



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

REUNIÃO

26/11/2024 - 32ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, eu declaro aberta a 32ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 26 de novembro de 2024.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos:

- Ofício nº 1.299, do Ministério do Meio Ambiente, informando que não existe, naquele ministério, proposta em estudo para a criação de unidade de conservação da Marinha que abrange o mar territorial brasileiro desde a fronteira com a Guiana Francesa até o limite entre o Piauí e o Ceará;
- Aviso 852, de 2024, do Tribunal de Contas da União, que trata do acórdão acerca do acompanhamento de aditivos contratuais ao contrato PG 138/95, celebrado com a Companhia de Concessão Rodoviária de Juiz de Fora-Rio (Concer), para operação da Rodovia 040, Minas-Rio de Janeiro;
- Carta nº 21, de 2024, do Fórum das Associações do Setor Elétrico (Fase), para manifestar elogio à atuação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que está completando 28 anos de existência;
- Ofício Circular 02, da Câmara Municipal da Estância Turística de Ribeirão Pires, São Paulo, que encaminha relatório da comissão especial de inquérito instaurada em 2022 para investigar a empresa Enel, de energia elétrica, no âmbito do município.

Os documentos, nos termos de Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estarão disponíveis para consulta no *site* desta Comissão, pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação nesse período.

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

A presente reunião é destinada à deliberação de matérias e requerimentos apresentados à Comissão.

Sobre o item 1, eu recebi a mensagem do Senador Weverton, bem cedinho, pedindo adiamento, por mais sete dias, do Projeto de Lei nº 576, sobre eólicas *offshore*. Então, diante do pedido do Relator...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor me permite? Ele vai apresentar o relatório hoje?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Não. Ele...

Ele apresentou o relatório? (*Pausa.*)

Ele nem apresentou o relatório. Inclusive, o pessoal não tem conhecimento.

Eu já comuniquei ao Presidente da Casa, o Rodrigo Pacheco, esse adiamento, porque ele tinha urgência na votação ou na discussão desse projeto, já fiz a comunicação, e nós vamos adiar, então, a pedido do Relator, para que ele possa melhor analisar o projeto.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se o senhor permite...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É apenas tirar da pauta, porque não tem o que adiar.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - É, retirado de pauta. A expressão é "retirado de pauta", não é? (*Pausa.*)

Perfeitamente, Senador Esperidião. Perfeito.

Vamos em frente.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ainda não podemos adiar alguma coisa que...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Que não existe. É verdade: não se pode adiar se não está pautado.

(É o seguinte o item retirado de pauta:

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 576, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS)

- Não terminativo -

Disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Não apresentado

Observações:

1. Em 20/08/2024, foi realizada audiência pública destinada a instruir a matéria

2. Votação simbólica)

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Pois não.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Pela ordem.) - Bom dia ao meu querido Presidente, aos nossos companheiros, Senador Ciro, Senador Esperidião Amin e demais outros.

Eu gostaria de fazer igualmente o mesmo pedido, na mesma linha, em relação ao item 3.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Chegou um pleito, por parte da Aneel e também das distribuidoras, em relação a um único ponto do relatório, que nós já confeccionamos. E aí, até por uma atenção, penso que não haverá prejuízos se nós pudermos - evidentemente, com a sua permissão e anuência - transferir para a próxima terça-feira.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeitamente, Senador Veneziano, o seu pedido está acatado.

Vamos então adiar o item 3 da pauta.

(É o seguinte o item adiado:

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4238, DE 2023

- Não terminativo -

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor

2. Votação simbólica)

Vou pedir aqui ao Senador Veneziano para relatar *ad hoc* o item 2 da pauta.

Senador Veneziano, por gentileza.

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 42, DE 2022

- Não terminativo -

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências.

Autoria: Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa

2. Votação simbólica

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - O Senador Chico Rodrigues, devido a um problema de ordem pessoal, pediu para ser nomeado um Relator *ad hoc*.

Com a palavra, o Senador Veneziano.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Como Relator.) - Obrigado, Presidente, pela deferência.

Relatório de iniciativa do Senador Mecias de Jesus.

O projeto sob exame pretende modificar a Lei 8.987, do ano de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos.

A proposição contém apenas três artigos, sendo que o primeiro estabelece o objetivo da lei, em redação semelhante ao da ementa.

O segundo artigo promove três alterações na lei supracitada.

A primeira acrescenta dispositivo para vedar a participação de pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial.

A segunda alteração estabelece que, em qualquer situação, é vedada a interrupção repentina das operações sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando a concessionária às penalidades na esfera civil e administrativa.

A terceira alteração estabelece que incumbe à concessionária disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, *e-mail* e redes sociais.

O último artigo prevê cláusula de vigência imediata, em se convertendo o PL em lei.

Segundo esclarece o autor, o objetivo do projeto é evitar que o usuário do serviço público seja surpreendido repentinamente e sem aviso prévio com a suspensão das operações pela concessionária, além de garantir canais de comunicação entre a concessionária e usuários.

A matéria foi distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura e à Comissão de Constituição e Justiça, à qual caberá a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao PL no prazo regimental.

Análise, Sr. Presidente, senhoras e senhores companheiros.

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas, agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos.

Não há vícios quanto à constitucionalidade e à juridicidade do PL nº 42, de 2022, pois é compatível com o texto constitucional e atende às regras de boa técnica legislativa.

Quanto ao mérito, Presidente Confúcio, concordamos com a justificativa do autor da proposição de que a Lei 8.987, de 1995, carece de atualizações para impedir que empresas em graves situações financeiras atuem como concessionárias de serviços públicos. Uma empresa em recuperação judicial, precisamos admitir, não tem condições financeiras de assumir a prestação de serviço público conforme a própria Lei de Concessões exige.

A evolução tecnológica alterou consideravelmente a realidade da comunicação das empresas com seus clientes desde o ano de 1995, quando foi criada a Lei de Concessões. É providencial, portanto, a atualização que a proposição promove, de forma que as concessionárias sejam obrigadas a disponibilizar atendimentos aos usuários por meio telefônico gratuito, *e-mail* e redes sociais.

Não podemos admitir que uma empresa hoje em dia efetue interrupções de suas operações sem que faça prévia comunicação em redes sociais.

A proposição, entretanto, merece aperfeiçoamento, uma vez que o autor cita, como uma das motivações para a proposição, o transtorno que sofreram os passageiros da empresa Itapemirim.

A empresa iniciou suas operações quando o grupo empresarial já se encontrava em recuperação judicial. Ocorre que a exploração do transporte aéreo regular de passageiros no Brasil é feita por meio de autorização, e, de fato, não possui características de serviço público, mas, sim, de atividade econômica fiscalizada.

Para que os dispositivos apresentados pelo autor da proposição alcancem a prestação de serviço de transporte aéreo regular, estes devem ser acrescidos também à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica. Apresentamos emenda para incluir essas modificações ao CBA.

A fim de que os operadores, autoridades e demais setores envolvidos possam se preparar, nossa sugestão é que a cláusula de vigência seja de 90 dias.

Voto.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do PL nº 42, de 2022, na forma do substitutivo abaixo, de conhecimento dos senhores e das senhoras, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está em discussão o relatório que acaba de ser lido.

Os Senadores e as Senadoras que queiram se manifestar fiquem à vontade. (*Pausa.*)

Não havendo...

Pois não, Senador.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Pela ordem.) - Posso menos aplaudir o Relator?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeitamente, fique à vontade.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, eu o faço.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então está bom.

Está discutido... Não houve discussão.

Eu vou deixar ainda parado, até atingirmos o quórum de 12. Já já a gente vota em bloco.

ITEM 4

PROJETO DE LEI Nº 1444, DE 2024

- Não terminativo -

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impedir a cobrança de multas nos casos que especifica.

Autoria: Senador Carlos Viana (PODEMOS/MG)

Relatoria: Senador Esperidião Amin

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, em decisão terminativa

2. Votação simbólica

O Relator é o Astronauta Marcos Pontes.

Como o Astronauta não se manifestou, eu vou passar para o Senador Esperidião Amin, por gentileza, *ad hoc*, fazer a leitura desse Projeto 1.444, do Carlos Viana, relatado pelo Astronauta Marcos Pontes.

Por gentileza.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Como Relator.) - Mesmo que eu não possa alçar a arte, a altitude dele, do Relator, eu vou tentar pelo menos subir pelas cumeeiras, com a ajuda aqui do nosso Marcos Rogério, para não pegar muito vento de proa.

Honrado pela sua designação, Presidente, eu apresento, então, o relatório do nosso Senador Astronauta Marcos Pontes, primeiro identificando que é de autoria do Senador Carlos Viana - que também é um aeronauta, aeronauta da Lufthansa. Viu, Senador Otto? O Carlos Viana é aeronauta da Lufthansa -, que altera a Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impedir a cobrança de multas nos casos que especifica.

De autoria do Senador Carlos Viana, o projeto de lei sob exame pretende modificar o CBA para dispor sobre a retificação no bilhete de passagem do nome ou agnome, para que ela ocorra sem ônus para o passageiro.

A proposição insere comando no CBA a fim de determinar que o passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se ele desistir da viagem por motivo de força maior, devidamente justificado, nos casos estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil.

Ou seja, o projeto estabelece que a interrupção da viagem, a desistência, ou o não comparecimento para embarque em voos contratados não autorizam o transportador a cancelar o trecho da volta, nem os trechos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem, desde que o passageiro comunique tais fatos à respectiva companhia aérea com antecedência mínima de 72 horas do horário do voo do trecho inicial.

Portanto, projeto mais do que razoável. Eu até proporia reduzir esse prazo de 72 horas, porque as companhias não pagam multa por *overbooking* e têm sempre uma lista de espera. Aliás, a única possibilidade de a companhia fazer pleno uso do voo é ela ter uma lista de espera. Então, a única proposição que eu faço, diante do fato de não ter tido tempo de estudar, é reduzir esse prazo de 72 horas para 24 horas. Mas, se eu aviso com 24 horas de antecedência, não vou poder fazer o voo, a empresa tem 24 horas, no mínimo, para alocar alguém que queira fazer o voo.

