



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
20/08/2025 - 20ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos. Havendo número regimental, sob a proteção de Deus, declaro aberta a 20ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 20 de agosto de 2025.

A presente reunião é destinada à sabatina dos indicados à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Antes de passar à leitura dos itens, convido para que tomem assento à mesa os indicados, que já estão aqui todos no dispositivo de honra.

Eu informo que o tempo de fala para cada indicado será de dez minutos, a exemplo do que nós fizemos no dia de ontem, todos com liberdade para expor suas falas, e, na sequência, os Senadores e Senadoras que quiserem apresentar algum questionamento, alguma ponderação também terão a palavra, com a preferência sempre do Relator falar na primeira oportunidade.

Eu indago... O Senador Fernando Farias tinha-me... V. Exa. queria fazer uma intervenção antes ou vai fazê-la na sequência? *(Pausa.)*

O.k., agradeço a V. Exa.

Portanto, iniciaremos com a sabatina dos indicados de hoje à Antaq e à ANTT, e, na parte da tarde, nós teremos mais uma rodada de sabatinados. Eu pedi à Secretaria da Comissão que, a depender da dinâmica que nós conseguirmos imprimir agora pela manhã, talvez a gente até consiga antecipar, para tentar que todos os nomes sabatinados no dia de hoje vão ao Plenário, e possa ter, como foi ontem, como a gente conseguiu ontem, uma sessão com a votação de todos os indicados, o que foi muito bom, foi um recorde para o Plenário do Senado Federal. Então, se a gente conseguir antecipar um pouco, talvez a gente consiga já fazer as sabinas e a aprovação na Comissão e no Plenário ainda no dia de hoje.

Então, se a Secretaria da Comissão conseguir contato com os indicados, a gente talvez antecipe um pouco a sabatina. Se não, fica no horário preestabelecido, com a concordância do Plenário.

Item 1.

Mensagem nº 53, de 2025, não terminativo.

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o §1º do art. 53 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Sr. Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), na vaga decorrente do término do mandato de Rafael Vitale Rodrigues.

Autoria: Presidência da República.

Relator: Wellington Fagundes.

Pronto para deliberação.

Eu iria deixá-lo para falar por último, e a minha assessoria o colocou para falar primeiro, porque ele tem, nas minhas perguntas finais... Mas, nas perguntas, você fica por último depois. Eu vou colocar Rondônia na equação.

Portanto, asseguro a palavra ao indicado, Dr. Guilherme Theo, para a sua exposição, no tempo já determinado.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Bom, primeiro, meu muito bom-dia a todos os Srs. Senadores.

Quero aqui externar minha satisfação de poder regressar à Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, novamente como um indicado, agora, desta vez, ao cargo de Direção-Geral.

Também quero agradecer, penhoradamente, à Presidência da República e ao Ministério dos Transportes pela indicação; agradecer, Presidente Marcos Rogério, pela condução dos trabalhos e parabenizá-lo não apenas pelas indicações aqui realizadas, mas por todas as formas que o senhor tem conduzido os trabalhos de temas tão prementes e importantes para a infraestrutura nacional.

Faço questão também de agradecer ao meu Relator, Senador Wellington Fagundes, conhecedor da teoria e da prática do setor de transporte e infraestrutura, que também me concedeu a honra de ter me relatado anteriormente, na minha indicação como diretor colegiado da agência.

Minha trajetória, como já exposto no relatório apresentado pelo Senador Wellington, foi basicamente dedicada ao setor de transporte, seja na minha formação, como também na trajetória profissional, e, nesses últimos quatro anos como diretor da agência, tive a oportunidade, junto com os meus pares, diretores passados e presentes, de promover uma transformação e uma evolução, seguindo três eixos principais, que são os eixos regulatórios, que é o principal *core* da agência reguladora, o ponto comportamental, que é o trato do ambiente interno e externo, e, consequentemente, o olhar da tecnologia, tecnologia essa não apenas na experiência do usuário, mas também no que se refere à gestão interna da agência.

