses contratos voltem a performar. É claro que isso aí não é uma bala de prata, não é algo que soluciona tudo de uma vez só. Nós agora estamos estudando alguns desses contratos, temos feito reuniões intensas com essas concessões

que estão em licitação para que a gente possa, em breve, protocolar no TCU pelo menos quatro ou cinco desses projetos e assim ter o diálogo, o debate, com o TCU, e dali ter a solução consensual, que vai sair com toda a segurança jurídica, com toda a estabilidade, para que o investidor, o usuário e o Governo tenham certeza de que o que for combinado ali, o novo cronograma de investimento vai ser executado. E é isto que a gente espera das concessões rodoviárias, dos nossos parceiros privados: que eles cumpram com o compromisso que é firmado

Então, entrando agora no tema de ferrovias, o tema ferroviário, que ficou um pouco esquecido alguns anos no Brasil, mas que vem tomando cada vez mais protagonismo no cenário nacional, cada vez mais pessoas falam da necessidade da ferrovia, de retomar investimentos em ferrovia, de ter a ferrovia mesmo inserida na logística do Brasil.

Quando eu coloquei, naquele gráfico anterior, a necessidade de reequilíbrio da matriz de transporte, eu ousei dizer que nós só vamos bater aquela meta de passar de 15% para 35% de participação do modo ferroviário se a gente inserir realmente a logística de insumos, de distribuição da carga geral na nossa matriz, no nosso transporte ferroviário, no sistema ferroviário. Senão, nós vamos continuar tendo um transporte ferroviário lastreado apenas nas grandes *commodities*. Hoje, 85% da movimentação ferroviária é de minério de ferro, de minérios, perto de 15%, crescendo, são os grãos, e aí você tem menos de 1% que é a carga geral. A gente precisa realmente inserir a carga geral, e isso só vai ser possível com investimentos na malha ferroviária.

Trago aqui hoje 16 contratos, todos eles praticamente da época da privatização da rede ferroviária, que aconteceu no final dos anos 90. Depois disso, houve mais três ou quatro contratos - três contratos, se eu não me engano - que foram adicionados ao conjunto de concessões ferroviárias.

Hoje somos 30 mil quilômetros, temos 30 mil quilômetros de extensão ferroviária, e já foi bem maior - bem maior, não, mas que já foi maior, já chegou a mais de 34, 35 mil quilômetros de ferrovias. Nós temos diminuído. E isso é um pouco fruto da contextualização histórica das ferrovias. Muitas das ferrovias foram construídas no final do século XIX, com uma engenharia um pouco antiquada para os padrões atuais. Muitas dessas ferrovias estão na região litorânea, onde a competição com o modo rodoviário é bastante complexa e difícil, é uma situação complexa para que a viabilidade do transporte ferroviário seja prevalente. Teve um caso clássico lá, que é a Ferrovia Tereza Cristina - não é, Senador?, lá no seu estado -, que é uma ferrovia bem próxima do litoral, que tem aí sua relevância, mas isso não se repete ao longo do Brasil. Você tem uma boa quantidade de trechos ali na Região Sul, na região central, em Minas Gerais, e também ali no Nordeste em que estão praticamente abandonados esses trechos. É uma situação complexa, que nós precisamos endereçar. E nós temos feito esse alerta com o Ministério dos Transportes, e eu sei que eles estão pensando numa política para um melhor aproveitamento dessa malha ferroviária que hoje está subutilizada ou até mesmo abandonada.

Alguma coisa disso foi solucionada ao longo do tempo, com as renovações antecipadas de ferrovias que foram realizadas ao longo dos últimos anos. Eu destaco a Rumo Malha Paulista, que traz investimentos para esse corredor ferroviário, que é a única ferrovia que chega a Mato Grosso hoje. Então é um importante eixo logístico para escoamento da nossa safra tanto de soja, como de milho, que traz os grãos para o Porto de Santos. Também tivemos a renovação da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória a Minas, as duas concessões da Vale, que são importantes para manter a competitividade do minério de ferro brasileiro no cenário mundial e, por fim, tivemos, no ano passado, a renovação da concessão ferroviária da MRS, que é um importante corredor ferroviário que liga Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, uma das três mais importantes, as duas maiores capitais e Belo Horizonte junto, uma das importantes produtoras de minério. Então, você tem um grande corredor de minério que tem, dentro da renovação, uma projeção muito grande de trazer contêineres, ao longo dos anos, para o modal ferroviário, contêineres que chegam ali no Porto de Santos. E nós temos muita perspectiva de que isso possa começar a impulsionar a migração do transporte de carga geral para as ferrovias.

Temos em andamento o investimento da Transnordestina lá no Nordeste, que chega ao estado da Senadora. Nós estamos com um movimento muito intenso desde o ano passado e ainda se mantém a mobilização das obras no que é chamado de L invertido. A gente pretende que, até 2026, se possa ter transporte ferroviário já acontecendo para o Porto de Pecém nessa importante ferrovia, o que vai trazer desenvolvimento econômico para a Região Nordeste.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Nós estamos acompanhando de perto a evolução das obras da Transnordestina porque fizemos também um acordo, no ano passado, para que nessa concessão, que também era considerada um ativo estressado - estava em vias de ser decretada a sua caducidade -, numa solução em conjunto com o Ministério e o Tribunal de Contas da União, nós conseguíssemos destravar esses investimentos e agora nós temos uma nova perspectiva para esse ativo. Em breve, teremos o edital da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que faz parte da VLI, um outro grupo de concessões ferroviárias, majoritariamente nos Estados de Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Distrito Federal, Rio de Janeiro e também com algum impacto para a Bahia e para o Espírito Santo.

Essa nova audiência pública será muito importante porque nós tivemos uma primeira audiência pública dois anos atrás, mais de dois anos atrás, em janeiro de 2021, e o projeto não foi bem aceito, recebemos muitas críticas. Voltamos para a prancheta e agora nós estamos muito próximos de levar um novo projeto, como eu disse, na questão de rodovias. Quando uma rodovia cruza mais de um estado, sempre é mais complexo. Imaginem uma ferrovia como essa, que tem interferência e cruza pelo menos sete estados da federação. Então, é sempre muito complexo fechar um projeto como esse, mas nós estamos avançando. Teremos mais uma rodada de audiências públicas para que a gente possa protocolar no TCU e, assim, trazer uma nova vitalidade para esse contrato de concessão.

Posteriormente, vem a Ferrovia Tereza Cristina e a Ferrovia Rumo Malha Sul, que é o trecho sul, em vermelho, no mapa, para que a gente possa também estudar e dar uma nova perspectiva para essas duas ferrovias nesse instituto da renovação antecipada dos contratos de concessão, renovação antecipada que também está sendo utilizada para o investimento cruzado, um outro instrumento regulatório que foi desenvolvido pela ANTT e que tem permitido à Vale construir a Fico, que é aquela linha mais alaranjada ali no centro do mapa, que liga Mara Rosa a Água Boa, no Mato Grosso - Mara Rosa é em Goiás. E assim a gente vai municiando o Centro-Oeste com mais ligações ferroviárias para que a gente possa ter uma melhor infraestrutura para o nosso agronegócio, também contribuindo para algum equilíbrio da matriz de transporte, tirando o transporte de grãos por rodovia, que é um transporte extremamente caro e muitas vezes perigoso na rodovia por conta dos bitrens e do conflito que tem com os veículos leves.

Então, a gente tem aí essa felicidade de fazer isso com os investimentos cruzados, investimentos cruzados que devem ser, cada vez mais, utilizados nas próximas renovações e, em qualquer outro projeto, isso aí vai ser sempre algo que vai estar à mão do Ministério dos Transportes como uma opção para desenvolvimento de projetos.

Também tenho o orgulho, Senador, de dizer que esse instrumento, essa inovação regulatória está sendo reconhecida internacionalmente. Nós estamos classificados como finalistas lá num prêmio que se chama P3 Awards, que é PPP (Parceria Público-Privadas), em Nova York, que vai acontecer em outubro. E esperamos ver se a gente consegue o bicampeonato, porque, no ano passado, nós fomos lá e recebemos o prêmio de melhor projeto das Américas de concessão rodoviária com a nossa Rodovia Dutra, que foi vencida pela CCR e já está em obras. A Rodovia Dutra, é importante dizer, está com o teste do *free flow*, também um importante avanço tecnológico, de relatoria do senhor, Senador, e também uma parceria com o Jayme nesse instrumento, Relator... É proposta sua e relatoria do Senador Jayme.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Exatamente.

E os testes estão sendo realizados lá na...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se me permite, isso foi uma sincronização de relatório, não é? Você vê que, na hora em que adentra o nosso recinto o nosso querido Senador Jayme Campos, o assunto vem à baila.

Seja muito bem-vindo!

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Já passei - ouviu, Senador Jayme? - sobre as rodovias, já citei o caso da CRO, na qual a o senhor foi bastante importante nas articulações para...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Inclusive, falou da vaquinha para pagar aquele R\$1 pela recepção da concessão. *(Risos.)*

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Então, só para fazer esse destaque do *free flow*, acho que é bastante importante deixar claro que é um instrumento que já existia no contrato, para quinto ano, na região metropolitana de São Paulo, mas nós, lançando mão de um instrumento regulatório também muito importante, a ANTT é a primeira agência reguladora a usar esse instrumento, que é Sandbox Regulatório. É um instrumento com que você permite uma flexibilização momentânea, temporária, de uma situação contratual para que você faça um teste, um teste isolado sem isso ter qualquer efeito no contrato.

E o que nós estamos fazendo? Nós substituímos as praças de pedágio na BR-101, Rio de Janeiro, que faz parte do sistema da concessão Rio-São Paulo, junto com a com a Rodovia Presidente Dutra - a BR-116, Rio-São Paulo - e, nesse trecho da BR-101, onde iriam se instalar três praças de pedágio tradicionais, nós instalamos três pórticos de *free flow* e iniciamos aí esse teste, que vai durar dois anos, evolutivo, num primeiro momento testando a tecnologia, se ela funcionava - isso já está o.k. No segundo momento, agora, testando o instrumento de cobrança do pedágio e, eventualmente, da evasão do pedágio, que também é passível de multa, no caso da evasão do pedágio. E, ali, vai ficar muito mais, entre aspas, "fácil" de o cidadão fazer a evasão, porque, se ele passar, não tiver a Tag e não for ao aplicativo pagar, vai ser considerado

evasão. Então, nós estamos também municiando a ANTT para que, tecnologicamente, esteja preparada para fazer todo esse processamento de autos.

A grande preocupação do *free flow* é a inadimplência, justamente por esse distanciamento da relação da cobrança. Traçamos uma curva de inadimplência para esse projeto de dois anos, e, para surpresa nossa e felicidade, tem performado sempre abaixo do percentual de inadimplência que nós tínhamos projetado. Então, as perspectivas são as melhores possíveis.

Ao fim do nosso projeto, nós vamos poder compreender o comportamento do usuário, estimar qual é o índice de inadimplência que ocorreu e que ocorre, depois de uma estabilização da curva, e isso vai ser mais facilmente projetado para os próximos contratos, onde a gente também vai utilizar o *free flow*, que é uma diretriz de política pública do Ministério. E eu não tenho dúvida de que, em pouco tempo, o *free flow* vai estar em todos os contratos de concessão rodoviária.

Fiz esses parênteses sobre concessões rodoviárias porque era importante dizer dessa inovação do *free flow*. Vou retomar aqui o transporte ferroviário.