Há um velho preceito que vale para hotel, vale para voo: aquela poltrona do avião, aquela cama daquele hotel, se não for usada naquele voo ou naquela noite, nunca mais. Agora, com uma antecedência de 24 horas... Quantas vezes nós mesmos já recorremos a um hotel e dizem: "Olha, o senhor espera se até tal hora não aparecer...". E no voo também, quem de nós já não ficou numa lista de espera?

Portanto, a única sugestão que eu faria, mas não retiro o meu voto favorável, é que 24 horas ou 48 horas é mais razoável do que 72 horas. No mais, o projeto merece nossa aprovação.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - V. Exa. deseja fazer essa alteração, não é?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Olha, eu consulto, já que eu fui nomeado *ad hoc*, não sei se...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Certo.

Eu vou colocar em discussão e depois, no caso, se o senhor desejar fazer, o senhor pede vista para, no prazo de uma semana...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se eu não tiver eco com nenhum dos colegas aqui, eu não vou ficar chateado, eu voto pela aprovação, pura e simplesmente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Está em discussão o projeto que acaba de ser lido pelo Senador Esperidião Amin.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para discutir.) - Sr. Presidente, apenas para pontuar, o eminente Senador Esperidião Amin traz uma ponderação em relação a um dos pontos do projeto, que é em

relação à questão do prazo - em relação à questão do prazo. Se houver o pedido de vista, obviamente que vamos fazer uma análise um pouco mais detalhada em outros aspectos, mas em relação a esse prazo, eu tenho a compreensão que tem o Senador Esperidião Amin: não há nenhum prejuízo à companhia essa alteração dentro desse prazo.

Eu acho que é um prazo razoável, mesmo porque as companhias têm sempre, raríssimas exceções, lista de espera. Se nós formos falar lá pela realidade do nosso Estado de Rondônia, aí então nem se fala, porque os voos saem todos lotados, tem voos em menor quantidade do que a demanda que nós temos no meu estado... Eu acho que, com exceção talvez do eixo Rio-São Paulo, essas pontes aéreas que são *hubs* nacionais, a realidade do Brasil é uma realidade em que você tem menos oferta de voos do que demanda de passageiros. Então, tem listas de passageiro, listas de espera. Acho que é razoável. Hoje o passageiro encontra todas as dificuldades para fazer qualquer adequação. Quando ele tem que fazer adequação, isso onera o passageiro, porque as companhias criam uma espécie de classificação de voo: "Ah, quem comprou tarifa *light* não tem direito a alterar voo; quem comprou tarifa não sei o que e tal; quem comprou tarifa *top* pode, mas, dependendo da condição, também não!". Então, a corda sempre arrebenta do lado mais fraco, como diria meu pai lá na roça.

Acho que é uma medida que visa dar um pouco de racionalidade a esse ambiente da aviação, sem comprometer o aspecto da liberdade econômica que norteia esse ambiente de mercado no Brasil.

Então, se o eminente Relator *ad hoc* fizer essa alteração, eu acho que é uma alteração importante para o projeto.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Mais algum Senador deseja se manifestar? (*Pausa.*)

Por favor, Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para discutir.) - Obrigado, Presidente.

Nós sabemos que nós passamos pela maior crise da aviação que já tivemos no Brasil.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Crise de oferta!

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É, de oferta.

E nós, o Congresso Nacional, temos que entender, precisamos nos debruçar sobre esse assunto e ver o que está faltando, Sr. Presidente Confúcio Moura, que é Presidente desta Comissão de Infraestrutura. Nós precisamos nos debruçar, ver o que está faltando para atrairmos novas empresas para virem para o Brasil. Temos que nos debruçar sobre isso, porque nós só temos hoje três companhias: Azul, Gol e Latam. Nós não temos outras fazendo e nós temos um grande problema também dos voos regionais, porque o senhor sabe que nós não temos mais praticamente voos regionais; a única que está fazendo um pouco é a Azul, que faz voo regional. Então, nós precisamos nos debruçar, Senador Amin, sobre isso para resolver essa situação da aviação no Brasil. Nós precisamos ter mais ofertas de voo, até para diminuir o preço das passagens.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Senador Otto Alencar, com a palavra.

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - BA. Pela ordem.) - Presidente, eu queria concordar com o relatório do Senador Esperidião Amin, mas, no caso do item 2, que não foi votado ainda, eu gostaria de pedir vista para analisar mais o projeto: item 2, Projeto 42, de 2022, que foi lido pelo nobre Senador Veneziano Vital do Rêgo.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Vista concedida, Senador, a V. Exa.

Muito bem, Senador Esperidião, o senhor pode...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Como Relator.) - Presidente, eu vou concluir dizendo o seguinte: tive notícias de que o Senador Marcos Pontes está chegando...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Tá!

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... de forma que eu até me sentiria melhor se ele concordar. Agora, só quero dizer, para complementar o que foi dito, que eu nunca consegui pegar, neste ano, um voo que não estivesse superlotado. Nunca! Não consegui sair de Florianópolis sem ser aquela última gota que cabe no copo. Todos os voos.

E há algumas surpresas sobre a questão da oferta. Já que o Senador está aterrissando, então, tem aqueles problemas de descompressão e compressão, pode-se aclimatar... Estou falando aqui, Senador, que eu reduziria de 72 para 24 horas o prazo de aviso.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Só isso. E concluo dizendo o seguinte, falando um pouquinho de barba, como se diz: o Aeroporto de Florianópolis é tetracampeão de qualidade, é o melhor e o mais bem operado do Brasil há quatro anos.

Eu estou impressionado com a falta de oferta para outros, porque nós éramos o sexto aeroporto do Brasil em voo internacional e já somos o terceiro. Somos o terceiro, só perdemos para Guarulhos e Galeão em voos internacionais, e nós não sabíamos, ninguém sabia disso. Inventaram um voo para Lisboa, da TAP, e o voo só sai lotado três vezes por semana. Quer dizer, nós temos uma demanda - não reprimida -, oculta. Existe forma melhor de um brasileiro chegar à Europa, a não ser por Lisboa? Virou um modismo. Eu saio de onde eu quiser, vou para Florianópolis, pego o voo e vou para Lisboa. De lá, eu me esparramo... Então, nós temos uma demanda oculta, além da demanda reprimida.

Voltando ao assunto, eu acho que o Senador Bagattoli tem razão, o assunto é muito mais complexo, a coisa é muito maior do que estamos aqui apreciando, mas, voltando ao assunto, já que o Senador Marcos Pontes é o titular do relatório, eu só faço esse reparo, Senador Marcos Pontes. Eu acho que 72 horas de aviso é muito, mas eu votarei a favor do seu relatório, de qualquer maneira, uma vez que eu apenas o li e já o aplaudi em tudo mais.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Senador Marcos Pontes, eu devolvo a V. Exa. a relatoria. O Senador Esperidião solicitou vista...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Não?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - É o item 2, não é? Bem, não tem pedido de vista.

Eu devolvo a V. Exa. a palavra. Ele sugere que se altere de 72 horas - para aviso das companhias - para 24 horas. Teve a concordância de quatro Senadores aqui.

Se V. Exa. acolhe ou prefere deixar para a próxima reunião, fique à vontade. Se V. Exa. acolher agora, a gente faz a votação agora.

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Como Relator.) - Era isso o que eu ia falar. Eu acolho essa mudança, então, para 24 horas, e a gente pode fazer agora.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeitamente. Ótimo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito bom.

Vamos, então, tem só mais um não terminativo, e a gente já vota em bloco. Foi discutido este.

Vamos em frente ao Aviso nº 1, um acórdão do Tribunal de Contas da União, e o Relator é o Senador Veneziano.

O Aviso nº 1 é o item 5 da pauta, Senador Veneziano.

ITEM 5

AVISO Nº 1, DE 2019

- Não terminativo -

Encaminha cópia do Acórdão nº 2190/2019 - TCU, que trata de auditoria operacional para avaliar as concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais - Procrofe (TC 012.624/2017-9).

Autoria: Tribunal de Contas da União

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pelo conhecimento, pela apresentação de requerimento de informações dirigido ao Ministro de Estado dos Transportes e pelo arquivamento da matéria

Observações:

I. Votação simbólica

O senhor está com a palavra.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Como Relator.) - Presidente, eu indago a V. Exa. se posso ir direto à análise. *(Pausa.)*

A auditoria do Tribunal de Contas teve por objeto os 21 contratos de concessões de rodovias federais firmados entre os exercícios do ano de 1994 ao de 2015, os quais constituem o Procofe - é desta forma: pro-cro-fe.

Conforme dispõe o relatório... V. Exas. têm acesso a ele, para que nós nos permitamos avançar.

A auditoria realizada considerou inadequada a estruturação do Procofe. Foram solicitadas à ANTT e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil informações acerca da estrutura do Procofe, a fim de se verificar em que grau o programa...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Senador Veneziano, dê só uma pausa. Eu pediria silêncio aos amigos que estão aqui nas galerias, aqui no auditório.

Pessoal aí de trás que está falando, por favor, está atrapalhando aqui a leitura do relatório pelo Senador Veneziano. Por gentileza, se quiserem bater um papinho mais prolongado, deem uma saidinha e retornem, por favor.

Senador Veneziano, pode continuar.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Sr. Presidente.

Voltando ao início do parágrafo: a auditoria realizada considerou inadequada a estruturação do Procofe. Foram solicitadas à ANTT e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) informações acerca da estrutura do mesmo, a fim de se verificar em que grau o programa conta com elementos estruturais que proporcionem acompanhamento de seu desempenho e monitoração dos seus resultados pelos gestores, bem como com suficientes ferramentas para tomada de decisões que visem aperfeiçoá-lo, otimizando seus resultados.