E, como os principais... Vejo resultados e evoluções da agência, e, dividindo nos nossos quatro modos de atuação: transporte de passageiros, transporte rodoviário de cargas, concessão de rodovias e concessão de ferrovias, e é sempre bom destacar, Senador Marcos Rogério, o papel das agências, que é justamente harmonizar os interesses existentes do poder concedente, nos seus projetos de concessão, desestatização; dos interesses justamente do regulado na obtenção do seu retorno, do seu lucro; e também o interesse do usuário, de ter a contraprestação esperada e o pagamento de uma tarifa compatível com os investimentos a serem feitos.

Então, primeiro, no que se refere a serviços e transporte de passageiros, vemos, de uma forma evolutiva, a aprovação de um marco regulatório seguindo os ditames legais aprovados pelo Congresso Nacional e também as orientações previstas pelo Tribunal de Contas da União e o Supremo Tribunal Federal.

Numa abordagem seguindo o setor de transporte rodoviário de cargas, nós conseguimos, conjuntamente, uma revisão importante dos principais marcos regulatórios, com um olhar principal de redução de burocracias, redução de assimetrias e, consequentemente, de redução do custo Brasil, visando à aderência a novas tecnologias e a um olhar que facilite o transportador rodoviário de cargas, seja ele empresa, autônomo e cooperativa, e, claro, uma agenda crescente na implementação de pontos de parada e de descanso do caminhoneiro para quem transporta as riquezas e a produção nacional.

No que se refere ao modo de concessão de rodovias, é importante fazer um balanço. Durante esses quatro anos, nós realizamos 14 projetos de concessão rodoviária. É um número muito impactante, representativo, ainda mais quando se considera o quantitativo de quilômetros concedidos - 14 contratos, 7 mil quilômetros de rodovias concedidas e 180 bilhões de investimentos, que serão, sim, aplicados durante seus 30 anos de execução, mas principalmente na sua primeira década de cumprimento de contratos.

Além dos números expressivos - duplicações, aumentos de capacidade, passarelas, alças, acesso a portos, etc. - há a geração de empregos. Esses projetos, que já estão em execução, com contratos assinados e com um crescimento de mais de 3 mil quilômetros, se comparado à situação de quando nós chegamos na agência, têm a capacidade de gerar mais de 1,5 milhão de empregos. Ou seja, se vemos hoje uma redução significativa do desemprego, o setor de infraestrutura tem uma importante parcela de contribuição nesse aspecto.

No que se refere também a esses projetos, é importante trazer que tivemos novos entrantes, maiores concorrentes, e algo que vinha sendo apontado muito pelo Tribunal de Contas para se fugir: um duopólio existente antes da chegada de todos na agência. Soluções de projetos e concessões de norte a sul, leste a oeste do país.

Além de fazer novos projetos de concessão, conseguimos também, em parceria com o Ministério dos Transportes, que institucionalizou uma política importante, justamente a solução do que nós denominamos de contratos estressados. Aqueles contratos, por diversas razões, não performavam e, principalmente, não entregavam para o usuário, para o investidor e para o poder público aquilo que era esperado no contrato. Então, conseguimos endereçar um importante

projeto, que foi o pioneiro nessa discussão, o Rota do Oeste, no Estado do Mato Grosso, em que, já em curto período de tempo, dois anos e meio, nós já temos as obrigações praticamente todas cumpridas, com duplicações e com reduções significativas de acidentes. Neste ano, já endereçamos no Mato Grosso do Sul, no Estado do Espírito Santo, e ainda teremos mais dois contratos a serem feitos que são os dos Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.

No que se refere a avanços regulatórios e tecnológicos, nesse próprio modo, é importante destacar a consolidação normativa dos Regramentos de Concessões de Rodovias, os RCRs, para trazer justamente a estabilidade e a segurança que o investidor, que o regulado espera; a criação de ambientes que solucionem as controvérsias, como um ambiente consensual, como a Compór, como também o próprio Dispute Board, e uma delimitação muito clara das matrizes de riscos, em que você compartilha o risco entre o poder concedente e o concessionário, tornando cada dia mais atrativo os projetos, numa linha do direito administrativo muito mais moderno.

E tem um olhar da tecnologia, como foi dito, justamente da experiência do usuário, com a implementação, no Brasil, do Free Flow, a cobrança de pedágio sem existência de praças, que trará mais fluidez, mais segurança, menor custo - o que pode ser revertido em outros investimentos - e também o próprio Sandbox, que é do HS-WIM, a pesagem em movimento, que é importante para você trazer maior segurança viária. Nesses dois casos, destaca-se uma redução da emissão de gases de efeito estufa.