Eu vinha falando das renovações antecipadas e dos novos projetos. Então, nós temos aí a Ferrovia Centro-Atlântica, que é a próxima renovação de que nós vamos tratar, mas nós temos aí projetos para os anos de 2024, 2025 e 2026. Tem a Ferrogrão, que é uma importante ferrovia também para municiar ali o Centro-Oeste, para ter opções de escoamento e, aí sim, criar competição pelo modal ferroviário. Você teria a saída sul, com a Rumo Malha Paulista, para levar para Santos; você vai ter a Fico, que eu mencionei agora há pouco, para levar para a Norte-Sul e, da Norte-Sul, ela vai poder se conectar a diversos portos brasileiros, desde Ilhéus até Itaqui ou até mesmo ao Porto de Santos. E, por fim, a Ferrogrão, que é esse projeto também ousado, que tem alguns desafios de meio ambiente para serem ainda ultrapassados e também de viabilidade, porque um projeto *greenfield* de ferrovia é sempre muito oneroso, muito custoso para ser feito, única e exclusivamente, pelo privado.

Tudo bem, Senador? Bom dia.

Então, acho que é esse o equacionamento que vai ser feito agora, sob a supervisão do Ministério dos Transportes, com uma articulação também com o Ministério do Meio Ambiente. Todos estão participando para que a gente tenha aí a melhor solução dentro desse projeto, que é a Ferrogrão.

Depois, nós vamos ter a extensão da Fico II, a Fiol II e a Fiol III, para poder ter todo esse arranjo de conexão com a Norte-Sul, e um grande corredor, também leste-oeste, juntando a Fiol com a Fico, e, assim, nós vamos conectar cada vez mais regiões a todos os portos do Brasil. E, assim, vamos formando a nossa malha ferroviária novamente, o que vai impulsionar a migração da carga geral também. *(Pausa.)*

Você quer que eu já acelere para terminar? Tá!

A autorização ferroviária é um outro instrumento que também foi criado aqui, até com uma grande participação do Senado Federal, do Congresso como um todo, juntamente com a Câmara, para que a gente possa ter aí uma nova perspectiva de financiamento, de investimento em ferrovias, um investimento 100% privado. Hoje, já são 41 contratos assinados, com investimentos que, se construídos, passarão de R\$200 bilhões e acrescentarão mais de 12 mil quilômetros à nossa malha. É bem verdade que ainda não há nenhuma autorização ferroviária em construção, mas nós temos aí acompanhado a movimentação dos autorizatários junto ao Ibama para conseguir suas licenças prévias, depois a de instalação, e, assim, nós vamos, em breve, ver essa nossa expectativa, ver as obras acontecendo e, finalmente, ver as autorizações ferroviárias também auxiliando na condução dessa nova malha ferroviária que se forma e de que o Brasil tanto precisa.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Senador Eduardo Gomes.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - TO. Pela ordem.) - Presidente, só porque eu tinha chegado agora e queria cumprimentar o Presidente Rafael Vitale.

Só vou botar o mapa nacional...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ah, tá. Perfeito!

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - TO) - Só por uma curiosidade aqui, O Tocantins vai ser o primeiro a completar o jogo da velha, de Norte a Sul, Leste a Oeste.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - É.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - TO) - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É uma responsabilidade de quem é o mais moço.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Então, vou passar aqui para a parte de prestação de serviços. O transporte rodoviário de passageiros, primeiramente, e, depois, o transporte de cargas.

Sobre o transporte de passageiros, eu faço um esclarecimento aqui - talvez, nem todos saibam. Hoje, nós temos três figuras lá na ANTT. Nós temos o transporte regular, o interestadual e o internacional de passageiros. O transporte regular é aquele que todo mundo conhece, que está na rodoviária, em que a gente tem ali horários para se pegar o transporte e fazer a sua viagem, com frequências preestabelecidas. É um modelo de regulação em que a ANTT está muito mais próxima, acompanhando e exigindo do transportador, exigindo, muito mais, as questões da frota, dos motoristas. Isso tudo está sempre muito bem... A rota que ele vai fazer, onde ele vai parar. Tudo isso é sempre supervisionado e monitorado pela ANTT, para que a gente possa entregar aí o melhor serviço para a sociedade.

Uma outra figura é o fretamento. O fretamento, como o próprio nome diz, é o contrato de frete. Sempre que esse frete, essa viagem extrapola o limite de um estado, é interestadual ou até mesmo internacional, é atribuição da ANTT. Todos os intermunicipais, dentro de um estado, são atribuição da agência, ou da secretaria daquele estado. Também é amplo. Hoje, eu não citei ali atrás, mas nós temos 215, 200 e alguma coisa empresas no transporte regular. Já, no fretamento, isso passa de 4 mil empresas. Então, tem desde empresas com um único ônibus até empresas relativamente grandes, com mais de 500 ônibus, na parte de fretamento.

E o que é muito importante é que eles trabalham com o circuito fechado. O que isso quer dizer? É que a mesma turma que pega o ônibus vai e volta. Isso é o que diferencia o transporte de fretamento do transporte regular. O transporte de fretamento é uma contratação única por meio de nota fiscal, e, no transporte regular, a venda de passagem é feita de maneira individual, até mesmo porque eles precisam oferecer as gratuidades impostas por lei aos idosos, aos estudantes e aos portadores de deficiência. Isso tudo está dentro do regramento.

E uma terceira figura que nós temos é a figura do semiurbano, que é o transporte interestadual dentro de uma região conurbada, dentro de uma região metropolitana.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Mais de um estado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Mais de um estado?

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - É.

Então, nós temos aqui o grande exemplo que é o DF e as cidades do entorno, responsável por mais de 95% do volume de passageiros transportados nesse sistema. Mas nós temos outros: Teresina e Timon, Juazeiro e Petrolina, Mafra e...

Qual é a cidade vizinha lá, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Rio Negro.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - E Rio Negro - lá no seu estado.

Então, são 13 regiões do Brasil que têm isso, mas, majoritariamente, aqui, no semiurbano.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Porto União.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Eu chamo a atenção aqui, e peço licença para fazer essa explanação, porque é uma situação ali híbrida, em que nós temos um transporte interestadual sendo precificado como se interestadual fosse, mas ele não deixa de ser uma mobilidade urbana. E todos nós sabemos que mobilidade urbana só se faz com algum tipo de subsídio, para você ter um serviço adequado ao usuário e uma remuneração coerente para o empresário. E, hoje, no semiurbano, principalmente aqui, na região do DF e do entorno, é uma briga grande que nós temos aqui junto com os empresários.

A gente sofre muito com as críticas do usuário, porque, realmente, é uma situação que precisa ser olhada com um pouco mais de atenção, até mesmo aqui, pelo Congresso, para ver se cabe algum tipo de mudança legislativa, alguma coisa para melhorar essa situação ou permitir que o subsídio possa ser concedido nesse sistema.

Há uma grande articulação sendo realizada, com a condução aí da Presidência da República, Casa Civil, a Secretaria de Relações Institucionais, junto com os estados, com o Estado de Goiás e com o Distrito Federal - os dois Governadores, Caiado e Ibaneis, têm conversado cada vez mais sobre isso -, para tentar achar uma solução coerente para entregar melhorias para a população.

As demais regiões não sofrem tanto, mas poderiam ter melhorias também se essa mudança legislativa, em nível de decreto também.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - O Senador Izalci...

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - O Senador Izalci também participa muito das discussões. Enfim, estamos, lá na ANTT, prontos para contribuir e ajudar a achar uma solução para esse transporte também.

Aqui são alguns outros números do transporte de passageiros: a quantidade de motoristas que estão cadastrados, quem já tem... Ah, não; eu falei errado ali. São mais de 6 mil empresas de fretamento.

Bom, transporte de cargas. Essa é a atribuição da ANTT menos regulada, onde a gente está mais distante. A gente realiza um acompanhamento, uma fiscalização mais próxima do transporte perigoso. O transporte precisa, internacionalmente, tem um regramento muito mais rigoroso por ser um transporte, obviamente, com os riscos que tem, tanto ao meio ambiente como também à população de uma forma geral, por conta da facilidade com que isso possa criar explosões, enfim. Então, nós temos aí regramentos mais criteriosos, fazemos acompanhamentos e, muitas vezes, rotinas de fiscalizações na pista para que se tenha a aderência completa, e as grandes empresas têm sido sempre muito coerentes com o atendimento à regra aqui do produto perigoso.

Nos demais casos, é mais um acompanhamento para a gente ter o Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas, o acompanhamento também do TAC, que é o Transportador Autônomo de Cargas, sempre muito importante e relevante dentro da ANTT. E a gente vai acompanhando toda viagem que é uma prestação de serviço, ou seja, em que há um frete contratado. Esse, sim, é regulado pela ANTT; aquele que transporta a própria carga não está subordinado aí às regras e às resoluções da ANTT. Isso eu acho que é importante também deixar registrado aqui para vocês.

Temos algumas evoluções em andamento no transporte de cargas. Tem a questão do DT-e, que é o Documento de Transporte Eletrônico. O Ministério dos Transportes tem feito uma análise, uma avaliação para dar uma repaginada nele e, em breve, deve lançar ali, juntamente agora com as instituições fiscais dos estados - o Confaz está muito próximo disso... O Secretário-Executivo George, que já foi Secretário da Fazenda do Estado de Alagoas, tem uma boa articulação com as Secretarias de Fazenda dos estados, o que tem facilitado muito a gente evoluir. Então, em breve, a gente acredita que o DT-e vai ser uma realidade, e isso vai também trazer um maior dinamismo para o transporte de cargas no Brasil.

Para não estender muito meu tempo, vou acelerar aqui mais nos dois últimos eslaides.

Nosso Centro Nacional de Supervisão Operacional - eu sempre gosto de trazer isso para todos - é um ambiente tecnológico, onde nós temos investido em muita tecnologia para que a gente possa estar sempre acompanhando tudo que acontece no nosso ambiente regulado: as concessões rodoviárias, as concessões ferroviárias, todas as viagens de ônibus que acontecem, sejam regulares, fretamentos ou semiurbanos, e também o transporte de carga que está sendo realizado. A gente tenta buscar ali, estar acompanhando, antever problemas e propor soluções antes de os problemas acontecerem. É assim que a gente gosta de dizer: atuar de maneira proativa e preditiva, utilizando, na medida do possível, a inteligência artificial.

Aqui é só a roupagem de uma proposta que nós estamos trazendo para a gestão da ANTT, que é o Prorev, um programa que visa - um projeto, um programa - a rever, visitar e reavaliar todas as políticas da ANTT em três pilares: a revolução regulatória, a revolução tecnológica e a revolução comportamental.

A revolução regulatória. A gente tem ali grandes *experts*, a agência está sempre aberta também a escutar a sociedade de uma forma geral, para que as inovações possam ser implementadas dentro da nossa regulação, para facilitar a gestão contratual, para uma maior entrega de investimentos, para uma melhoria constante do serviço. Eu falei alguns aqui: o Free Flow; a pesagem em movimento do HS-WIM, que eu não citei com detalhes, mas vou só citar agora aqui; o Sandbox Regulatório é outro - enfim, um grande dinamismo; e o investimento cruzado. Tudo isso é fruto da revolução regulatória que a gente vem incentivando na ANTT.