De acordo com o relatório, as informações trazidas pelos gestores revelaram que o programa não tem finalidade, objetivos, metas, produtos e atividades concebidos de acordo com as melhores práticas, de modo que à administração faltam ferramentas de auxílio à tomada de decisões referentes ao programa, bem como não se identificou formalização de planejamento estratégico ou de qualquer documento que o estructure e defina tais características e atributos essenciais ao mesmo. Ainda conforme o relatório, o MTPA admite que não foram estabelecidos metas e indicadores, nem no início nem no decorrer do Procofe, com vistas a medir sua economicidade, eficiência, eficácia e efetividade, e que também não foram produzidos documentos de avaliação do programa.

O relatório aponta que as informações trazidas aos autos pela ANTT e pelo MTPA indicam que o Procofe se constitui de um conjunto de contratos de concessões de rodovias federais, sem definição de atributos estruturais de planejamento, desenvolvimento, monitoramento de resultados e aperfeiçoamento contínuo do programa, sem os quais sua gestão resta sem robusto ferramental para orientação decisória.

A despeito do entendimento de que o programa visa proporcionar resultados de interesse público, seus objetivos não estão devidamente definidos, e uma atuação sem propósito claramente definido não pode ser efetivamente avaliada, dificultando até mesmo verificar se os dispêndios e os esforços envolvidos mostram-se compensadores, ou se seria melhor não comprometer recursos com tais atividades.

Em consequência da ausência de definição de objetivos do Procofe, inexistem também indicadores e metas que proporcionem razoável avaliação do desempenho do conjunto das concessões de rodovias e orientação para o aperfeiçoamento do programa em geral.

O relatório considerou também que o programa apresentou desempenho insuficiente. Foram avaliados os seguintes aspectos: ampliação de capacidade da infraestrutura rodoviária (duplicações e implementação de vias marginais e faixas adicionais); segurança dos usuários, por meio da análise de estatísticas de acidentes; volume de investimentos; e qualidade, com base em pesquisas da CNT e de opinião dos próprios usuários.

O relatório de auditoria trouxe as seguintes considerações quanto ao desempenho do Procofe em duplicações, implementação de vias marginais e implementação de faixas adicionais:

As citações, Sr. Presidente, eu pediria a V. Exa., exatamente pela economicidade da leitura dessa análise, para passar à seguinte, porque os nossos pares têm a oportunidade de fazer esse acompanhamento.

O relatório também fez o exame do desempenho do Procofe em duplicações, implementação de vias marginais e implementação de faixas adicionais, ante o desempenho da execução de tais melhorias em rodovias federais não concedidas.

Desse exame, quanto a duplicação de rodovias, resultaram algumas considerações que nós expusemos aqui em cinco partes. Também rogo a V. Exa. a compreensão para que nós sequenciemos. Qualquer dúvida, os companheiros podem acessar diretamente as telas das unidades disponibilizadas pela Comissão de Infraestrutura.

Quanto à implementação de vias marginais e faixas adicionais, o relatório também trouxe algumas observações.

O relatório conclui nos seguintes termos, fazendo menções a cada um dos aspectos.

No que se refere à segurança na malha rodoviária federal concedida, o relatório traz detalhadamente observações que nos permitem extrair as suas deficiências.

No quesito custos suportados pela sociedade - abrimos parênteses - (economicidade) - e os fechamos -, o relatório de auditoria apontou que as tarifas de pedágio sobem em valores acima da inflação, apesar do nível de inadimplimento contratual, especialmente quanto ao desempenho na execução dos investimentos em ampliação de capacidade. De acordo com o relatório, a diferença entre a tarifa praticada e aquela reajustada pela inflação reflete o impacto de renegociações contratuais ocorridas ao longo do tempo. Isso porque, à medida que novos serviços ou investimentos são aditivados nos contratos de concessão, a tarifa é revisada de modo a refletir o reequilíbrio contratual. Foi constatado que as tarifas praticadas nas concessões da 1ª Etapa, superam a variação da inflação em patamares de 19,79% a 79,9%; da 2ª Etapa, decorridos dez anos de contrato, na ordem de 16,5% a 43%; e, da 3ª Etapa, na ordem de 2,3% a 33,6%, decorridos cerca de quatro anos do início dos contratos.

O relatório pontuou que a concessão de financiamento pelo BNDES implica a sociedade arcar basicamente com a diferença entre as condições de captação do recurso pelo poder público, aproximadamente o valor da taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic), e as condições oferecidas às concessionárias, a TJLP, mais 2% para a 3ª Etapa, e exemplifica.

De acordo com o relatório, em 2014, por exemplo, a diferença custeada pela sociedade representaria aproximadamente 4,6% - Selic de 11,6%, juros de 2%, TJLP de 5%. Isso equivaleria, senhores e senhoras, a um subsídio anual potencial, sobre todos os recursos liberados até então, sem atualização, da ordem de R\$403 milhões ao programa de concessões, via BNDES, considerando os valores apresentados pela ANTT. A arrecadação total de pedágios no Procofe, no mesmo ano de 2014, foi de aproximadamente R\$3,6 bilhões, também em valores históricos, de modo que os subsídios podem ter proporcionado...

(Soa a campanha.)

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - ... mais de 11% adicionais às empresas, consideradas de forma global.

Conforme ponderou o relatório do Tribunal de Contas da União, considerando a estimada magnitude dos valores subsidiados e a apurada inexecução da implementação de melhorias ante o cronograma originariamente pactuado, bem como os termos de ajustamento de conduta pactuados, resta claro o peso adicional de tais financiamentos de concessões do Procofe sobre os usuários diretos e demais cidadãos.

A relevância das liberações de recursos pelo BNDES se evidencia pelo seu percentual na captação total de recursos das concessionárias em alguns anos, referente às suas principais fontes de receita - financiamentos, aportes da União e pedágios -, chegando a ser a principal fonte no ano de 2014, com 52,5%, e atingindo ainda 40,1% dos totais captados em 2011 e em 2010.

Quanto ao volume de investimentos nas rodovias federais concedidas, o relatório de auditoria pontuou que a agência reguladora apura os quantitativos de investimentos com base em informações contábeis fornecidas pelas concessionárias.

O relatório ressalta ainda que, além das dificuldades na obtenção de informações suficientes para apuração da monta de investimentos realizados, há razoável possibilidade de comprometimento da fidedignidade das informações disponíveis.

Observou-se também que os valores publicados pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias para os investimentos das concessionárias são discrepantes dos valores apresentados pela ANTT.

Quanto à qualidade das rodovias federais concedidas - relatórios da CNT e opinião dos senhores e senhoras usuários -, sendo ausentes informações estruturadas e indicadores da ANTT acerca dessa questão, foram examinados os resultados das Pesquisas CNT de Rodovias efetuadas de 2007 a 2017, a fim de se verificar o impacto das concessões por meio de cotejamento dos resultados das avaliações das vias no ano anterior a cada concessão.

A ausência de dados e informações padronizadas impede uma avaliação acurada sobre as melhorias que as concessões de rodovias trouxeram para os usuários. Sem tais informações gerenciais estruturadas, a ANTT tem publicados registros de apenas duas pesquisas de opinião dos usuários, efetuadas em 2005 e 2014, além de termos de registros de ocorrência, emitidos nas fiscalizações realizadas pela agência.

De acordo com o relatório, a despeito de o índice geral da pesquisa de 2005 ser de 6,9 e o da pesquisa de 2014 (IGS) ser de 62,08%, os diferentes métodos e critérios utilizados impedem razoável comparação, a fim de se verificar se, na visão dos usuários, houve melhora ou piora da malha concedida entre as épocas dessas pesquisas.

Tendo por base os relatórios da CNT (Confederação Nacional do Transporte), apurou-se melhora em 44% das avaliações nos trechos concedidos; outras 46% revelaram mesmo nível; e 10%, piora em relação às verificações realizadas antes das concessões.

Entretanto, relatou-se melhora significativa apenas no quesito de sinalização. Nos demais itens, e inclusive no aspecto geral, os percentuais de avaliações em que se verificou mesmo nível de qualidade superaram os percentuais de melhora, havendo, das 39, quatro avaliações de piora e oito avaliações de trechos cujo estado foi considerado "regular" antes das concessões, mas não apresentaram melhora em suas qualidades após concedidos.

Tendo em vista as constatações detalhadas, acima descritas, o Tribunal de Contas da União, em sessão do Plenário, acordou, e nós aqui, *ipsis litteris*, trouxemos aquilo que foi definido pelo TCU.

As providências constantes do acórdão devem ser tomadas pelo Poder Executivo, cabendo a este Congresso Nacional o exercício da função fiscalizatória, de forma a contribuir para o desfecho das pendências que foram observadas pelo TCU.

Voto, Sr. Presidente:

Em face do exposto, considerando o teor do Acórdão nº 2.190, de 2019 - TCU - Plenário, propusemos que a Comissão de Infraestrutura:

a) tome conhecimento do Aviso nº 1, de 2019;

b) encaminhe requerimento de informações ao Ministro dos Transportes sobre o andamento do atendimento das determinações e recomendações contidas no acórdão supracitado do TCU, consoante o Aviso nº 1, nos termos da minuta a seguir apresentada; e, por fim,

c) remeta o processado ao arquivo

Sr. Presidente, eis relatório e voto.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito bem, eu vou colocar em discussão.

É desse que o senhor vai pedir vista?

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. *Fora do microfone.*) - É do oitavo.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Não, é do oitavo. Muito bem.

Vocês acabaram de ouvir aí um relatório muito importante sobre a análise, pelo Tribunal de Contas da União, das concessões de rodovias. É muito importante a observação que aponta o índice de insatisfação, de piora, de mais de 30%. Mas não cabe a mim aqui discutir.