Já no setor ferroviário, houve alguns avanços durante esse período na prestação de contas aqui: a renovação da MRS, importante malha do Corredor Sudeste, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais; a solução de uma ferrovia muito esperada, Senador Fernando, a Transnordestina, que conseguimos endereçar, e, neste ano, teremos já início de operação de cargas, ainda não com acesso aos portos, o que vai acontecer no próximo ano, mas teremos já o transporte de cargas em uma ferrovia por que há duas décadas o Brasil e todos esperam; investimentos importantes através da Malha Paulista, no maior porto da América Latina, que é o Porto de Santos. E também colocamos a destinação regulatória das operações acessórias, que era algo muito esperado pelo usuário, que é algo que nós vamos perseguir, que é para evitar cobranças abusivas e indevidas existentes, além do olhar de destinação de recursos para a memória ferroviária, para desenvolvimento tecnológico, justamente para capacitar e preservar o histórico ferroviário existente no país.

Mas alguns pontos são importantes e inegociáveis na agência: segurança, sustentabilidade e responsabilidade social. Nas rodovias concedidas - e aqui o papel nosso é trabalhar com dados -, nós temos claramente um paralelo com as rodovias públicas: nós já temos reduções de 24% de acidentes, nós temos redução de 22% de vítimas fatais e, em alguns trechos de algumas rodovias, chega-se a 40% da redução, até 50%, seja da quantidade e da sinistralidade.

Também temos trabalhado com a infraestrutura resiliente, a questão ambiental, que já não é mais um problema do futuro, é um problema do presente e que é necessário ser endereçado com uma política pública bem delimitada pelo ministério - está previsto que uma parte da tarifa será destinada a novos estudos e novos projetos. E também ações sociais, em parcerias com ministérios, entre eles o Ministério das Mulheres, para incentivar posições femininas em destaque no ambiente de outras concessionárias. Além, lógico, uma parceria que temos feito com o Conselho Nacional de Justiça para a empregabilidade de egressos do sistema prisional.

No que se refere à governança e à transparência, em todos os nossos projetos regulatórios, na modelagem de contratos, nós seguimos, apesar de o Brasil não ser aderente ao OCDE, as melhores práticas previstas de governança e transparência e, sobretudo, uma transparência ativa, seguindo as diretrizes previstas.

(Soa a campanha.)

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - E, caminhando para o final, Presidente Marcos Rogério, é importante trazer aqui os compromissos, caso aqui os Srs. e Sras. Senadores acolham a minha indicação como Diretor-Geral, de melhoria do serviço de cargas e passageiros, com maior concorrência, eficiência e segurança; de avanços e continuidade dos avanços de concessões rodoviárias e ferroviárias, garantindo prazos e a modicidade tarifária; de priorização do equilíbrio da matriz de transportes do modo rodoviário com o modo ferroviário; integração inter e multimodal; de conclusão de importantes renovações e continuidade de nossos projetos de concessões ferroviárias, seja da Ferrovia Centro-Atlântica, a maior concessão ferroviária do país, e com novos corredores, como o Fico-Fiol, Senador Jayme, a EF-118, que vai ligar os portos do Sudeste, Porto de Vitória ao Porto do Açu; e implementação de conectividade em todas as rodovias.

E, já encerrando, destaco aqui a autonomia e independência da agência. Todos os servidores aqui presentes sabemos que isso é presente, mas nós não somos imunes, não seremos apolíticos de não ter a sensibilidade de tratar com os senhores e as senhoras os legitimados pelo povo para endereçar o que for necessário em nossa regulação e em nossos projetos.

Encerro aqui a minha gratidão enorme aos diretores da agência, repito, que passaram e os presentes. Está aqui presente o Diretor Lucas Asfor, o que demonstra a unidade do colegiado com os interesses públicos. Cumprimento aqui o

Alex, já considerando os bons frutos da continuidade da sabatina, os projetos que daremos sequência. Cumprimento os servidores da ANTT - há uma parcela deles presentes, e sempre gosto de ressaltar a excelência dos servidores públicos e, sobretudo, dos servidores públicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres, abnegados, comprometidos e com uma *performance* inquestionavelmente de entregas relevantes.