A revolução tecnológica, como eu disse, é muito importante. É o CNSO, é o uso da tecnologia para que a gente possa intensificar ou maximizar o uso da nossa mão de obra, uma mão de obra que eu citei no início, que é escassa... Se vocês notarem, as nossas concessões só aumentam, a quantidade de quilômetros de rodovias e ferrovias, agora tem as autorizações ferroviárias, o transporte de carga, o transporte de passageiro, a frota de ônibus, as novas linhas, o mercado de fretamento, a frota de caminhão só aumenta, e os nossos servidores não aumentam na mesma velocidade. Temos um concurso agora de 50, como eu falei, mas é preciso muito mais. A tecnologia ajuda a mitigar um pouco desse efeito, para que a gente possa manter o nível de excelência da ANTT.

E, por fim, a revolução comportamental. Essa eu gostaria de chamar a atenção, porque eu acho que a ANTT tem feito movimentos muito consistentes de buscar se aproximar, obviamente, do Ministério dos Transportes, como não deveria deixar de ser, porque a agência reguladora, junto com o ministério, ou seja, o formulador de política pública e o regulador

juntos conseguem potencializar e catalisar mais entregas, mais investimentos, mais melhorias para a população, e é assim que a gente gosta de trabalhar. Foi esse o recado que a gente passou para o Ministro Renan, quando ele chegou. E o Ministro Renan nos recebeu sempre muito bem lá, e essa sinergia ministério e agência tem contribuído para a evolução rápida de todos os projetos.

Também temos feito grande articulação aqui com o Congresso Nacional, com o Parlamento, o Senado Federal e a Câmara dos Deputados. A nossa assessoria parlamentar está aqui, em peso, nos acompanhando aqui hoje, e tenho certeza de que muitos de vocês têm constantes contatos com eles.

A gente nunca deixa um Parlamentar insatisfeito, busca tentar equalizar o problema dele, porque a gente sabe que o Parlamentar é o nosso grande parceiro na comunicação com a sociedade. Eles foram eleitos por meio da sociedade e são eles que trazem as críticas da sociedade, mas também são eles os porta-vozes de soluções que a gente entrega para a sociedade, então, é sempre muito importante a gente estar próximo de vocês.

E, por fim, o Tribunal de Contas da União. Esse é um movimento que nós temos feito de nos aproximar não só dos ministros do tribunal, mas, principalmente, da área técnica do tribunal, para que a gente possa virar a página do tal apagão das canetas. A ANTT precisa ser ousada nas soluções, no dinamismo das rodovias, das ferrovias, no transporte de carga e no transporte de passageiros - ele exige que isso aconteça. E, com essa revolução comportamental acontecendo junto a todos, com o Tribunal de Contas, o controle, o regulador, Governo e Parlamento, juntos nós vamos entregar o melhor para sociedade.

Ali são as iniciativas do Prorev. Eu não vou passar uma por uma, é bem rápido, mas, é... O CNSO já foi citado...

Iniciativa AZ+ é um controle de índices de satisfação, fluidez e segurança das nossas concessões rodoviárias e ferroviárias, através da qual a gente pretende zerar acidentes, zerar interdições e zerar reclamações da ANTT. Tem isso atualizado na nossa página.

O Peti (Programa de Experiência Técnica Internacional) é um programa importante, no qual a gente leva delegação brasileira não só da ANTT, mas com membros do Tribunal de Contas da União e também do ministério, para os países, para a gente buscar as melhores práticas e trazer isso para dentro da nossa regulação.

O *free flow*, embora tenha sido um avanço legal aqui, ele só se materializou após uma visita a Portugal, onde a gente compreendeu os erros que eles tiveram ao longo dos processos, para que a gente pudesse avançar aqui mais rápido, e outros projetos como esses estão sendo materializados por meio dessa busca do *benchmarking* internacional.

O Avante da ANTT é um prêmio que a gente criou no ano passado, que visa a premiar toda aquela pessoa que, de alguma forma, contribuiu com o fortalecimento institucional da ANTT. Você tem ali, em duas categorias, o mérito institucional e o mérito funcional. O institucional é de fora da ANTT, e o institucional é para servidores e colaboradores da ANTT.

A ANTT Coopera é um selo bastante importante, em que a ANTT se coloca à disposição de parceiros para contribuir a encontrar maneiras de cooperar. Isso é muito importante até com as agências estaduais, para que a gente tenha um comportamento uniforme de tudo que é feito nos sistemas de transporte rodoviário, ferroviário, transporte de carga e transporte de passageiros.

A Agenda Regulatória e o PGA, que é o Plano de Gestão Anual, são dois instrumentos importantes, que são acompanhados pelo Senado Federal, onde a gente presta contas anualmente disso. E a agenda regulatória precisa ser o mais estável e previsível possível, e o cumprimento dela é seguida à risca.

Nós temos feito muito esforço junto às nossas superintendências, à nossa área técnica, para que o que é colocado como parte da Agenda Regulatória seja realmente cumprido, seja realmente concluído, porque a gente tem que entregar essa previsibilidade para todos. Se não tem maturidade, não entra na Agenda Regulatória.

Por fim, esses dois novos programas que a gente criou. O Programa Vias Seguras é muito importante para continuar esse ciclo de redução de acidentes nas rodovias e ferrovias brasileiras.

Nós temos o Pacto Global com a ONU, no qual o Brasil faz parte, e a ANTT está contribuindo para melhorar o índice de segurança, a sensação de segurança nas nossas rodovias.

O Ciclo ESG, que é o meio ambiente, o social e a governança, que também precisa estar em qualquer instituição, e nós temos feito cada vez mais avanços. Novidades em breve serão lançadas dentro dessa questão ESG na agência.

Desculpe eu ter acelerado no final.

Esse é o último gráfico que a gente sempre coloca, que a gente gosta de mostrar para os investidores, em que a gente, ao fazer a intersecção de três grandes círculos com população, extensão territorial e PIB, só tem três países: Estados Unidos, China e o Brasil. Então, isso coloca o Brasil em uma condição muito favorável.

Somado a isso, a nossa questão aqui da previsibilidade, da estabilidade... Por mais que a gente ache que aqui é um país caótico, do ponto de vista político, ele não o é nos contratos de concessão.

Note isso, que eu citei alguns contratos, como o exemplo da Dutra, que foi licitado no final dos anos 90. Ele passou por Fernando Henrique, Lula 1, Lula 2, Dilma 1, Dilma 2, um processo de *impeachment*, Governo do Presidente Temer, Bolsonaro e, agora, Lula novamente. Nesse meio tempo, o contrato todo foi respeitado, teve um novo leilão, uma nova concessão, e isso segue. Isso traz toda a segurança jurídica que todo investidor sempre quer.

Então, tem tamanho, tem economia e tem segurança jurídica. Acho que o Brasil é um dos grandes *players* da infraestrutura para atração de investimentos.

Esse era o meu recado final, Senador. Agradeço mais uma vez a oportunidade de vir aqui prestar esses esclarecimentos.

Alguma coisa deve ter ficado atrás na explicação, mas agora creio que, nas perguntas e respostas, a gente tem esse espaço para dialogar e debater qualquer assunto que seja necessário.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Bom, como a nossa Senadora Augusta Brito se encontra em uma outra Comissão neste momento, porque é Relatora, eu vou atender ao pedido dela, no sentido de dar curso à nossa reunião.

Eu próprio estou inscrito. Consulto o Senador Zequinha Marinho se ele se inscreve para fazer algumas indagações.

Eu, apenas seguindo a recomendação da Senadora Augusta Brito, vou abrir quatro perguntas do e-Cidadania, para que o senhor tome nota - eu lhe passo depois por escrito também, para que fique consignada a sua resposta -, e, logo depois, eu passo a palavra para o Senador Zequinha Marinho, assim como a poderei passar, caso requisitada, ao Senador Eduardo Gomes e ao Senador Jayme Campos, que aqui estiveram.

Pergunta de Nathaly da Silva, de Pernambuco: "Qual a estratégia da ANTT para lidar com os impactos ambientais gerados pelo setor de transportes [...]?"

Wesley Henrique, de São Paulo: "Quais os principais indicadores [...] que a ANTT [vai usar] para avaliar o sucesso e o impacto de seu plano de atuação?"

Tenho grande simpatia por essa pergunta, porque eu acho que, à medida que os próximos relatórios - que são anuais - da Direção Geral da ANTT forem apresentados com índices e indicadores de desempenho, desde acidentes até adimplemento de contrato, eu acho que haverá uma evolução na avaliação da própria sociedade em relação aos trabalhos da ANTT. Então, eu me solidarizo com essa pergunta do Sr. Wesley Henrique.

Lucas Soares, do Mato Grosso do Sul: "Existem [...] planos de investimento em infraestrutura ferroviária? Quais as perspectivas [...]?"

Eu acho que essa pergunta merece uma resposta do nosso Diretor-Geral da ANTT.

E, finalmente, nessas quatro primeiras perguntas: "Como a ANTT pretende fiscalizar [a operação de] transporte [...] clandestino [...] [no] país, [diante da imensa] malha rodoviária [...]?", indo ao encontro das suas observações a respeito de fretamento. No caso do clandestino, ele não é nem fretamento, é algo que fica fora do alcance, e todos nós já tomamos conhecimento de alguns acidentes realmente escabrosos, onde mortos, feridos, mutilados foram vítimas de uma contratação clandestina.

Então, eu lhe passo essas quatro perguntas.

Consulto se o Senador Zequinha Marinho quer complementar com alguma outra...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... do nosso gigante Pará.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Para interpelar.) - Muito obrigado, Presidente. É uma alegria poder passar aqui. Satisfação também pelo nosso Diretor.

Eu tenho aqui, da Frente Parlamentar do Livre Mercado, alguns questionamentos. O primeiro deles eu faço questão de ler, porque recebemos de forma bem organizadinha.

No primeiro, ele diz o seguinte:

1º - Durante o julgamento das ADIs 5.549 e 6.270, pelo Supremo Tribunal Federal, quando da confirmação do regime de autorização para o transporte rodoviário interestadual de passageiros, o Ministro Barroso indicou que a legislação tenha a intenção de enfrentar monopólios e favorecer o usuário. O Ministro Fux, Relator das mencionadas ADIs, também indicou

que o objetivo da lei era favorecer a competitividade. De que forma isso dialoga com a proposta da ANTT de estabelecer limite no número de operadoras de transporte para as mais importantes linhas do Brasil?

Por exemplo, há hoje, na linha Belo Horizonte-Rio de Janeiro, apenas duas empresas operando. Pela regra, poderá entrar uma nova empresa e apenas depois de janeiro de 2025. Isso não contraria a lei de liberdade econômica e as leis concorrenciais do Brasil?

2º - Durante sessão presencial do Processo de Audiência Pública 006, de 2022, da ANTT, ocorrido no último dia primeiro, a equipe técnica da agência informou que vão limitar entrada de novas empresas em apenas 3% das linhas do país. No entanto, conforme análise que fizemos em nosso gabinete, esses 3% correspondem, em termos de população das cidades, a mais de 100 milhões de brasileiros. Ou seja: mais da metade da população foi levada em consideração na elaboração da proposta? Como a agência espera que o usuário tenha alternativa de preços mais baixos limitando essa concorrência?

São exemplos de principais linhas que terão limitadas vagas para entrada em novas empresas: Orianópolis-São Paulo; Rio de Janeiro-São Paulo; Rio de Janeiro-Vitória; Aracaju-Salvador; Curitiba-São Paulo; Londrina-São Paulo; Curitiba-Florianópolis, entre outras.