Eu vou passar a palavra e eu gostaria de ouvir quase todos os Senadores, pois é muito importante esse comentário e as providências que a Comissão deverá tomar.

Com a palavra, o Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para discutir.) - Sr. Presidente, como disse V. Exa., eu considero que este seria talvez o tema mais importante que nós poderíamos abordar - o mais urgente, não o mais importante -, em matéria de infraestrutura do Brasil, porque alguns de nós conhecemos os portos, nos aeroportos nós sabemos que mais ou menos a situação é localizada, e o transporte ferroviário no Brasil é muito limitado, então o negócio nosso é rodovia.

Eu acho que isso valeria uma audiência pública, porque nós não temos dinheiro para investir em rodovia. Estamos condenados, há muito tempo, a parcerias, parceria público-privada, Lei de 2004, concessões, com a magistral participação do Senador Jayme Campos, evoluímos para o *free flow* na cobrança de pedágios, mas é sempre postergado o seu emprego nas concessões atuais.

Se o eleitor do meu estado souber que eu votei a favor de um relatório que não penaliza os responsáveis pelas concessões, eu vou apenhar, porque nós estamos submetidos a um congestionamento de tráfego praticamente permanente, por exemplo,

na BR-101. Já lideramos estatísticas de acidentes, de pontos de acidentes, mas isso não é culpa deste ou daquele governo, é o conjunto do nosso problema. E, muito mais do que incriminar, temos que reconhecer os esforços que foram feitos, mas quantas vezes V. Exa. disse ou ouviu na Comissão de Serviços de Infraestrutura que nós sofremos de um crônico déficit de investimentos em melhoramento e manutenção. Ambos estamos carecas de ouvir isso, no sentido estrito da palavra.

Ora, vou trazer dois problemas. Primeiro, o Ministro dos Transportes, cujo esforço eu reconheço, quero dizer aqui perante os companheiros, e eu participei de várias incursões dele, inclusive no meu estado, está procurando fazer um trabalho muito bom, é um homem dinâmico, que tem a experiência de Governador, mas tudo que nós estamos vivendo em matéria de concessões de rodovias federais até aqui...

O Mato Grosso tem uma história para contar. Comprou a concessão por R\$1, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Pagou a concessão frustrada, pagou R\$1 para herdar a encrenca, que ficou insolúvel. Por quê? Porque os primeiros leilões favoreceram ao mergulho. No meu estado foi isso. Quem ganhou a concorrência deu 65% de desconto em relação à tarifa honesta. O que aconteceu?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E um casamento por 25 anos. Segundo a lei, que quase foi aprovada na Alemanha... Teve uma proposta para transformar o casamento num acordo por sete anos, renovável explicitamente. Se não... Quer dizer, equivale a três casamentos. Na média, um casamento dura de sete a oito anos. Então, 25 anos... Como disse o Samuel para a Sara, é muito caro um divórcio. O divórcio fica muito caro.

A nossa esperança são os projetos de otimização dos contratos de concessão de rodovias em andamento. E eu acho que isso justificaria que nós tivéssemos pelo menos uns interessados, eu quero saber.

Foi anunciado, na quinta-feira passada, para concluir a frase que eu comecei... Na quinta-feira passada, o Ministro apresentou. Retirados alguns pequenos erros lá na exposição - e eu, inclusive, fiquei satisfeito por saber que aqueles equívocos foram muito mais de digitação do que de apresentação -, o que é que isso permite? Os contratos de concessão, com a aprovação do Tribunal de Contas da União e com a participação, digamos, da sociedade, representada nos estados, poderão ter um aditivo de até 15 anos. Rodovias como a Anhanguera, em São Paulo; a BR-101, norte, em Santa Catarina; a BR-116 poderão passar por isso. Daí para a frente, nós teremos os reajustes tarifários, porque do couro vai sair a corrente, não temos dinheiro público nisso; então é o usuário que vai pagar. Estaremos renovando o casamento por mais 15 anos - até -, ou seja, no nosso caso, se o da 101 vai terminar em 2033, o casamento iria até 2048.

Os métodos de avaliação que estão sendo propostos modernizam o contrato, mas não estão suficientemente debatidos. Vou dar um exemplo: o que é que é uma obra para ser executada nos três primeiros anos do aditamento? Tem que estar pronto o projeto, tem que ter estudo de impacto ambiental, o cronograma de execução e, finalmente, valer a pena discutir... Multa não funcionou. Nós tivemos inaugurado o contorno viário da Grande Florianópolis com 12 anos de atraso - 12 anos -, quer dizer, metade do prazo contratual.

Eu quero, como eu acompanho esse assunto há bastante tempo, louvar as iniciativas da ANTT. A ANTT melhorou muito, mas ela não pode mudar o contrato, tem que se cingir ao contrato. Se o único instrumento é a multa, e se o sujeito já não está cumprindo e eu aplico uma multa draconiana, aí mesmo é que ele vai parar.

Então, tem que ter um sistema de premiação e correção - punição é uma coisa -, correção e premiação; ou seja, um contrato desse tem que ter metas, metas de satisfação, porque o próprio relatório, Senador Veneziano, indica que, quando temos esses índices, eles mostram que não existe satisfação; pelo contrário. O próprio relatório do Senador Veneziano aborda isso. Aliás, muito bem-feito o relatório, foram muito bem pinçados os pontos do relatório do TCU que V. Exa. destacou. Acho que é um trabalho meritório.

Mas é um trabalho nosso. Nós temos que arquivar o processo. Que contribuição nós vamos dar... A crítica - aqui, olha, o pessoal que está atrás de nós - vai se sentir decepcionada: "Eles vão mandar para o arquivo isso". Não dá para mandar para o arquivo.

Tem que chamar aqui ANTT e TCU. O TCU também tem que aprimorar os seus métodos de aferição, não no final de um período, mas ao longo do período. Não é no final do... "Olha, não deu certo. Vocês querem comprar o contrato, Jaime?" Foi isso que fizeram. "Não deu certo, vocês podem..."

O Mato Grosso é um estado - felizmente - de trabalho, de geração de riqueza, tem uma excelente arrecadação; em relação à população, deve ser o melhor índice *per capita* do Brasil. Comprou, comprou e está tocando as obras! É a falência do sistema! O caso do Mato Grosso pode ser glorioso para o Estado do Mato Grosso, mas é a falência do sistema de

concessões, que é a nossa última boia de salvação. Viu, Senador Beto? Eu estou falando só sobre rodovia, não estou falando dos outros aspectos.

Então, eu acho, insto: olhe bem, não se trata de caça às bruxas nem de condenação, não; nós temos que melhorar isso. Como? Nós temos essa responsabilidade, junto com o TCU, com o Ministério dos Transportes, com a ANTT, e acho também que temos que ouvir a Associação das Concessionárias; porque, se eles são a última tábua de salvação, nós não podemos maltratar essa boia! Se nós a maltratarmos, ela vai submergir e vai nos levar junto.

Nós temos que construir um modelo de supervisão, de metas, de, se não alcançadas as metas, verificarmos onde é que nós estamos falhando e recebermos - aí sim - relatórios, na Comissão de Serviços de Infraestrutura, periódicos dizendo se esses índices estão sendo satisfeitos ou não, porque o tema mais grave que nós temos na nossa vida diária é a rodovia. Eu não estou dizendo que é o mais importante, mas é o mais utilizado pelo povo brasileiro.

Então, o meu apelo é no sentido de que seja agendada uma audiência pública com esses personagens, para sabermos se o modelo de otimização, que vai ser fechado neste fim de ano... O prazo para a adoção do processo de otimização termina neste ano, e eu considero isso a esperança do momento. Temos que transformá-la numa solução para os contratos em andamento e numa lição para os futuros, já que o próprio Governo está demandando novas licitações - que são muito bem-vindas, desde que o conteúdo do contrato que delas resultar não contenha os defeitos que produziram esse estrago, que o relatório não esconde, mas não revela na sua plenitude.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Bem, eu quero explicar para os senhores e as senhoras que é um aviso do Tribunal de Contas. Esse aviso, em que o Tribunal está nos comunicando, solicita... E o parecer do Relator é pelo arquivamento. Mas, antes desse arquivamento, nós solicitamos um pedido de informações ao Ministério dos Transportes. Ao retornarem as informações do Ministério dos Transportes é que nós poderíamos atender o Senador Esperidião com a audiência pública...

Pode falar.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas eu gostaria de já fazer o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito, o senhor pode fazer...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Gostaria de fazer o requerimento, e complemento dizendo: o Ministro nós podemos convidar...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... a ANTT, infelizmente, tem projeto aí em andamento, mas nós não podemos... mas podemos convidar, também.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Eu tenho aqui vários inscritos, mas eu quero explicar o seguinte: isso é muito grave, e a Comissão deve se posicionar. Quanto à maneira de se posicionar, até que eu gostaria de, depois, ouvir o Otto também, com a experiência que ele tem do Tribunal de Contas, sobre esse tema, para nos orientar da maneira melhor possível. A gente ouvir um relatório desses, um aviso do Tribunal de Contas, e a gente ficar aqui de braços cruzados, deixando o bonde passar... Parece, assim, que nós estamos permitindo que a coisa role como está, não é? Então, eu vou ouvir V. Exa.

E eu quero aproveitar que o plenário está bem composto para avisar que nós estamos chegando ao mês de dezembro e tem muitos projetos de lei em tramitação. Eu até já designei os Relatores. Eu gostaria que ninguém devolvesse as relatorias, que fizessem o mais rápido possível os seus relatórios, para que a gente pudesse votar nessas três ou quatro sessões que teremos até o dia 19 - está muito curtinho o prazo -, para não deixar... Em fevereiro, nós passamos a Presidência para um dos senhores, de outro partido provavelmente, e eu não gostaria de deixar acumulado.

Então, que aqueles relatórios que estão já com os ilustres Senadores sejam fechados para a gente votar agora no mês de dezembro.