3º - Por último, diversas pesquisas demonstram que a concorrência beneficia o usuário, por meio de preços mais baratos e melhor qualidade. Isso inclusive está presente na Nota Técnica elaborada pela própria ANTT para reabertura de audiência pública - é que a pontuação e a vista não estão muito boas. Por que a proposta da minuta não leva em consideração tais fundamentos e impede que mercados com ampla possibilidade de concorrência recebam novas empresas e tenham preços mais acessíveis para a população?

Eram esses os três questionamentos da Frente Parlamentar do Livre Mercado, Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu concedo a palavra ao Dr. Rafael Vitale Rodrigues, para atender às quatro primeiras e às três perguntas substanciais do nosso querido Senador Zequinha Marinho. Muito obrigado.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES (Para expor.) - Eu vou começar aqui pelo Senador. Obrigado pela pergunta, Senador.

O processo do transporte de passageiros, na ANTT, é um processo que vem enfrentando diversos obstáculos ao longo do caminho, mas eu acredito que nós estamos bem próximos de, finalmente, virar essa página, porque nós estamos, como foi observado em parte da pergunta, com audiência pública que vai concluir os trabalhos do novo marco regulatório do Trip, da atualização da nossa Resolução 4.770, que vai trazer novas regras, regras mais modernas para o nosso sistema de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, estamos falando só das linhas regulares por enquanto. Em ato contínuo da nossa agenda regulatória, vem também a atualização da 4.777, que trata de fretamento, nós vamos ter a abertura da audiência pública em breve; e também, junto com isso, a atualização da nossa resolução de penalidades, para que tudo fique mais aderente e as penalizações possam surtir efeito e não serem apenas um monte de multa que é autuado por operador, não é isso que nós queremos, nós queremos que o transporte seja prestado da melhor forma possível.

Nesse tempo dos fatos mais recentes, houve a intenção da ANTT, por meio da Deliberação 955, que concedeu uma abertura praticamente irrestrita dos mercados. Naquele momento, meses depois, o Tribunal de Contas da União fez uma leitura e, por meio de uma cautelar, proibiu que novas linhas fossem autorizadas, porque ele tinha algumas questões do ponto de vista da fiscalização, e poderia acontecer uma eventual precarização do serviço, pensando não apenas na abertura e concorrência, como é o desejo de todos e é o desejo da ANTT, de ter concorrência no setor para que os preços possam reduzir, mas não é isso que move um transporte. O transporte também tem a questão da frequência, da regularidade, da previsibilidade, da estabilidade, da confiabilidade e da segurança na prestação desse serviço. Isso tudo precisa ser considerado e foi isso que foi bem destacado pelo Ministro Anastasia, oriundo aqui da Casa, no seu voto, quando ele abaxou a cautelar e deixou essas instruções para que a gente pudesse observar também esses outros critérios na hora de conceder novas linhas.

No meio tempo, veio também a nova lei, tramitada aqui no Senado Federal e também na Câmara dos Deputados, que foi aprovada, a Lei 14.298, que trouxe, além da verificação da viabilidade operacional, a necessidade de verificar a viabilidade econômica e operacional. E foi isso que fez a gente atrasar um pouco na modernização do nosso marco, porque nós estávamos com uma audiência pública realizada, em estado de fechamento das conclusões internas, para publicar isso no início deste ano, mas, ao longo do ano passado, com a promulgação dessa lei e com esses outros questionamentos que surgiram, nós tivemos que voltar e desenvolver o conceito, regulamentar o conceito do que seria a viabilidade econômica e técnica, principalmente a econômica - a técnica eu acho que tem uma certa convergência de todos que, de alguma forma, se relacionam com o setor -, e fragmentos do acórdão do TCU do começo deste ano, fragmentos também do julgamento

do Supremo Tribunal Federal dessas duas ADIs citadas pelo senhor e também posicionamento mais recente do Cade nos deram todo o subsídio, juntamente com as conclusões que os nossos técnicos têm dentro da ANTT, para desenvolver uma proposta do que seria a inviabilidade econômica das linhas de transporte interestadual de passageiros.

Resumidamente, os números que o senhor traz mostram o que deve acontecer. E a gente vai passar a ter uma abertura responsável do mercado, para que a gente possa ampliar, gradativamente, a inserção de novas empresas, uma maior participação de novas empresas no mercado, mas de uma maneira constante e progressiva, deixando a possibilidade de um ambiente estável e previsível quer seja para o usuário, porque ele vai saber que sempre aquela linha, aquela prestação de serviço vai estar à disposição dele, quer seja para o investidor que vai entrar no mercado, já que ele tem uma certa previsibilidade de que o seu investimento vai ter tempo de ser amortizado, vai ter tempo de ter algum retorno, ainda que seja num ambiente de maior competição.

Nós estamos muito confiantes nessa nova norma. A proposta foi tornada pública há poucas semanas. Tivemos a sessão de audiência pública no dia 1º de agosto, semana passada, lá na ANTT. Algumas contribuições estão sendo colocadas. E tem mais alguns dias de contribuições para serem consolidadas. Depois, nós vamos fazer a análise de todas essas contribuições e, por fim, fazer a deliberação, no nível da diretoria, daquilo que vai ser a nova regra de transporte interestadual rodoviário de passageiros. Nós estamos muito confiantes de que, finalmente, nós vamos entregar um marco regulatório que traz toda essa previsibilidade, essa estabilidade, essa abertura do mercado, mas de uma maneira coerente até mesmo com os instrumentos legais, a própria Lei 14.298, que impõe essa necessidade de verificar a viabilidade econômica também. Espero ter respondido à pergunta do senhor.

Vou passar para as respostas dos internautas.

Há a questão da Nathaly, que fala sobre a questão ambiental gerada pelo setor de transporte. De fato, o transporte tem esse desafio, porque a queima do combustível fóssil é um dos grandes geradores de emissões de CO2. E uma gestão é preciso ser feita. Há evoluções sendo feitas em cima da questão do combustível, a melhoria do diesel. Agora, tem o Euro 6, que está sendo incorporado dentro da legislação brasileira. Tem a utilização, a migração, cada vez mais, para os veículos elétricos, a eletrificação de caminhões.

O que precisa ficar claro aqui é que a ANTT é uma agência reguladora e é vinculada ao Ministério dos Transportes. Em muitas dessas decisões, a agência reguladora precisa saber o espaço dela. Ela não pode extrapolar o que é diretriz de política pública. A política pública tem que ser feita pelo ministério.

Nesse sentido, o Ministério dos Transportes tem se estruturado. Agora, tem até uma subsecretaria de assuntos sociais e ambientais para pensar justamente nessas soluções, que vão ser incorporadas em nível de decreto, em nível de portaria e até mesmo em nível de propostas legislativas, para que a gente possa ter um transporte rodoviário de passageiros, de carga, ou até mesmo as nossas concessões rodoviárias e ferroviárias, com soluções que impactem cada vez menos o meio ambiente. É bem verdade que os parceiros privados de qualquer um desses quatro setores, rodovias, ferrovias, ônibus e caminhões, estão sempre atentos e fazendo as suas gestões, até porque o sistema financeiro atual, a governança que se coloca frente às empresas impõe a necessidade de políticas sociais e ambientais dentro de qualquer empresa.

Então, muitas coisas já são entregues pelos nossos parceiros privados e a gente, de alguma maneira, incentiva isso, mas sem extrapolar a diretriz de política pública, sem criar algo que fique prejudicado na relação entre agência e formador de política pública, sempre no sentido de buscar subsidiar o ministério. E eu tenho certeza que, dentro do plano do Ministro Renan, tem muita coisa que vai acontecer no âmbito do social e do ambiental. Então, a gente vai ver a evolução do setor de transportes, do ponto de vista dos impactos ambientais gerados, sempre mitigando esses efeitos.

Para o Wesley, na questão dos indicadores do plano atual da ANTT, eu citei ali rapidamente, não estressei o assunto, nós estamos criando três grandes indicadores que vão apresentar a nossa performance, que é a Iniciativa AZ, que vem de ANTT zero, é AZ+. ANTT zero. Se a gente zerar esses índices, nós vamos ser mais, nós vamos entregar mais. Isso que está por trás. Está lá no índice, nós estamos ainda estruturando. Pode ter algum erro ali de atualização, os números podem não representar exatamente, em tempo real, aquilo que está acontecendo, mas o nosso objetivo, até com os investimentos em tecnologia que nós estamos fazendo, é que a gente tenha esses contadores sempre atualizados, em tempo real, de tudo que acontece nas nossas rodovias, ferrovias, no transporte de cargas e no transporte de passageiros. São três índices principais: o índice de satisfação, o índice de fluidez e o índice de acidentes, de segurança, desculpa.

O índice de segurança, obviamente, vai contar a quantidade de fatalidades que acontecem nas nossas rodovias e ferrovias concedidas, seja transporte de carga, transporte de passageiro, ou mesmo um veículo leve que esteja trafegando por ela. Então, nós vamos contar isso aí. O objetivo é zerar e, ao contar, nós vamos conseguir identificar os pontos para melhoria e assim fazer um ciclo de melhorias, a cada nova atualização do índice, junto com os nossos parceiros privados. A gente acredita muito nessa parceria com o privado. E vai junto, também, da revolução comportamental, que eu coloquei aqui,

que a gente possa sempre estar gerando melhorias, quer seja melhoria de frota, ou melhoria da engenharia das rodovias e ferrovias, para que a gente possa evitar os acidentes, as fatalidades nas rodovias. Esse é o primeiro indicador: segurança. O segundo indicador é o indicador de fluidez. Não importa você ter a rodovia extremamente segura se ela não for fluida. O mais fácil de ter uma rodovia 100% segura é ela não andar, você ter tanto congestionamento que não vai ter nenhum tipo de acidente. Então, nós temos também que prezar pela fluidez das rodovias e ferrovias, e o grande contador para isso é dias de interdições totais de rodovias e ferrovias. A gente tem um período de chuva muito intenso no Brasil, e cada vez mais intenso por conta dos impactos climáticos, das mudanças climáticas que vêm se impondo no mundo todo, e isso sempre é uma temporada muito crítica para a ANTT e para os parceiros das concessionárias rodoviárias e ferroviárias, porque nós temos diversos trechos em que caem barreiras, taludes se rompem... Enfim, a gente tem que ter um trabalho, primeiro, corretivo rápido - e os parceiros nossos têm nos honrado com esse compromisso -, mas, principalmente, um trabalho preventivo. Se tem alguma chuva forte que vai acontecer, se tem algum ponto crítico da rodovia e da ferrovia que carece de algum investimento adicional para evitar essa interrupção total do tráfego, a gente tem que fazer isso de maneira preditiva, para que o contador de fluidez se mantenha o mais zerado possível. No futuro, a gente espera que isso passe de dias para o controle ser por hora, aí vai ser mais preciso ainda. Por fim, o índice de satisfação. Nada é mais importante, tudo o que a gente entrega é para satisfação do usuário, satisfação da população brasileira. Isso vai ser medido por meio do número de reclamações que chegam à ouvidoria, e desse modo, todo mês, a gente tem uma reunião na ANTT para avaliar tudo que chegou de reclamação, quais são os principais grupos, o principal tema reclamado; e, naqueles próximos 30 dias, impor alguma mudança, alguma melhoria, alguma alteração, de forma que a gente consiga estar sempre evoluindo.