A gente pode até marcar algumas reuniões extraordinárias para os não terminativos, para dar uma esvaziada na pauta e facilitar a vida de quem vier me suceder, porque está muito em cima.

Até a audiência pública, essa requerida pelo Senador Esperidião Amin, eu não sei se dá para encaixar ainda nesse pedacinho de ano.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Tem que encaixar.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - É? Vamos ver se a gente consegue, nem que não seja ordinariamente em uma terça-feira; a gente pode marcar uma audiência pública em outro dia. Como o tema é muito importante, nós gostaríamos de... já que recebemos o aviso, nós temos que dar uma solução aqui.

Então, aqui estão inscritos o Marcos Rogério e, a seguir, o Carlos Viana.

Tem mais algum Senador que gostaria de falar? (*Pausa.*)

Senador Jaime Bagattoli.

Mais algum Senador gostaria de falar sobre esse tema? (*Pausa.*)

Senador Jayme Campos.

Mais algum?

Senador Otto, eu tinha te nomeado para falar aqui. (*Risos.*) Eu gostaria que V. Exa. desse uma opinião como ex-Conselheiro do Tribunal de Contas: o que o senhor faria nesta situação minha aqui, com um aviso desses do Tribunal de Contas?

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - BA. Pela ordem.) - Eu acho que nós deveríamos fazer uma audiência pública, chamar uns dois membros lá do Tribunal de Contas da União...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - BA) - ... para um debate mais profundo a respeito desse tema.

A nossa experiência agora, na Bahia, que vai se encerrar em 31 de dezembro, foi a pior possível com a concessão da BR-324 e da BR-116, até porque, dentro do processo de análise, a empresa não prestava um serviço de qualidade e queria aumentar as tarifas, o que não foi aceito.

Nós levamos para o TCU e resolvemos, inclusive, que deveríamos cancelar e o governo assumir, até porque a qualidade era muito ruim, e eles questionavam na Justiça com advogados e postergavam: foram vinte e tantos anos de exploração com uma péssima qualidade de serviço.

Eu acho que deveria existir uma norma que, dentro da concessão, pudesse estipular mais responsabilidade com a concessão dessas rodovias, todas federais.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Então, como é que eu faço aqui sobre o pedido?

Posso atender verbalmente o requerimento ou tem que ser oficial? (*Pausa.*)

Então, o gabinete de V. Exa. pode formalizar? Para nós já agendarmos ainda neste...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Só informe o seguinte: a data...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está bem, eu vou encaixar.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas seria Ministério dos Transportes...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... TCU, ANTT e Associação das Concessionárias.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Combinado.

Marcos Rogério.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, é realmente um tema importante, e eu queria... Conforme consta aqui da tramitação da matéria, esse tema vem para a CI derivado de uma decisão do Tribunal de Contas da União.

Eu não sei se o Relator ou V. Exa. saberiam dizer: da lavra de qual Relator é essa decisão?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. *Fora do microfone.*) - O acórdão?

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O acórdão. É um acórdão do Tribunal, mas...

É porque é uma situação atípica. Eu estou fazendo esse questionamento porque é uma situação atípica.

O Tribunal de Contas da União tem instrumentos próprios para fazer cumprir leis e contratos. Ele está compartilhando com a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal uma situação em que ele, TCU, poderia determinar,

diferentemente da Comissão, eminente Relator Veneziano. A Comissão dá parecer, a Comissão dá pitaco político, a Comissão aprova, mas ela não tem poder coercitivo, diferentemente do Tribunal; esse tem poderes próprios, competências próprias para fazer cumprir aquilo que está estabelecido em lei e aquilo que está convencionado e ajustado nos contratos.

Os contratos públicos têm força de lei, embora, nesse ambiente regulado de concessões, me pareça um território um pouco obscuro, conforme já foi relatado aqui por muitos: o Senador Amin traz a experiência de Santa Catarina, o Senador Otto traz a experiência da Bahia. Espero que não, mas, daqui a pouco, Rondônia, que está num caminho de concessão, estará reclamando a mesma coisa, não só nas rodovias, Senador Jaime, mas agora estão tratando da concessão também da nossa hidrovía; ou seja, esse é um setor que é problemático por natureza.

A bem da verdade, nós estamos tratando aqui de contratos que são de uma época distante, são contratos que derivam do período de 1994 a 2015, não são contratos novos, não estão dentro desse último pacote de concessões que nós tivemos mais recentemente.

Na época do Ministro Tarcísio, que estava à frente do Ministério da Infraestrutura, nós tivemos muitas concessões. E nós aqui, no Senado Federal, enquanto Comissão de Infraestrutura, tivemos a oportunidade de debater esse assunto de maneira mais profunda, de maneira mais criteriosa, verificando, inclusive, os problemas que nós tínhamos identificado nesses contratos que agora se mostram de difícil solução; porque fizeram os contratos, estabeleceram as concessões, mas o cidadão que paga a conta não teve o benefício.

E aí veio aquela indagação, que fez aqui o eminente Senador Esperidião Amin, com a sua experiência e com a sua vivência: "Agora se está diante de uma situação: rompe-se o contrato ou tenta-se ajustar o contrato para salvar aquilo que é possível salvar?". Porque você tem uma situação em que o concessionário já vem explorando há alguns anos e, em muitos casos aqui, há décadas, porque é de 1994. Ele vem explorando há décadas, mas não cumpriu aquilo que estava estabelecido em contrato.

Apenas uma multa vai resolver o problema? A sociedade vai ficar sem o benefício do mesmo jeito. Agora, existem mecanismos coercitivos para impor a obrigação de fazer ou um instrumento de estímulo para que o faça? Porque talvez para o concessionário, neste momento, o melhor dos mundos seria: "Olha, já explorou o que podia explorar, não fez o que deveria fazer, deixa como está e faz uma nova concessão". Mas quem vai pagar essa conta de novo? É o usuário.

Então, quando eu faço o questionamento aqui em relação ao TCU, é porque o TCU está com a batata quente na mão e talvez também não saiba o que fazer, Conselheiro Otto.

O TCU também, certamente com esses mesmos questionamentos... Porque uma coisa é a letra fria da lei. Na letra fria da lei e num contrato estabelecido, parece fácil resolver. É simples: executa e manda fazer; mas qual é o ambiente que você tem para concretizar a feitura dessa obra, a execução dessa obra? Então, é realmente um problema complexo.

E aí eu vou aqui, na mesma direção do eminente Senador Esperidião Amin e depois confirmado também por Otto, dizer o seguinte: o que nós podemos fazer enquanto Comissão de Serviços de Infraestrutura aqui, na esteira do relatório muito bem fundamentado do Senador Veneziano, é realmente ouvir quem tem experiência com o assunto e quem está de frente para esse problema. No caso aqui, é a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que tem vínculo com esta Comissão de Infraestrutura. Eles têm, dentro do mandamento regimental, obrigação de comparecer ano a ano a esta CI, para prestar contas do que estão fazendo, para apresentar relatórios.

Aí eu me permito aqui secundar a fala do eminente Senador Esperidião Amin, recomendando, nesse caso, que ao vir a esta Comissão, dentro do que manda o Regimento do Senado Federal, que vincula a Agência Nacional de Transportes Terrestres, para vir prestar aqui relatório, que, nesse caso em particular, dada a dimensão do problema, a gravidade do problema, o relatório seja direcionado a responder sobre esse fato especificamente.

Eu acho que aí poderia ter a concordância dos colegas aqui da bancada da CI, porque tem muitos outros assuntos que nós poderíamos questionar, mas, se esse é um assunto realmente delicado e complexo, poderíamos dar a eles a oportunidade: "Olha, nesse relatório anual que vocês têm a obrigação de fazer - e aí tem que comparecer -, que se dedique tempo, clareza, para trazer informações e encaminhamentos para esse tema das concessões problemáticas".

É a sugestão que faço à Comissão, ressaltando reconhecer que é realmente um problema de difícil solução, porque se estende no tempo, há muito tempo, e que se simplesmente se decretar a caducidade ou a suspensão desses contratos, o maior prejudicado nesse momento vai continuar sendo o usuário-cidadão que paga a conta.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Senador Marco Rogério, o Relator lá no Tribunal é o Ministro Bruno Dantas.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O Presidente do Tribunal!

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Presidente, gostaria só de fazer algumas considerações.

Há de se observar primeiro que, evidentemente, nós não temos aqui como conhecer, a não ser saber que cada um desses contratos, por versarem sobre assuntos nos quais recursos públicos estão dispostos, passa pelo crivo do Tribunal de Contas da União, que deve fazê-lo um a um. Isso é fato, é conhecimento de todos. Não seria cabível que nós aqui trouxéssemos esse histórico um a um.

Também é de se levar em consideração esse lapso de quase 20 anos de análise de uma representação que foi feita pelo Ministério Público, sobre a qual se debruçaram os Srs. e as Sras. Auditores do Tribunal; e ao tempo de uma análise que não é fácil, não é rápida, puderam levá-la ao conhecimento do Relator, o Ministro Bruno Dantas, hoje Presidente, para que, ao final, o plenário pudesse ter uma decisão, decisão essa que se firma no acórdão.

É pertinente, portanto, se o lapso de 20 anos concluiu-se em 2015, que alguns desses episódios, algumas dessas situações - até porque no próprio relatório V. Exas. puderam observar que o próprio tribunal deixa de ter as informações mais precisas, senão aquelas levadas pela CNT. É um relatório que nós não pudemos ... -, com todo o devido reconhecimento às figuras, que são extremamente compenetradas e qualificadas, integrantes, desde as assessorias, as consultorias, aos senhores que compõem o colegiado do tribunal, até mesmo as próprias informações sobre as quais poderiam repousar as atenções para uma decisão ou uma constatação derradeira, não são substancialmente as mais seguras.

Penso eu, Presidente Confúcio, que, de 2015 para cá, passada quase uma década, muitas dessas questões levantadas, as precariedades - não que não existam mais, elas existem e são de conhecimento de todos -, os descumprimentos, os desarrazoados, os descompromissos dessas empresas ou desses consórcios que se lançam às disputas com preços que sabidamente não arcarão para, mais à frente, gerar um prejuízo em distratos, discussões que se arrastam por longos anos em juízo, nós poderíamos, sim, convidar para que o Ministério dos Transportes, que aqui esteve no início das atividades, em 2023, trazendo perspectivas e fazendo levantamentos - o Ministro Renan Filho esteve conosco numa série de audiências que foram propostas e promovidas por esta e pela própria Comissão de Desenvolvimento Regional - para que haja uma atualização. Nesse período, 20 anos, as concessões foram estas, aquilo que o Tribunal de Contas enxergou, de fato como elas se encontram: foram retomadas, foram concluídas, foram feitos distratos? Penso que com isso, mais as presenças dos que integram a ANTT e outros que poderiam aqui conosco tratar sobre a temática, poderíamos atualizar esse relatório. Penso eu dessa forma. É delicado, mas vamos levar em consideração que nesses dois últimos anos, Presidente Confúcio Moura, nós tivemos um aporte considerável de recursos públicos e de outras retomadas até mesmo de concessões. Falo isso porque no meu estado há exemplos. Então, a gente reatualizaria. V. Exa. poderia, evidentemente ouvindo o Colegiado, remeter ao conhecimento de S. Exa. Ministro Renan Filho, o convite. Mesmo não vindo, que ele apresentasse essa atualização sobre esse período de 20 anos sobre o qual se debruçou o Tribunal de Contas da União para que nós atualizemos.

Isso que nós estamos discutindo não está atualizado, evidentemente não está. Não somos capazes de saber se aquelas concessões que se verificaram de 1994 a 2015 foram concluídas, se foram renovadas, se foram objeto de questionamentos, como o próprio Senador Otto Alencar mencionou, passadas duas décadas lá na Bahia se encerrando agora. É uma ponderação que eu faço.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Venê, não está atualizado mesmo. O relatório do Tribunal de Contas é de 2019, o relatório inicial do Relator é de 2019, ou seja, de 2019 para cá também muitas coisas já aconteceram.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Verdade, perfeito. Eu passo a palavra para o Senador Carlos Viana.

O SR. CARLOS VIANA (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - MG) - Obrigado, Presidente.

Meu bom dia aos Senadores.

Em Minas Gerais, nós temos e somos um exemplo claro de como sofremos no Brasil com as estradas federais. Minas tem o maior número de quilômetros de rodovias sob responsabilidade do Governo Federal, um estado central que acaba vivendo tudo, os casos que temos aqui de outros estados se juntam à nossa experiência em um grau muito maior.

O Senador Esperidião Amin falou sobre casamentos aqui. Senador Esperidião Amin, quando a igreja criou o termo casados até que a morte os separe, as pessoas viviam 35 anos. Hoje as pessoas vivem 80. Só que o desafio continua o mesmo, se para 7, 8. Nessa questão dos contratos, qual é a analogia que eu faço aqui? Na questão dos contratos, a nossa situação é muito mais difícil, porque nós não conseguimos fazer um divórcio. Quando a pessoa não dá certo, eles vão caminhar, seja

com 7, 8, 80. Mas estradas, o que foi colocado pelos colegas, é um casamento que dura no mínimo 15 anos para poder ser desfeito e a custo muito alto para o consumidor brasileiro, para o contribuinte.

Vou citar para o senhor três casos que nós tivemos, dois principais em Minas, de privatização, ainda no Governo da ex-Presidente Dilma, BR-040, BR-262. O Governo lançou os leilões sem uma pesquisa profunda, sem uma política mais correta, pegou fundos de pensão, Petrobras, Banco do Brasil, colocou como sócios das empresas, e essas empresas assumiram as rodovias. Foi o maior desastre que nós podemos pensar em termos de política pública. Eu aprendi aqui que qualquer decisão errada que nós tomamos num projeto aprovado a toque de caixa mandado pelo Executivo nós levamos dez anos para consertar, e foi exatamente o que aconteceu. Nós levamos dez anos para poder tirar das mãos de empresas que não queriam mais a concessão e passar para outras. A BR-040, por exemplo, está dividida em dois trechos: Rio de Janeiro-Belo Horizonte, Belo Horizonte-Brasília. A empresa queria devolver, os planos de pensão não queriam mais ser sócios, pelo prejuízo que deram aos servidores públicos, e ainda assim nós levamos quatro anos para poder tirar das mãos, Senador Omar, e colocar um novo. A empresa que ganhou a concessão agora este ano - eu trabalhei como Vice-Líder do Governo passado quatro anos nessas concessões para refazer -, agora esse Governo, depois de um ano de análise, decidiu dar sequência ao projeto que herdou do Governo anterior, inteligentemente, porque é interesse do país, não é uma questão partidária, e a nova empresa assumirá agora. O senhor veja bem, desde o Governo Dilma nós estamos pagando pedágio por uma rodovia que não foi duplicada em absolutamente nada praticamente, os trechos perigosos se tornaram ainda mais mortíferos, e o contribuinte pagando. É um casamento que nós somos obrigados a ficar com ele. A BR-262 faz a ligação com o Triângulo Mineiro, outra fundamental. A empresa queria uma indenização de R\$5 bilhões para devolver o contrato, não fez nada, as multas, disse bem o Senador Esperidião Amin, não resolveram coisa alguma, e a empresa ainda queria 5 bilhões para devolver. Foi-se à Justiça, fez-se uma ameaça, inclusive sobre o patrimônio dos associados, eles entregaram e agora uma nova concessão será feita.

Só que aí tem uma coisa: o pedágio, que antes era de R\$5,40, em média R\$6, hoje vai para R\$14. E o pior de tudo, não se vai cobrar pedágio como se queria, como nós trabalhamos e foi a minha sugestão ao Ministério de Transportes. A tarifa mais alta só depois da duplicação, depois, Senador Amin, que a empresa entregasse a duplicação, aí poderia cobrar a tarifa cheia. Até lá, teria que se contentar com a tarifa menor, ou seja, é uma forma de a empresa entrar com os recursos. Não. Foi decidido agora que a tarifa cheia - ou seja, mais do que o dobro -, passa a valer desde o dia em que a concessão nova assumir. Esse é um problema sério que nós estamos...

O Tribunal de Contas da União, nós, aqui, muitas vezes, estamos dando a ele um gigantismo que não deveria existir, porque o Tribunal é um tribunal fiscalizador de contas. Na questão da avaliação dos contratos, se eles são bons ou se eles são ruins, nós é quem deveríamos fazer isso, e eu concordo plenamente com as audiências públicas que estão aqui. É nossa função dizer: "Olha, o projeto que está vindo do Executivo ou que está sendo aplicado pelo Executivo não é interessante ao país, e nós sugerimos que sejam feitos de outras formas." Devemos trazer para cá os especialistas, colocar as experiências anteriores e entregar ao Executivo o posicionamento do Parlamento, não entregar ao Tribunal de Contas uma responsabilidade que nós deveríamos ter feito, lá atrás, na fiscalização daquilo que nós aprovamos.

Esse relatório que está aqui, do Senador Veneziano, que foi muito bem-feito, é uma amostra clara de se fazer o seguinte: de quem é o problema? É a minha visão. De quem é o problema? O problema é de todos nós, mas a responsabilidade maior é nossa, de poder tomar as decisões e fazer as cobranças! Nós temos que fiscalizar o Governo, e o contribuinte, ou quem está nas estradas, espera de nós! Por que vai ser esse pedágio essa fortuna? Por que, ao contrário de a empresa fazer primeiro a obra e depois cobrar o preço mais alto, nós somos obrigados a pagar desde o primeiro momento?

Isso foi no Mato Grosso, isso foi em Santa Catarina, onde passei lá pela 101, e é um absurdo o trânsito no entorno de uma região que hoje está entre as que mais crescem no Brasil, que é Balneário Camboriú; é no meu estado, em que rodovias isolaram regiões do meu estado, como o leste de Minas Gerais, com a BR 381, por exemplo. Nós fizemos quatro concessões que não deram certo. Quatro. Por quê? Porque nós queríamos que as empresas, primeiro, fizessem o investimento, para depois cobrar do contribuinte.

Hoje, não! Estamos resolvendo o problema do mesmo jeito que resolvemos lá atrás, na época da ex-Presidente Dilma, mas da seguinte maneira: agora o preço do pedágio vai ser o que as empresas querem, não o que nós decidimos como melhor para os contribuintes. Então, o meu apoio total ao relatório e às audiências públicas em que nós podemos realmente assumir as rédeas, dar a nossa contribuição e dizer ao contribuinte por que é que ele vai pagar o preço do pedágio que hoje está sendo estabelecido em todo o país, especialmente no meu estado.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito bem, Carlos Viana.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Presidente, perdoe-me...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Só um minuto.

Pode falar, Senador Omar.

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AM) - Sr. Presidente, essa discussão nos causa, lá no Amazonas, em Roraima e em Rondônia, uma certa inveja.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Queríamos ter esse problema.

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AM) - Queríamos ter esse tipo de problema.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AM) - Não, não, referente à 319, Senador, que não é asfaltada. Já foi asfaltada, mas hoje a gente não consegue asfaltar. Roraima, Rondônia e o Amazonas principalmente.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - O Amapá também.

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AM) - Não, o Amapá, não, o Acre; ligaria o Acre também ao Estado do Amazonas via terrestre. Isso nos causa uma certa inveja, não de uma forma má, mas eu acho que o erro está nas agências reguladoras, não no TCU. O TCU faz uma parte... Inclusive, quando se construiu o gasoduto que liga Coari a Manaus, o preço do gás, pelo preço que foi feita a obra, queriam cobrar acima do valor de mercado. Por quê? Para repor o valor que foi gasto na obra.