Esses três índices - satisfação, fluidez e segurança - vão ser os nossos grandes mestres para balizar o sucesso da ANTT. Obviamente, outros índices são construídos, até por força do PGA - do Plano de Gestão Anual -, que está passando por uma grande reavaliação dentro da ANTT. Para o ano que vem, nós vamos ter índices muito mais coerentes com a realidade - por exemplo, esses de aderência dos investimentos que são contratados com as concessionárias, para que a gente possa trazer mais transparência para toda a sociedade. Isso está em desenvolvimento, e, para o ano que vem, a proposta vai ser muito mais transparente e de fácil interpretação, para o usuário e para o brasileiro de uma forma geral, do que eles são hoje. Esse é o nosso compromisso com que a gente já fica, com vocês aqui da Casa.

Para o Lucas, do Mato Grosso do Sul, sobre infraestrutura ferroviária. Acho que, durante a minha apresentação, eu passei bastante, estressei bem esse assunto, quer seja com novos investimentos públicos, as renovações antecipadas, que também trazem novos investimentos, quer seja com as autorizações ferroviárias. A gente espera, aos poucos, construir de novo uma nova malha ferroviária nacional integradora e dinâmica em todo o país. Fica mais ali no que eu já tinha dito para o Lucas. Por fim, ao Genézio, sobre o combate ao transporte clandestino. Essa é uma dificuldade extrema para a ANTT, ante ao nosso corpo de servidores reduzido. O transporte clandestino não é fácil de combater, afinal de contas, eles estão espalhados no território nacional. O Brasil é um país continental, a ANTT tem seus recursos limitados.

Nós temos feito esses movimentos, como eu coloquei no meu primeiro eslaide, de estar mais presentes em todos os estados, para estar mais próximos da realidade do usuário e poder acompanhar o que acontece de anomalia em todos os mercados regulados, de forma a estar presente onde acontece. Mas o clandestino é aquele negócio, a gente tenta, tenta pegá-lo, mas, quando pega, tem que ser uma vez só. Nós temos que ter os instrumentos para poder fazer o perdimento do veículo, isso precisa ser regulamentado dentro da ANTT, ainda não foi; nós temos que ter instrumentos de monitoração mais eficientes, e nós temos feito essa evolução com a tecnologia, com o nosso CNSO, juntamente com parceiros, em especial a PRF, nesse caso, que nos auxilia a visualizar tudo o que acontece na malha rodoviária brasileira, de forma que a gente possa identificar movimentos que chamam a atenção, com alguma característica específica, e assim a gente possa, junto com a Polícia Rodoviária Federal, fazer os comandos e as apreensões necessárias. Combater o transporte clandestino é combater crime, então isso não é feito, única e exclusivamente, de maneira isolada, pela ANTT. A gente sempre faz uso da parceria das forças policiais. A PRF é a nossa grande parceira, mas também utilizamos muito as polícias militares dos estados para que isso seja mitigado. O combate ao transporte clandestino é, no final das contas, o trabalho necessário para que se tenha maior eficiência, maior segurança e maior qualidade na oferta do transporte regular e de fretamento no Brasil, que são os transportes que estão devidamente regularizados na ANTT. Senador, assim concluo a primeira rodada de respostas.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ao devolver a Presidência à Senadora Augusta Brito, quero assinalar que as quatro perguntas que havia sobre a mesa foram apresentadas, assim como as perguntas do Senador Zequinha Marinho.

Então, eu só queria lhe informar isso, dizer que estou inscrito. Naturalmente, por uma questão de respeito a todos que participaram, dei a palavra aos demais.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Quero agradecer aqui ao Senador Esperidião Amin e já lhe devolver a palavra para que agora possa fazer as suas intervenções, perguntas e questionamentos.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Na sua ausência, nós tomamos conhecimento de uma expressão muito interessante e inteligente...

Ao tempo em que registramos a presença do Senador Cleitinho, quero dizer que já assinei a sua PEC...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. *Fora do microfone.*) - Obrigado!

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ...a PEC do voto impresso, que é um projeto reincidente que nós consideramos necessário.

Mas eu queria usar a expressão do Diretor-Geral: as concessões e situações estressantes. A senhora, que é da área da saúde, sabe o que é estresse, não é? Embranquece cabelo, às vezes dá terçol...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E eu acho que isso tem que evoluir para, a partir dessa avaliação que parte da insatisfação, chegarmos a um cadastro positivo. Nós só teremos serviços públicos melhores quando pudermos também premiar quem cumpre com regularidade as suas obrigações. É a contribuição que eu gostaria de dar a esse esforço.

A minha intervenção é um pouco mais longa porque eu vou falar sobre um grande estresse.

Não sei se já está pronto para ser exibido...

Nós temos várias reivindicações no Sul do Brasil, no Brasil e, particularmente, no meu estado em relação às obrigações da ANTT. Tenho que dizer que as nossas reclamações são recebidas respeitosamente e providências são intentadas não só pelo Diretor-Geral, mas pela ANTT de modo geral. O resultado não é aquele que nós gostaríamos, por isso, se eu tivesse que preencher o quesito da insatisfação, eu teria que me manifestar.

Para não ter que repetir tudo que eu tenho falado, eu trago aqui um condensado de dois minutos, ou 1min57, de uma das emissoras de televisão, no caso, a emissora que tem como seu jornal, que fez uma série de reportagens sobre o assunto, a NDTV e jornal ND, *Notícias do Dia*, na última sexta-feira. É possível passar? Eu acho que resume a questão relacionada ao contorno viário da Grande Florianópolis. Essa foi a matéria da NDTV, liderada pela Jornalista Márcia Dutra, que mostra que se trata da maior obra rodoviária do Brasil, e aí aparece, faz menção a 37 relatórios que eu já apresentei.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Dá para voltar às origens, até em homenagem à reportagem e ao condensado que foi feito.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Bom, isso é apenas um resumo da repercussão perante a opinião pública de uma situação que faz parte das regras do jogo, mas é a quebra das regras do jogo. Uma empreiteira contratada pela concessionária foi apresentando sinais de vacilação em junho, e o meu relatório daquele mês já o mencionava, e, depois disso, é evidente que a ANTT já tomou conhecimento.

Então, a minha indagação, a minha colocação ao Dr. Rafael Vitale tem duas partes. Primeiro, no nosso caso, qual é a expectativa? Qual é a cobrança institucional que a ANTT tem exercido? Qual é a eficácia dessa fiscalização? E o que se pode fazer para aprimorar as regras de contratação? Porque, nesse caso concreto, esse contrato foi assinado em 2008, em fevereiro, portanto, no Governo Lula 2. Essa obra, pelo contrato, deveria estar pronta em quatro anos, 2012. Nós estamos em 2023, o contrato está se expirando e eu percebo que contratualmente deveria haver - não para trás porque nós não podemos consertar o que faltou - uma fiscalização que a tempo permitisse intervir, e intervir duramente, tanto para punir... Primeiro, para fiscalizar e apontar; segundo, para punir e, eventualmente, premiar o bom desempenho.

Nessa reportagem de sexta-feira passada, a apresentadora do programa, a jornalista Márcia Dutra, falou o seguinte: o mínimo que se espera depois de todos esses transtornos é que a ANTT faça uma fiscalização diária, permanente, se hospede na obra. É o mínimo de satisfação que nós temos que dar numa situação de estresse de dez anos, de 11 anos de atraso. Fica muito difícil você transmitir...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, já tem a praça de pedágio e já teve a praça de pedágio...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Posso dar uma sugestão, posso deixar uma...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Só um minutinho.

Já teve a praça de pedágio dentro de um município. Conseguimos retirá-la em 2013 mais ou menos. Havia cobrança. No Município de Palhoça, tinha uma praça de pedágio instalada, já no contrato de 2008, junto ao Rio Cubatão, que é um rio muito importante e grande. A única passagem é a BR-101. Então, o munícipe do norte e do centro da Palhoça, para ir ao sul do seu município, pagava pedágio cheio. Isso nós conseguimos tirar. E foi graças a isso que o projeto que eu apresentei inicialmente para combater a instalação de praça de pedágio no perímetro urbano, coisa de que a legislação já cuidou, se converteu no projeto do *free flow*, que foi mencionado aqui. É um projeto de lei de minha autoria, relatado pelo Senador Jayme Campos. E é o que é o moderno, o que é mais justo, ou menos injusto, que é a cobrança por quilômetro rodado.

Mas, então, a minha pergunta pode ser...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Amin, era só para deixar... Como é que...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... pode receber o benefício da participação mineira com a sua...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. Pela ordem.) - Eu sou muito de fiscalizar essas situações nas estradas. E o que mais me chama a atenção, quando você falou que já tinha a praça de pedágio, num vídeo que o senhor passou, é que deixa bem claro que a empresa nunca cumpre o contrato, nunca está cumprindo o contrato, mas uma coisa ela cumpre no contrato - uma coisa ela cumpre -: o aumento da tarifa todo ano, anualmente, independentemente de obra parada ou obra finalizada. A tarifa chegou... Se está no contrato lá que...

Hoje é dia 8, Augusta? Dia 8 de agosto?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Hoje é dia 8 de agosto.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Dia 8 de agosto. Se tiver que aumentar, é automático: no dia 9, já está cobrando mais caro. Isso aí a empresa sabe cobrar, sabe cumprir o contrato.

Aí cabe à ANTT, Rafael - não é nada contra o senhor -, começar a fiscalizar isso. Isso aí, para mim, é o maior murro na boca, tapa na cara da população brasileira, é isso aí. Deixa-se a empresa ganhar a concessão, ela ganha a concessão, e faz o que quer, não termina a obra e ainda pega e aumenta a tarifa todo ano.

Mas, daqui a pouco, eu vou entrar lá em Minas Gerais, e o debate vai ficar bom.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Minas Gerais sempre foi exuberante em matéria de rodovias.

Então, essa é a minha...

Eu gostaria que o Dr. Rafael, com a contribuição do Senador Cleitinho... Isso é a vida real. A vida real é esta: quer dizer, contratos que se arrastam e dificuldades de fiscalização não para saber, mas para ter resultado, efetividade.

Imagine, por esta rodovia passa praticamente toda a mercadoria, todo o produto, além do interesse turístico, do Mercosul, porque é a melhor rodovia para interligar o Sul ao Sudeste no Brasil. Então, esse contorno viário é crucial para a saúde do transporte. Contratada em 2008, nós estamos em 2023, a concessão vai até 2033, essa concessão é de 25 anos, e, daqui a pouco, o melhor negócio para a empresa vai ser ir embora.

Então, vamos ouvir o Dr. Rafael e, depois, eventualmente, se tiver alguma contestação a fazer, eu pedirei a palavra de novo, mas acho que o Senador Cleitinho já está inscrito também.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Com certeza.

Vamos, primeiro, agora, já registrar a presença do Senador Cleitinho e também agradecer-lhe por estar aqui participando. Vou passar agora para o Dr. Rafael, que poderá responder; em seguida, abro para o Senador fazer as suas indagações, e, depois, a gente vai seguindo para o encerramento ou não, dependendo dos debates, dos questionamentos que possam aparecer ainda, mas desejando muito, porque a gente tem que participar de algumas outras Comissões... E também querendo entender essa questão de como fazer para melhorar não só a fiscalização, mas exatamente, efetivamente, que atitudes são tomadas quando se encontram essas situações que foram citadas aqui.

Então, eu passo agora a palavra para o Dr. Rafael.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES (Para expor.) - Obrigado.