O TCU interveio de forma muito correta e ajudou a colocar um preço competitivo no mercado, porque, senão, não teria competitividade nenhuma e não teria valor nenhum ter feito aquela obra. Mas eu acho que aí tem um problema: quando se criaram as concessões e se privatizou, se criaram também as agências reguladoras. E aí, nós temos reclamações da Aneel, nós temos reclamações da Antac, nós temos da Anac, nós temos...

Ainda há pouco, eu estava assistindo no meu gabinete uma discussão sobre aviação. E, se a gente for analisar, nós é que colocamos esses membros das agências reguladoras lá para fazer o nosso papel aqui, Senador Carlos Viana. Correto? Só que eles não estão fazendo. Por quê? Porque são indicações políticas, e não técnicas.

Isso está acontecendo no meu estado agora em relação à Amazonas Energia, que está quebrada e não faz investimento. Nós temos energia em quantidade, mas uma distribuição de má qualidade, porque não houve os investimentos que eram acordados lá no contrato inicial. E, quando se tenta trocar a empresa, a Aneel mete o dedo lá por questões políticas, por interesses políticos, e não pelo interesse de uma sociedade, de uma população.

Se nós estamos discutindo aqui questão de pedágio, tem uma agência reguladora para que se faça cumprir os contratos que foram feitos inicialmente; sai da questão política para a questão técnica. O erro está no princípio das agências reguladoras. O que nós tínhamos que investigar hoje não são contratos específicos de uma empresa ou de uma corporação com a manutenção e a concessão, e sim o papel das agências reguladoras hoje, de todas, sem exceção - sem exceção. Porque, se não houver reclamação em relação às...

Nós temos reclamações em relação à Agência Nacional de Aviação Civil. Temos ou não temos? Temos muitas. Temos em relação à Antac; temos em relação à Aneel; temos em relação a todas as agências que foram criadas no Governo do ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso, quando se começou a fazer a privatização. Tinha que ter alguém para regulamentar e fiscalizar.

O TCU nos encaminha - e aí, o relatório do Senador Veneziano é muito correto, e a proposta que ele fez agora é mais correta ainda -, mas eu acho que nós precisamos repensar muito o princípio de tudo isso. Não é depois que o problema está criado que a gente tenta solucionar pontualmente. Isso é uma questão cultural que está dentro nessas agências. Nós temos que rever isso.

Qual é o papel dessas agências reguladoras hoje para a população, para o consumidor brasileiro de modo geral? É essa a questão. Quem é que manda?

Então, Senador Confúcio - V. Exa. é da nossa região também -, eu queria estar discutindo aqui a concessão da BR-319. Infelizmente, estamos brigando ainda para asfaltá-la.

Então, quando digo que sinto uma certa inveja nessa discussão, é porque não posso discutir isso porque, infelizmente, não nos permitem sermos brasileiros 100%, não nos permitem que possamos ser integrados ao Brasil - nem o Estado do Amazonas, nem o Estado de Roraima.

Então, a minha avaliação sobre isso é que, quando se faz as concessões, algumas pessoas são responsáveis por fiscalizar. E aí não é o Ministro e não é o TCU, mas a agência reguladora tinha que estar olhando o preço, até porque não se cobra

pedágio sem antes as agências reguladoras analisarem se pode ou não ser cobrado ou aumentado esse pedágio; se são cumpridas ou não as metas da privatização daquelas vias.

E hoje, infelizmente, essa fiscalização...

Aí caímos aqui numa discussão não técnica, mas meramente política, em que a gente vai rodar, rodar, rodar, vão aparecer sete pessoas dentro de uma canoa, cada um remando para um lado, a canoa rodando, e não vai a lugar nenhum.

Era a contribuição que queria dar em relação ao princípio de tudo isso. Onde está o erro? O cerne da questão é onde está o erro. Temos que atacar onde começou o erro. E o erro não está no agora, o erro está no princípio da formulação da política de fiscalização e de privatização, em não se cumprir absolutamente nada e se manter. E, ainda, com ajuda de fundo, do BNDES, dinheiro a fundo perdido, uma série de fundos que são criados por nós aqui, e que são utilizados; e outras questões que são colocadas à disposição das empresas que tomam a concessão dessas vias.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Essa semana foi lançado, no âmbito do Ministério dos Transportes, uma nova modelagem de concessão rodoviária. É um fato que muitas dessas modelagens são da data de 1990.

Então, vai ser muito importante essa audiência pública, até para trazer essas novidades para a gente.

Quero só passar aqui para o Senador Jaime Bagattoli.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Só quero ler o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Vou fazer uma leitura mais concisa. A justificativa eu não vou ler.

Para deixar registrado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Requeiro, nos termos do art. 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública com o objetivo de debater a situação atual das concessões rodoviárias, e a otimização dos atuais contratos, que é isso que o senhor está lendo, bem como as perspectivas para o futuro.

Fiz bem genérico.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados: Representante do Ministério dos Transportes, ANTT, TCU e Associação das Concessionárias.

Segue-se a justificação.

Mencionei aqui o Ministro dos Transportes.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está bem.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Houve uma sugestão aqui de que se convidasse também o Dnit. Não faço nenhuma objeção, mas, se estamos convidando o Ministério dos Transportes...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - O Dnit vem junto.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se o Ministro quiser, ele vem.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, eu não explicito o Dnit, mas é evidente.

Então, Ministro dos Transportes, TCU, ANTT e Associação das Concessionárias. São os quatro polos desse mundo.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Obrigado.

O SR. CARLOS VIANA (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - MG. Pela ordem.) - Pela ordem, Sr. Presidente. V. Exa. poderia colocar em votação, porque, enquanto vamos falando, vamos votando. Seria possível isso? É porque já há outra Comissão...

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - É exatamente isso, Presidente.

O SR. CARLOS VIANA (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - MG) - Essa é a sugestão. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito. Eu vou atender aqui o pedido.

Antes de passar, Jaime, nós já discutimos dois projetos: um, não terminativo, do Veneziano; e o do Astronauta. *(Pausa.)*

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - O Projeto nº 1 foi retirado, Sr. Presidente, que é o do Senador Weverton, e o 2 teve pedido de vista do Senador Otto.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então, já foi discutido.

Os Senadores e as Senadoras que aprovam esses dois projetos - um é um aviso e outro é um projeto de lei - permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Estão aprovados.

Senador Bagattoli, por favor.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Obrigado, Presidente.

Aqui nós já discutimos bastante essa situação dos contratos anteriores da maioria das privatizações. Senador Confúcio, eu peço encarecidamente - e sei que o senhor tinha um desejo, que gostaria muito... É sobre a situação da BR-364, da privatização. Não só como usuário daquela rodovia, quero dizer aqui ao Senador Omar...

O Omar está ainda aí? *(Pausa.)*

... e ao Jayme Campos, que está aqui, para as pessoas entenderem, que Rondônia tem em torno de 1.850 km de rodovia federal, sendo que só temos como espinha dorsal, Senador Jayme Campos, a única BR, que é a 364, e 700 km estão indo, praticamente quase 50%, para a privatização.

Nós temos um grande problema lá, que começa pelo meu Município de Vilhena, uma cidade de cem mil habitantes: nós temos a travessia dos perímetros urbanos de Vilhena, de Pimenta Bueno, de Cacoal, de Presidente Médici, de Ouro Preto, porque Ji-Paraná já saiu por fora, de Jaru e Ariquemes, nós temos um problema seriíssimo, que é a rodovia cortar essas cidades ao meio, passando dentro do perímetro urbano. É esse ainda o grande problema.

(Soa a campanha.)

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu quero deixar um alerta aqui. Não é só sobre o valor do pedágio, porque, por exemplo, nós empresários, quando erramos, tentamos corrigir aquilo que está errado para não errarmos de novo. Então nós não podemos...

Essa audiência pública vai ser de suma importância para nós discutirmos esses assuntos. E nós não podemos botar, Senador Jayme Campos, um peso nas costas do setor produtivo. Aquela rodovia vai custar caro para o setor produtivo e ela é a única rodovia. Se cair uma ponte lá, acabou, não vai mais ninguém para Porto Velho. Só existe uma única rodovia e vai para a privatização. E ainda mais: querem até privatizar o Rio Madeira também. Aquilo que Deus deu de presente para nós, para o povo brasileiro, vai ser privatizado também, porque é o transporte mais viável que nós temos para o transporte pesado.

Então, eu deixo um alerta aqui a V. Exa., que é Presidente desta Comissão: nós temos que conversar mais uma vez com Renan Filho, mais vezes, nós temos que discutir essa situação.

Eu sei que está na iminência de abrir essa licitação. Eu pediria que fosse feito um estudo mais cauteloso sobre isso. Nós não podemos errar mais. Não podemos mais errar nessas privatizações.

E também... Outra coisa: eles vão começar, e um ano depois estarão cobrando pedágio - já estão cobrando pedágio. Como é que vai ficar essa travessia dos perímetros urbanos dessas cidades? Sabe o que é que vai acontecer lá na frente? É igualzinho ao que está acontecendo, à situação das outras rodovias que foram privatizadas.

Aquela questão da 101, aquilo é vergonhoso! Aquilo ali... Aquela situação da 101, aquilo ali vai chegar a um momento em que vai entrar num caos total. E eu não vejo, Senador Amin, na 101, nada, nenhum projeto mesmo, vamos dizer, de magnitude que vá resolver aquele problema do litoral de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O que eu quero dizer é que eu quero defender lá, o nosso Estado de Rondônia, o Mato Grosso, o Acre e o Amazonas. São quatro estados que poderão ser penalizados - já estão sendo - por uma única rodovia.

Está aqui Miguel de Souza, engenheiro, que conhece aquilo mais do que a palma da mão. Ele sabe quais são os problemas, de tudo aquilo. Tenho certeza de que o Miguel de Souza é uma pessoa que também está preocupada - assessor seu - com essa situação da 364.