Acho que essa resposta é bastante ampla. Eu preciso respondê-la em três grupos. Não é em tempo, é em...

A primeira coisa, especificamente, no contorno viário de Florianópolis, é que as obras de contorno numa região metropolitana sempre são muito críticas, são sempre mais críticas do ponto de vista da desapropriação, do licenciamento ambiental e do custo que é envolvido na obra.

Então, muitas vezes - e isso a história pode nos auxiliar a advogar -, os contornos rodoviários que são colocados em concessões rodoviárias são sempre pontos de bastante criticidade nos contratos por conta disto: da desapropriação, do licenciamento ambiental, do custo envolvido e do impacto que isso vai ter na tarifa, principalmente quando você muda, altera o projeto original que vinha sendo estudado dentro do contrato. Muitas vezes, esse contrato é estudado cinco anos atrás. Faz o leilão hoje, e a obra vai acontecer daqui a dois, três, quatro anos. Então, você tem um lapso temporal aí de cerca de dez anos. A cidade muda, e, de repente, o projeto já não atende mais. Você entra numa espiral de criticidade que começa a ter vários problemas de aprovação do projeto, a área de licenciamento ambiental. Enfim, tudo isso é dificuldade para avançar com obra de contorno rodoviário.

Essa do Contorno de Florianópolis, especificamente, é bem verdade que teve um início conturbado; depois, teve uma mudança de projeto. O fato é que, nos últimos dois anos, a obra vinha performando cada vez melhor. A gente fez um trabalho muito por força até da bancada de Santa Catarina, que é sempre muito presente - e o Senador Esperidião é, talvez, o mais presente; pelo menos, lá na ANTT, é o representante de Santa Catarina mais presente -, e que nos auxiliou a montar um esquema de acompanhamento dessa obra, que passou de anual para mensal.

Respondendo um pouco de outra pergunta, até mesmo da manifestação do Senador Cleitinho, os contratos têm instrumentos que são contabilizados anualmente. Então, a fiscalização como um todo acontece anualmente. Você acompanha a evolução da obra, você tem marcos de evolução dessa obra que precisam ser cumpridos anualmente, principalmente obras grandes, como o caso de um contorno ou de uma duplicação extensa, e, anualmente, você faz as ponderações de tudo que está atrasado, de tudo que não está performando como esperado, a condição do pavimento; tudo isso é avaliado juntamente na revisão ordinária, que é a revisão que acontece todo ano, e ponderado. Você tem o índice de inflação, que aqui, no país, é sempre para cima, e, depois, você tem esses outros fatores que puxam para baixo. Então, isso é feito anualmente nos contratos, todas as execuções são calculadas no contrato.

O fato é que os contratos são diferentes ao longo do tempo. Os contratos de concessão rodoviária estão agrupados em quatro etapas, muito fruto da curva de aprendizagem que a gente foi tendo. Os primeiros contratos que foram feitos lá, na época do DNER - a ANTT nem existia ainda -, eram bem abertos, bem flexíveis. Os contratos de segunda etapa - e esse da Arteris Litoral Sul está nesse contrato de segunda etapa - vieram com algum tipo de inovação, já têm algum controle de parâmetros de desempenho, mas ainda não eram tão punitivos para que a concessionária sentisse o peso de uma inexecução. Da terceira etapa para frente, já vem a figura do Fator D, que é o fator de desconto por inexecução concentrado, e aí a concessionária tem uma punição muito maior. E agora nós estamos estipulando os contratos de quinta etapa. Nos leilões deste ano e nos próximos que estão listados, já vão ser considerados contratos de quinta etapa, que trazem uma perspectiva não só punitiva, mas, sim, a regulação por incentivos, que também foi citada pelo Senador Amin, para que a gente possa premiar aquele que performa bem e punir quem não performa bem. Isso faz parte de uma curva de aprendizagem que a gente vem trilhando no Governo Federal.

Acho que, há pouco tempo, talvez há cinco ou dez anos, a grande referência de regulação de concessões ferroviárias era a Artesp de São Paulo. Isso mudou, e hoje a referência, a grande referência, é a ANTT. A Artesp hoje se consulta com a ANTT para muitos dos assuntos, e várias agências estaduais têm consultado a ANTT.

Inclusive, lá em Minas Gerais, nós estamos desenvolvendo um trabalho conjunto para a criação da agência de transportes de Minas Gerais. Temos feito isso com outros estados também, porque a ANTT passou a ser uma exportadora de conhecimento, de melhores práticas.

Disso tudo, qual a iniciativa que a gente tem que ter? Porque não dá para conviver 30 anos com um contrato que não traz as ferramentas mais corretas.

Nós temos desenvolvido o RCR, o Regulamento das Concessões Rodoviárias, dentro da ANTT. O RCR vai consolidar tudo o que tem de mais moderno, de mais adequado, de melhor, nos contratos de concessão, e dar uma única roupagem para fazer com que todos os contratos migrem para essa nova modelagem de acompanhamento e fiscalização.

Assim, a gente vai ter os instrumentos mais adequados para punir, de fato, e a concessionária sentir a punição quando fizer alguma inexecução, e também, de alguma maneira, perceber algum tipo de melhoria, de incentivo, quando ela estiver performando bem. Dessa forma, a gente pretende melhorar todo o sistema.

Enquanto isso não acontece, enquanto não temos concluído o RCR - e a previsão é de, em fevereiro do ano que vem, nós termos tudo concluído -, a gente vai buscando acompanhar o máximo que a gente consegue. E eu não quero ficar chorando pela dificuldade com a quantidade de mão de obra que a gente tem, a malha rodoviária, ferroviária. As nossas competências, as atribuições só aumentam, e não temos um quadro adequado de servidores; agora o novo concurso nos traz um novo fôlego.

O orçamento da ANTT já está no terceiro ano consecutivo em que se repete. Então, as últimas três inflações não foram, de maneira nenhuma, consideradas para título de orçamento da ANTT. Isso também limita um pouco o avanço no nosso parque tecnológico, onde a fiscalização, por meio do uso de tecnologia, poderia nos auxiliar, e muito, nesse acompanhamento.

Mas, enfim, não é hora de reclamar; é hora de trabalhar. Nós temos feito esse esforço grande na questão do Contorno de Florianópolis. Eu ainda tenho agendado que, no dia 20 de dezembro, eu vou lá a Florianópolis para a gente liberar tráfego, ainda que de maneira parcial, no Contorno de Florianópolis.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Aliás, nessa reportagem que foi feita sexta-feira, depois da sua declaração... O que significa essa liberação parcial?

Essa pergunta eu não consegui responder.

Fico satisfeito que a data, final de dezembro, para a liberação ao tráfego... Não se trata de concluir, terminar tudo o que seja obra, mas o local e a operação é que é são o importante, se será verão - verão. A pressão do tráfego vai estar lá em cima, naquela região.

Então, há uma grande pergunta: o que quer dizer liberação parcial?

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES (Para expor.) - A obra é extensa, são mais de 50km de contorno, e tem três grandes dispositivos: o dispositivo sul, o dispositivo norte, que liga o Contorno Viário à 101, e tem um dispositivo intermediário que é o do entroncamento com a 282.

O que a gente percebe é que a obra, por estar com mais de 80% de avanço físico e tem um atraso mais relevante no final sul dela, nos últimos 3km, no dispositivo sul. O que a gente consegue projetar é que o dispositivo norte, de interseção com a 101, praticamente uns 45km de estrutura viária até a interseção com a 282, e depois a 282 voltando para a 101, poderia ser liberado o tráfego nesse trecho agora em dezembro.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Só para dar uma satisfação específica a Santa Catarina, ou seja, a sua ideia seria uma liberação desde o extremo norte, quer dizer...

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Exato.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... no Inferninho, até o Alto Aririu.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Isso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ah, então eu conto com a 282.

Posso fazer um pedido?

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Sim.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vá lá para dar uma empurradinha.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Vamos estar.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. *Fora do microfone.*) - Antes do Dia do Estado...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, este mês.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Não, nós já estamos programando uma visita. Se eu não estiver presente, pelo menos a equipe está indo com certeza.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, não, nós queremos que o senhor vá.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - E eu devo, se eu não for em agosto, eu vou em setembro, isso é compromisso meu. Já firmei com você. Espero ter respondido. Acho que o Senador Cleitinho vai ter algum...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não reduziu o estresse, mas deu uma... Pelo menos deu uma satisfação, vamos falar claramente, em termos públicos. Ninguém pode pedir um milagre, mas eu acho que a fiscalização, a presença, a velha frase, o que faz engordar a cria é o olho do patrão.

Então, eu acho que isso vale, eu repito, concluindo a minha intervenção e fazendo um apelo para sua persistência e de toda a ANTT, mobilizada para reduzir esse sofrimento terrível, que já foi considerado por todos nós um insulto a Santa Catarina. Mas temos que reconhecer que agora o que interessa é a solidariedade para resolver.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Bem, agora eu agradeço aqui ao Dr. Rafael.

Já vou passar para o Senador Cleitinho.

E digo aqui, Senador, que eu percebo que você acompanha bem realmente e que, através até das sugestões de V. Exa. aqui para o Dr. Rafael, que também está fazendo um ótimo trabalho, está se empenhando, eu tenho que fazer esse registro, e eu já estou aqui altamente defendendo essa sua obra, que nesse dia do mês, que pelo menos seja liberado parcialmente.

E em 24... Não, 20, não é? Porque 24, aí já ia dizer... Vinte de dezembro, possa dar esse presente de Natal aí para V. Exa. e todos lá de Santa Catarina.

Agora eu passo para o nosso Senador Cleitinho fazer suas indagações.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. Para interpelar.) - Presidente, muito obrigado. Senadores, bom dia. Rafael, bom dia. Aos servidores desta Casa.

Primeiro, eu quero fazer uma pergunta aqui, que é até da Roberta, que é do Instituto Cidadania Digital:

A nova proposta de marco regulatório estabelece barreiras de entrada nas principais linhas do país, indo diretamente contra a abertura de mercado e contra o interesse da população em ter acesso às viagens mais baratas e de maior qualidade [quer dizer, o livre mercado]. Como no meu estado, em que a rota de Belo Horizonte para o Rio de Janeiro, que hoje só tem duas opções possíveis, só receberá uma empresa nos próximos anos. Ao mesmo tempo, a rota de Alfenas para São Paulo, que está em monopólio e poderá receber apenas uma nova operadora. Como a agência pretende melhorar o transporte interestadual de passageiros sem oferecer opções para a população?

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES (Para expor.) - Bom, nós estamos em fase final de conclusão da modernização do nosso marco regulatório do Trip, que é a Resolução 4.770. Nós tivemos uma primeira audiência pública em 2022, que vinha considerando uma proposta, mas, ao longo das etapas até a conclusão, fatos novos surgiram, como a manifestação do TCU, quando retirou a cautelar, o Ministro Anastasia fez uma manifestação e trouxe alguns elementos à própria Lei 14.298, quer dizer, fazendo algumas referências à Lei 14.298, que traz o instrumento, o mecanismo da viabilidade econômica e da viabilidade técnica, além da operacional, que já existia.

E também manifestações do Supremo Tribunal Federal no julgamento de ADIs sobre a autorização, sobre a manutenção do regime de autorização ou o retorno à permissão para o transporte rodoviário de passageiros. Também há manifestação do Cade, colocando tudo isso junto.

A nossa equipe retomou os trabalhos da proposta e trouxe à luz uma nova interpretação da viabilidade econômica, principalmente da econômica, para que pudesse ser criticada e apreciada pela sociedade. Isso está sendo feito neste momento, a audiência pública está aberta neste momento. A proposta da ANTT traz alguns mecanismos para uma abertura responsável do mercado. O que eles querem dizer com isso? Uma abertura gradativa e progressiva para que a concorrência possa ser percebida pelos usuários e pelos empresários, ao passo que exista um sistema com estabilidade e previsibilidade para que os investimentos possam ser feitos, amortizados, e para que os usuários possam ter a segurança e a confiança de que o sistema que está sendo oferecido a eles vai estar sempre ali à disposição.

O que a gente pretende é equilibrar esses dois lados, não é só o preço que o usuário busca quando fala em transporte. Isso não é só para o passageiro, mas também para o transporte de carga. O conceito de transporte é sempre este: é preço, é frequência, é qualidade, é confiabilidade, é segurança do sistema. Então é isso que nós estamos equilibrando nessa proposta. Está aberta para as críticas da sociedade. Uma vez recebidas essas críticas - acho que 17 de agosto é o prazo máximo -, a gente faz todas as avaliações, e, aí sim, segue para a deliberação da diretoria para que esse novo marco, as novas regras, estejam postas à mesa, algo vem sendo aguardado há pelo menos quatro ou cinco anos por todo o sistema, por todos os usuários, por todos os empresários. Assim a gente avança para uma nova situação, um novo cenário, em que essa abertura gradativa e progressiva vai poder acontecer.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Se a Roberta estiver aqui depois eu posso marcar uma reunião com o senhor para a gente poder levar algumas sugestões.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Claro.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Eu vou alinhar com a Roberta.

A outra pergunta é: por que a ANTT está estabelecendo na minuta de marco regulatório do transporte de passageiro as autorizações para as empresas operarem nova linha só a partir de 2025, Rafael? Por qual motivo?

Vou perguntar de novo. Por que a ANTT está estabelecendo na minuta de marco regulatório do transporte de passageiro as autorizações para as empresas operarem em nova linha só a partir de 2025?

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Bom, o que a gente precisa ter... Esse novo marco regulatório está preocupado com duas coisas. Ele está preocupado... Além do equilíbrio entre preço, confiabilidade, segurança, que eu coloquei, a questão é: não basta você só olhar para a entrada, você também tem que olhar aquele que está prestando serviço de maneira correta para poder ter os mecanismos eficientes para retirada do mercado da empresa que não performa, assim como nas concessões rodoviárias com as quais o senhor já mencionou a sua insatisfação.

O marco regulatório passa por tudo isso, passa por estabelecer as regras de entrada e as regras de saída. Ele precisa ter um ambiente de monitoramento específico e rígido para que a gente possa ter os controles para a entrada e para a saída. É por isso que as janelas de entrada na proposta vêm sendo oferecidas a partir de 2025, porque a gente tem um marco apreciado em 2023, tem 2024 todo operando de maneira aderente às novas regras, com todo mundo sabendo qual é a condição da nova regra, para que, a partir de 2025, você tenha as janelas anuais de oferta de novos mercados, de oferta de novos entrantes. Isso para os mercados em que há alguma restrição de entrada, porque um outro foco do marco regulatório, também atendendo à lei, manifestação do STF, do Tribunal de Contas da União e do Cade, é a busca da universalidade do serviço. É buscar, também, incentivar que os empresários busquem atender a linhas que hoje são desatendidas. Isso também vai estar presente no novo marco e isso vai ser independente das janelas. Pelo menos na proposta.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. Para interpelar.) - Eu quero aqui...

Vou finalizar, Presidente, com a última pergunta.

Eu quero aqui, Rafael, deixar bem claro que os meus questionamentos, as minhas críticas que eu vou fazer agora aqui são com a agência, sempre com os órgãos, com a agência.

Até acho que essas agências, gente, falam que hoje é o Presidente Lula, mas já foi o Presidente Bolsonaro. Pode ser a Augusta futuramente. Quer dizer, essas agências já foram criadas, e, para mim, foram criadas nunca para ficarem do lado do povo. Para mim, sempre ficam do lado das empresas. Uma agência que é para fiscalizar e ajudar a população... Porque uma agência pública eu nunca a vi, Rafael, com todo o respeito, ficar a favor do povo. É sempre a favor das empresas.

Aí podem falar assim: "Mas, Cleitinho, a gente não pode pegar pesado com as empresas, porque, senão, elas vão embora". Deixa irem embora! Ninguém que passa ali na parte de pedágio passa de graça não. Elas estão recebendo.

Então, o que eu queria falar para você, para você poder me responder aqui...

Lá de Minas Gerais, as empresas via 040, responsáveis pela BR-040, e a Triunfo, na BR-262, não querem mais os contratos das rodovias, mas continuam cobrando. O que a ANTT está fazendo para resolver isso? Até o Dnit deu uma informação agora de que a outorga volta para eles no dia 19.

Então, quero deixar bem claro: se, no dia 19, isso voltar, agora, e acabarem com o contrato, no dia 19 eles têm que abrir a cancela. Se não abrirem a cancela, Rafael, vou te falar que eu vou com a polícia, a partir do dia 20, e vou abrir a cancela lá em Minas Gerais. Essas empresas, como essa de que eu estou te falando aqui, não vão fazer hora mais com a cara do povo. Chega de fazer hora com a cara do povo!

Então, eu queria saber se, realmente, a partir do dia 19, vão abrir a cancela lá.

E eu queria finalizar, dizendo para você que eu já fiz vários projetos aqui e eu queria muito poder contar com a ajuda de vocês, porque a gente está no mundo digital, muitas dessas empresas não aceitam cartão de crédito, não aceitam Pix... Eu acho isso um absurdo! Um cidadão ter que passar, às vezes, não tem dinheiro, tem que se humilhar, ficar parado, para poder passar, porque, se não pagar, não passa.

Eu, lá em Minas Gerais, quando era Deputado Estadual - aí era da competência do Estado -, fiz um projeto que dizia que as empresas de pedágio que não concluíssem as obras no prazo que estava determinado não poderiam mais aumentar o valor da tarifa. Esse projeto foi votado em primeiro turno. No segundo turno, o Governador, não sei por quê - aí eu estou falando do Governador que eu apoiei -, pegou, vetou. Voltou para a Assembleia para a gente poder derrubar o veto. Os Deputados, os próprios Deputados que votaram a favor, Augusta, depois pegaram e ficaram do lado das empresas.

Então, acho que é mais que justo, até porque uma empresa... Pensa comigo, Rafael, você que está num órgão para fiscalizar e defender o povo: você acha que, realmente, ela não cumprindo o contrato e tendo ainda, podendo aumentar todo ano a tarifa, vai cumprir o contrato, Rafael? Ela não vai cumprir o contrato.

Então, são projetos aqui simples. E aqui, uma vez no Senado, já protocolei esse projeto, demora um ano, dois anos; nem sei se passa. Eu te imploro, eu te peço misericórdia aqui, para você poder vir comigo em cada gabinete, aqui, dos 80 Senadores... "Vota o projeto do Cleitinho!", porque é justo! Se a empresa não terminou a obra dela no prazo, ela não tem que aumentar a tarifa não. Isso é uma afronta à população brasileira! E um órgão que fala que é público, que está ali para defender o povo e fica do lado da empresa... Não existe isso não!

Às vezes, a gente fica nervoso aqui, porque a gente batalha, corre atrás... Essas porcarias dessas empresas que estão lá em Minas Gerais, iguais a essa de que eu estou te falando, a Triunfo, eu já vi mobilizando... Isso tem quatro anos. E eu vou falar novamente: se, no dia 19, vocês não notificarem e, no dia 20, estiver lá a cancela aberta, no dia 20, eu vou, nem que eu vá preso, mas a gente vai abrir as cancelas lá.

Então, eu queria a resposta de V. Exa.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES (Para expor.) - Senador, na minha introdução, eu coloquei ali a questão dos projetos que estão em relicitação, e eles criam uma frustração total para a sociedade, para nós, do Governo, para vocês, Parlamentares, para todo mundo, porque é um instrumento legal, que foi aprovado aqui pelo Congresso, e faz parte hoje do arcabouço legal e regulatório das concessões rodoviárias, em que a concessionária que percebe que não vai ter condição de honrar com todas as suas obrigações pede a relicitação. Isso tem um processo de aprovação na agência, no ministério, no PPI, até que se tenha um decreto do Presidente; e, aí, passa a ter o processo de estudo para uma nova concessão, para que uma nova concessionária assuma o trecho, num novo contrato, e, aí, eventualmente, qualquer indenização que precise ser feita é realizada por esse novo concessionário.

Acontece que esse processo está demorando demais. Esse, a via 040, inclusive, que foi a que você citou, foi a primeira concessionária a pedir relicitação. Ela pediu em 2019; hoje, nós já estamos em 2023, e, até agora, a gente não conseguiu fazer um novo leilão. Eu citei aqui a BR-040, que é a sua parte, de BH a Juiz de Fora. Na verdade, o leilão é de BH até o Rio, mas pega só de BH a Juiz de Fora nesse trecho. Ficaria ainda o outro trecho sem a perspectiva de um novo operador.

E, por conta dessa demora toda, nós temos buscado soluções alternativas, mas essas soluções alternativas, às vezes, são de difícil viabilidade, primeiro, econômica e, segundo, legal. Às vezes, a gente esbarra em problemas legais. No caso da via 040, para ser específico, nós ainda teríamos a possibilidade de uma extensão contratual de mais seis anos dentro desse ambiente de relicitação... De seis meses, desculpa, para fechar 48, que é o que o decreto presidencial ou a lei, se eu não me engano, impõe. Acontece que, regulatoriamente, a gente está impossibilitado de manter a tarifa no patamar que está por mais seis meses. E é esse debate que está sendo travado, hoje em dia, com a ANTT, Ministério dos Transportes, concessionária, e o Dnit participando, porque, se a conclusão for por não renovar por mais seis meses, o Dnit vai assumir o trecho. O Dnit assumindo, não tenha dúvida, é cancela levantada. Não tem Dnit operando rodovia. Sai o operador privado, vai estar o operador público, que é o Dnit. Na verdade, ele não é um operador; ele é um mantenedor do patrimônio, ele vai fazer a melhoria do pavimento etc., mas, daí, dentro da perspectiva da obra pública, do orçamento público.

Não é o que está na mesa hoje. O que está na mesa hoje, por parte do Governo, até por orientação do Ministério dos Transportes, é a gente achar alguma solução, até mesmo a concessionária se sacrificando um pouco mais para ficar por mais seis meses - e sacrificar, que eu quero dizer, é ela, mesmo cobrando essa tarifa...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Com todo o respeito, ela não faz sacrifício não. Vai ver o lucro que ela teve durante o ano. Esse negócio de falar que ela está fazendo sacrifício... Quem faz sacrifício são os cidadãos, que têm que pagar R\$7 por uma tarifa para passar. Muitas das vezes, não tem duplicação e está cheio de buraco. O sacrifício é do povo, não é da empresa não. Olha o lucro que ela teve! Se estivesse ruim, ela já tinha saído há muito tempo.

Então, para de bajular a empresa e bajula o povo, pelo amor de Deus!

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Tá!