Então, vamos analisar mais profundamente isso aí, vamos discutir melhor antes de nós levarmos essa rodovia para a privatização.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Bagattoli.

Eu passo a palavra para o nosso último inscrito, Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Sr. Presidente, Senador Confúcio, e demais colegas Senadores, serei rápido aqui.

Quero dizer que é muito oportuna esta audiência hoje aqui - esta reunião, melhor dizendo -, na Comissão, porque está sendo tratado um assunto que, para mim, particularmente, é muito caro, na medida em que o relatório promovido pelo ilustre Senador Veneziano foi perfeito, e aqui nada mais é que a verdade retratada pelo Tribunal de Contas da União.

Mato Grosso sofreu 13 anos com uma concessão que foi promovida lá atrás pelo Governo Federal. E foi a empresa chamada Nova Rota do Oeste, que era uma extensão da Norberto Odebrecht, que ganhou essa concessão. Explorou por 13 anos. Um verdadeiro caça-níquel foi implantado no lombo da BR-163. Roubou o povo mato-grossense 13 anos. Foi preciso uma negociação... Inclusive, aqui eu quero agradecer ao ilustre Ministro Vital do Rêgo, que nos ajudou a resolver essa situação, até como membro do Tribunal de Contas da União, ao Ministro Nardes...

(Soa a campanha.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - ... enfim, ao Colegiado do Tribunal de Contas da União, que permitiu que o Governo de Mato Grosso fizesse a assunção dessa obra, após quitar todo um passivo negociado, naturalmente, com os credores da Nova Rota do Oeste.

Nós criamos lá uma empresa, que se chama MT PAR, e assumimos, para que pudéssemos fazer o quê? A duplicação da BR-163, que é considerada a estrada da morte no Brasil. Só num ano, morreram mais de 300 pessoas de acidente automobilístico. E ali trafega praticamente toda a riqueza do nosso estado. Ela corta o Mato Grosso. Sai lá do Nortão do estado e vem, naturalmente, para os grandes centros consumidores, sobretudo para os portos de exportação, Paranaguá, Porto de Santos.

O que acontece? O Omar Aziz foi muito real aqui. Vamos ser honestos: o problema está nas agências nossas; elas não fiscalizam adequadamente, como teria uma agência reguladora de fiscalizar. Passou a ser, vamos aqui ser bem transparentes, um órgão de indicações políticas.

Certa vez eu participei, Senador Veneziano, da indicação que veio aqui de um cidadão para ser diretor de uma empresa no Governo que trabalha com a área de ferrovia. Ele era advogado, e não conhecia sequer o sentido do que, de fato, era a questão de ferrovia no Brasil e praticamente da área, porque não era da área. É lógico que tinha que ter até um mínimo de pudor e não aceitar uma indicação para um cargo desse. Com o decorrer do tempo, eu tenho a sensação de que as agências não têm cumprido com sua finalidade - com todo o respeito que eu tenho aqui -, ou muito pouco, ou quase nada, seja Aneel, Anac, Antaq, ANTT, etc., etc.

Agora precisamos fazer esta audiência pública aqui e dar também nossa contribuição, nossa opinião, nossas soluções para resolvermos essa situação, porque ela é grave, gravíssima. Praticamente 50% das privatizações no Brasil vão de mal a pior. Eu vejo lá pelo Mato Grosso quando aconteceu... Se o estado não assumisse, não estava tendo, no mínimo, pelo menos, a manutenção da rodovia para que pudéssemos trafegar. Feito isso aí, quem paga a conta? Quem é? É o cidadão brasileiro, aqueles que são usuários dessas rodovias. Então, aqui parece que tudo é feito para não dar certo, vamos ser bem honestos.

Eu sei que tem um pacote para ser lançado de privatizações. Um pacote agora veio com o anúncio por parte do Ministro Renan Filho, que trouxe esse grande pacote de privatizações.

Nós aprovamos, Senadora Eliziane Gama - V. Exa. já estava aqui, e o Senador Confúcio, não sei -, o PLS 261, marco regulatório das ferrovias do Brasil. V. Exa. acompanhou. Quem foi o Relator da matéria, se não me falha a memória, foi o Senador Marco Rogério ou o Jean Paul Prates. Ele que era o Relator. Bacana. Agora nós temos que colocar em prática as ferrovias. O Brasil tem que expandir, crescer essa área, porque é um transporte menos poluente, mais barato, etc.

Em Mato Grosso conseguimos, graças a Deus, em um trabalho em conjunto com o Tribunal de Contas da União, permitir que a ferrovia que hoje tem lá no estado, que está passando em Rondonópolis... O Estado de Mato Grosso passou a ser o

quê? O poder dado ao estado permitiu que ele hoje faça o chamamento público. E a obra está andando agora, vamos andar 700km para frente, ou seja, de onde está parada até Lucas do Rio Verde. O Governo Federal também é muito moroso, mas muito moroso. Nós fizemos esse enfrentamento e conseguimos que o próprio estado... A própria Constituição Federal, se não me falha memória, no art. 22, §4º, permite também que o estado, em determinadas situações, possa licitar, como faz nas licitações estaduais, em que os estados têm atribuição e competência. Por que os estados também, em algumas situações de rodovias federais, óbvio e evidente, com a cedência do Governo Federal, não fazem a licitação, porque eles estão mais perto, podem cobrar mais, podem fiscalizar mais?

A estrutura da ANTT é muito pouca, aquém do que precisa ser fiscalizado: as nossas rodovias federais. Se você vir a estrutura, o contingente é muito pouco de pessoas, como a de outros órgãos do Governo Federal, que praticamente estão, literalmente, falidos. É o caso do Inkra.

O Inkra envelheceu e, de lá para cá, não foi contratado ninguém, nenhuma turma. Por incrível que pareça, não tem nem prédio para funcionar o Inkra. Estavam usando uma sala lá na Associação Mato-Grossense dos Municípios para que os superintendentes pudessem atender as pessoas interessadas que querem falar com eles.

Então eu acho que V. Exa. tem um papel preponderante antes de fechar o seu mandato aqui, caso fosse reeleito e tivesse a garantia. Nós temos que fazer essa audiência pública aqui e chamar estas autoridades para ver qual encaminhamento está sendo tomado: o ministro, o Presidente da Associação Nacional das Concessionárias, o Presidente da ANTT, algum membro do Tribunal de Contas da União, para virem aqui.

Nós buscamos também o quê? Uma solução. Nós damos a nossa contribuição para trazermos, com certeza, uma melhor perspectiva em relação a essas concessões que estão sendo feitas, praticamente todos os anos, aqui no Brasil. Isso tem sido feito quase recorrentemente e não tem dado certo. Quem paga a conta lamentavelmente é a sociedade brasileira.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - O tema foi muito bem discutido, o tema é polêmico, é necessário ser revisto. Todas as observações dos Senadores foram muito pertinentes, muito abalizadas, muito críticas, inclusive.

Então, nós vamos marcar. Eu vou aqui só submeter à aprovação dos senhores o requerimento do Senador Esperidião Amin. Ele já fez a leitura do requerimento de convite ao Ministro Renan Filho, ao representante da ANTT, ao TCU e à Associação das Concessionárias.

Os Senadores que estiverem de acordo com esse requerimento permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovado.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Pela ordem.) - Presidente, tendo em vista as conhecidas obrigações nossas perante outras Comissões, as suas, as de todos os integrantes, eu gostaria de pedir a V. Exa. que, no item 8, por força do que vai ser requerido pelo nosso companheiro Senador Fernando Farias, que vai, legitimamente e regimentalmente, pedir vista do item 8 para que nós possamos...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - O relatório já está pronto.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Ele apenas gostaria de ter alguns comentários conosco. E, em atenção a uma figura que entende da matéria e tem a contribuir, eu não me oponho, absolutamente, até porque é regimental e legítimo.

Pedindo licença a V. Exa. e ao próprio Senador Fernando Farias, para...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Item 8 da pauta.

ITEM 8

PROJETO DE LEI N° 3278, DE 2021

- Terminativo -

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei n° 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei n° 10.257, de 10 de julho de 2001.

Autoria: Senador Antonio Anastasia (PSD/MG)

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Nos termos do art. 282, combinado com o art. 92 do Regimento Interno do Senado Federal, se for aprovado o substitutivo, será ele submetido a turno suplementar.

2. Em 04/05/2022, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Carlos Fávaro (PSD/MT).

É de autoria do Senador Antonio Anastasia, atual Ministro do Tribunal de Contas.

V. Exa. gostaria de fazer a leitura ou não?

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Como Relator.) - Presidente, é porque de fato eu já estou sendo...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então, eu concedo vista...

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Eu gostaria, inclusive... Vim para fazer a leitura, mas por força da necessidade...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Então passo a palavra para o Senador Fernando Farias fazer o pedido de vista.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Pela ordem.) - Obrigado, Presidente.

Eu tinha falado com o Veneziano e ele foi mais ágil do que eu.

Eu queria contribuir dentro do PL dele. Então eu pediria vista.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Vista concedida.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Nós perdemos o quórum, que estava muito bom.

Devido a esse último tema ser bem discutido, foi muito tempo, mais de hora de discussão, não é?

Nós temos dois itens terminativos cujos Relatores não estão presentes. Um é do Relator Senador Heinze, e o outro é do Senador... Os dois são de relatoria do Senador Luis Carlos Heinze.

Eu vou sobrestar para a próxima reunião esses dois projetos de lei, então, ficam para a próxima.

Antes de encerrar os nossos trabalhos, eu submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião. *(Pausa.)*

O Senador Cleitinho gostaria de fazer algum comentário? *(Pausa.)*

As Sras. e os Srs. Senadores que aprovam a ata respectiva já anunciada, se estiverem de acordo, permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 08 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 48 minutos.)