E é justamente nesse ponto que eu queria sair da solução via 040... A gente não sabe o que vai acontecer, embora dia 19 esteja aí. Nós temos duas alternativas: ou ela fica mais seis meses, ou ela sai e o Dnit vai assumir. Isso vai acontecer nos próximos dias, e, aí, a gente pode até manter um contato estreito - minha equipe está aqui com você - com o seu gabinete para ir atualizando o que vai acontecer. Mas isto eu te garanto: saiu o operador privado, vai ter a abertura da cancela.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Então, mas só... E, nessa questão de ela ficar mais seis meses, é só para ela poder continuar cobrando a tarifa ou vai trazer melhorias durante esses seis meses?

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Não, aí tem que fazer um arranjo do que é que ela tem que fazer durante seis meses, vai fazer parte de algum acordo para esses mais seis meses, para dar tempo do próximo leilão acontecer e o operador novo assumir o trecho.

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG) - Então, até nessa... Para conclusão disso, como você falou, um novo leilão e um novo operador, acho que, às vezes, não precisava nem de a gente fazer esse projeto de lei aqui, que demora. Aí vai vir, e vocês vão ter que fazer um novo contrato com essa nova empresa. Por que vocês já não obrigam essas novas empresas e deixem bem claro que, se não cumprirem o contrato... Se há tal prazo aqui para poder fazer as obras, se vocês não fizerem essas obras até esse prazo, não vai ter aumento de tarifa no próximo ano não. Por que vocês já não comecem?

Eu já protocolei esses projetos aqui, mas peço que vocês façam isso. E, nesse contrato, vocês já obrigam... Até porque, gente, até o Governo agora vai lançar a moeda digital. Quer dizer, a maioria das coisas está digital. Por que num contrato já não obriga a ter, no caso, cartão de crédito e Pix? Falar que isso demora... Demora nada!

Demora, às vezes, é igual a gente passar várias vezes lá e, às vezes, o cara não ter um troco. A coitada da moça que trabalha lá, o rapaz que trabalha lá... O trem é R\$5,30, e você dá R\$50, até ela arrumar o troco, demora mais uns cinco minutos para você poder passar.

Então, eu acho assim: olhem para o povo. Eu estou pedindo misericórdia aqui como cidadão e como Senador.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Os contratos, como eu disse, foram evoluindo ao longo do tempo da terceira, quarta etapa. Os mais recentes já têm esse instrumento de aceitação do cartão de crédito, e, obviamente, o novo contrato para aquele trecho vai também considerar isso. Paralelamente, o RCR, que eu destaquei, o Regulamento de Concessões Rodoviárias, vai trazer essa modernização, que pode ser repassada até mesmo para os contratos antigos. É um processo que está em fase final, que é para o começo de fevereiro, começo do ano 2024. A gente vai ter esse arcabouço regulatório para poder modernizar até mesmo os contratos mais antigos. Então, quanto a isso, acho que a gente vai endereçando.

À medida que a gente vai enfrentando o problema, a gente vai melhorando e trazendo soluções. E, com o RCR, a gente vai ter maior flexibilidade, porque o contrato é um instrumento muito amarrado. Um contrato é aquilo que rege aquela concessão. Até mesmo, muitas vezes, quando a gente toma uma iniciativa, à luz do contrato que parece estar protegendo o empresário, tem outras que protegem o cidadão, que a gente também toma.

A agência reguladora segue o que está no contrato, segue o que está nas resoluções, segue o que está na lei. Quando ela extrapola, é que ela está fazendo errado. Então, a gente tem que ter sempre esses limites em consideração. Mas, muitas das decisões nossas - e eu sempre falo em qualquer reunião -, a gente senta à mesa com muita facilidade com o empresário, com os concessionários, com o transportador, mas com o usuário é muito raro a gente conseguir sentar à mesa. Por isso, quando a gente senta à mesa, a gente sempre senta procurando ver o problema com a perspectiva do usuário, entender a solução que melhor beneficie o usuário.

Embora a agência reguladora tente equilibrar o papel do Governo - e aí coloca o Congresso junto do parceiro privado e do usuário -, essa harmonia é o que precisa ser feita. Nós da ANTT, pelo menos, temos sempre isso em mente: temos que pensar sempre mais no usuário, porque ele é o hipossuficiente nessa relação.

Então, nós temos esse compromisso e temos ampliado os instrumentos de governança, para que seja dada transparência nas informações. Enfim, tudo isso a gente tem buscado. E críticas e sugestões como a sua nos auxiliam a melhorar o nosso trabalho.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Dr. Rafael, já estamos aqui concluindo, mas eu queria só fazer aqui... Infelizmente, eu tive que sair na hora da apresentação, mas primeiro quero parabenizar pela apresentação, pelo detalhamento, ao senhor, a toda a equipe, que estão de uma forma responsável, com certeza, seguindo a lei e fazendo o que realmente tem que ser feito.

Mas eu tinha só uma pergunta, que eu acho até que já foi feita na sua apresentação, e eu não pude estar presente... Eu soube que, já neste ano, o senhor já esteve andando ali e visitando a questão da Transnordestina, que é muito importante lá para o Nordeste, especialmente para o Ceará, e que tinha uma previsão de ser retomada essa obra. A gente sabe que o Presidente Lula está dando uma atenção especial também sobre isso. Provavelmente, não sei, possa ser alguma coisa anunciada daqui a pouco no PAC... Mas, assim, quero saber se realmente tem essa viabilidade e, se se consegue cumprir um prazo que antes a ANTT tinha previsto - de 2029, se eu não me engano -, qual é a sua expectativa sobre isso, da sua visita, do que vem acontecendo até agora em relação à Transnordestina?

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES (Para expor.) - Senadora, à Transnordestina eu já fui em pelo menos três momentos. Eu fui há alguns anos, ainda como técnico que acompanhava as obras ferroviárias, e, naquele momento, a gente via a construção da ferrovia bastante dinâmica - ali era 2013, 2014 -; depois eu visitei a Transnordestina numa situação de obras paralisadas, o que é muito triste para nós, e agora, recentemente, fui duas vezes já à ANTT, com as obras retomadas, muito fruto de uma nova estratégia que a empresa colocou. Ela começou a investir recursos dela mesma, sem aguardar os fundos públicos. Isso motivou que a gente pudesse - em "a gente" eu coloco o Governo - não decretar a caducidade e fazer um acordo...

O SR. CLEITINHO (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - MG. *Fora do microfone.*) - Obrigado.

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - ... valeu Senador! Obrigado, obrigado.

Fazer um acordo com a empresa, tirando o trecho de Salgueiro a Suape, que o ministério deve estar endereçando, vamos esperar os próximos anúncios do Ministro Renan, para fazer isso por meio de obra pública. Eu acho que o Governo de Pernambuco buscou sempre uma solução para isso.

E, para o contrato de parceria, para ele ficar viável, era preciso fazer esse ajuste e manter. O trecho que sai lá de Eliseu Martins, passa pelo Piauí, pelo interior de Pernambuco também até Salgueiro e, depois, sobe para Pecém... Essas últimas duas vezes em que eu fui, a obra está extremamente mobilizada, em especial no trecho de Salgueiro, na verdade, Missão Velha até Pecém. Acho que os lotes 1, 2, 3 - acho que são 11 -, 4, 5 e 6 já estão mobilizados... Claro que, quanto mais alto número... O menor já está bem avançado, até mesmo com os trilhos sendo instalados - dormente e trilho -, os outros estão em terraplanagem, e eles têm feito esses movimentos de avanço.

A gente traz uma outra perspectiva: o acordo que foi feito ano passado traz... São duas fases. Uma primeira, até a divisa do Piauí, e a segunda chegando a Eliseu Martins, onde supostamente nós vamos ter uma nova fronteira agrícola, e isso vai movimentar muito. Então, você pega primeiro a parte de minério e depois a parte agrícola.

Então, da primeira fase, em cinco anos, um ano praticamente já foi, então nós temos mais quatro. Em 2026 ou 2027 nós vamos estar com a ferrovia operacional, levando minérios para o Porto de Pecém. Isso tem acontecido.

Nós instauramos também esse acompanhamento mensal na Ferrovia Transnordestina, a exemplo do que nós fazemos com o Contorno de Florianópolis, e outras obras também têm esse acompanhamento mensal, para que a gente possa ter os alertas e os sinais de intervenção antes de chegar a fiscalização anual que a gente faz.

Agora, o grande desafio, até para a senhora estar atualizada, é a gente realmente ter o entendimento do Governo, do Ministério de Desenvolvimento Regional, do Finor e do FDNE, que são os fundos que financiam essa obra. Não é dinheiro dado, é financiamento, a concessionária paga as parcelas de financiamento, mesmo não estando operacional, para que esses recursos voltem a ser liberados, e, assim, as obras não parem.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAFAEL VITALE RODRIGUES - Tudo bem, Senador?

E aí a gente vai ter, com certeza... Há possibilidade até de entrega antecipada, mas mais do que isso não deve acontecer.

E vamos seguir sempre firmes, fiscalizando. Faremos mais visitas lá. Avisarei a senhora na próxima visita.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Farei questão de estar presente. Gosto muito de ver as coisas acontecendo. E estou percebendo que é uma prioridade do nosso agora Presidente Lula e do nosso Governo Federal. A gente também tem essa prioridade dentro do Governo do estado, e não só do estado, como do Nordeste. E a gente faz questão de ver.

E, já parabenizando, eu quero registrar aqui a presença da nossa Senadora Margareth.

Já lhe pergunto, pois a gente já está encaminhando aqui para o encerramento, mas, se V. Exa. ainda quiser fazer alguma fala...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Ah... *(Risos.)*

Pois eu quero aqui lhe agradecer mais uma vez, Dr. Rafael, e dizer que foi muito boa essa audiência pública.

Quero registrar também que o nosso Presidente, Senador Confúcio, não pode estar presente, mas me deu toda autonomia e toda a importância de estar aqui para recebê-lo e também a equipe que aqui está presente. Quero lhe dizer que nós estamos com a Comissão aqui totalmente aberta para que a gente possa contribuir com o trabalho e com o andamento também da

ANTT. Da mesma forma, quero agradecer a forma respeitosa com que V. Exa. respondeu às perguntas e indagações aos Senadores, também mostrando um grande conhecimento e um grande comprometimento para que a gente possa, assim, continuar avançando positivamente para todos e todas.

Então, obrigada.

Agora quero declarar aqui encerrada esta presente audiência pública... *(Pausa.)*

Só um momento.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Sim, é lógico, a gente quebra todo o protocolo e passa a palavra aqui para a nossa querida Senadora Margareth.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MT. Pela ordem.) - Bom dia.

Eu só gostaria de dizer, Presidente: gruda nesse moço aí, porque esse moço sabe o que faz. Ele é de uma competência só. Então, todo o sucesso que a gente teve lá no Mato Grosso é por conta da atuação da ANTT, sob o comando do Rafael. Então, está bem comandado.

Obrigada, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Augusta Brito. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Olha aí, está amenizando agora.

Então, eu agradeço. Que bom que existem as audiências públicas para que a gente possa também estreitar as relações e entender realmente como estão trabalhando as agências, enfim, o próprio Governo Federal e nós aqui também no Senado, que queremos contribuir, sim, para que tudo dê certo para todos e todas, volto a dizer.

Então, agora eu declaro encerrada esta presente audiência pública, agradecendo aos assessores, a todos aqui da Comissão, que acompanham a Comissão, e à imprensa aqui presente. A gente declara aqui encerrada esta presente audiência pública.

(Iniciada às 9 horas e 05 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 14 minutos.)