Agradeço à minha família, por último e não menos importante, e sempre gosto de falar neste momento, da minha mãe, que desde os oito anos teve que exercer duplamente o papel de pai e mãe, em razão do falecimento muito precoce do meu pai. Agradeço à minha esposa, ao meu filho de seis meses, ambos se renunciaram a minha presença diária, mas sabendo do interesse coletivo.

E um agradecimento muito grande, mais uma vez, a todos os membros da Comissão de Infraestrutura.

Solicito aqui o apoio, o voto, se assim os senhores entenderem que atendo os predicados, os requisitos e o compromisso de continuidade, e reafirmo aqui o compromisso da ANTT a esta Casa e a toda a sociedade brasileira.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dr. Guilherme Theo, indicado à Agência Nacional de Transportes Terrestres, ao cargo de Presidente daquela importante agência do Brasil.

Nós vamos seguir com as falas dos demais indicados. Apenas sublinhando uma pequena observação: de todos que passaram ontem aqui, é o primeiro indicado que pede voto. Olha aí, Jayme.

Muito obrigado, Guilherme.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO *(Fora do microfone.)* - Não podia pedir não?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Deve!

No Bloco Vanguarda, dias atrás, nós recebemos lá no nosso almoço um conjunto de indicados para ter uma conversa com a bancada. E aí, todo mundo falou, falou, falou, e daqui a pouco, não me lembro se foi o Wellington ou se foi alguém: e não vai pedir voto? *(Risos.)*

Aí, depois que o primeiro pediu, todos pediram.

Mas quero agradecer a todos.

Eu vou pedir à Secretaria da Mesa que... Considerando que nós estamos hoje com uma dinâmica de agendas bastante intensa - CCJ com temas importantes hoje, tem CPMI a ser instalada no dia de hoje, tem outras reuniões de Comissões importantes também -, vou determinar a abertura do processo de votação para aqueles que quiserem e já tiverem a consciência e a convicção formada já manifestarem seu voto e assim ficarem livres para as demais tarefas do dia. E aqueles que quiserem permanecer para fazer a votação ao final, sem nenhum prejuízo.

Portanto, fica determinada a abertura do painel de votação.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Na sequência, o item 2... Depois me atualize também com a relação dos convidados que estão conosco, que são diretores, dirigentes de entidades e agências.

Item 2. Mensagem nº 38, de 2025, não terminativo.

Submete à apreciação do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a indicação do Sr. Alex Antonio de Azevedo Cruz, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), na vaga decorrente do término do mandato do Sr. Luciano Lourenço da Silva.

Autoria: Presidência da República.

Relatoria do Senador Fernando Farias.

Pronto para deliberação.

Asseguro a palavra ao indicado.

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ *(Para expor.)* - Presidente Marcos Rogério, Senador Presidente desta Comissão, na pessoa de quem cumprimento todos os Senadores desta Casa.

S. Exa. o Senador Fernando Farias, a quem tenho a honra de ter como meu Relator V. Exa. é lá do Nordeste. Eu que sou paraibano, de Campina Grande, e V. Exa. lá das Alagoas, não é? Então, nosso estado irmão. Para mim é uma felicidade e uma honra muito grande e, na pessoa de V. Exa., eu cumprimento todos os Senadores e Senadoras desta Comissão.

E para não deixar para o final, Presidente Marcos Rogério, eu gostaria de começar pedindo o voto. *(Risos.)*

Lá na Paraíba, quando se vai lá - e aqui é uma Casa política, né? -, quando se vai ao interior, depois passam lá, dizem: "Ah, o Senador, o Deputado passou aqui e nem pediu meu voto".

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas o senhor sabe que eu fiz essa provocação, essa brincadeira aqui, porque isso com a gente, que vai para a disputa, naturalmente, é um processo que se renova a cada quatro anos, isso é muito comum. Passou, conversou, falou, falou, e não pediu o voto. Pois tem alguém que não vota porque não pediu. *(Risos.)*

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ - Mas eu peço o testemunho do...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E lá no Plenário... Deixe-me fazer uma, uma... Perdoe-me a liberdade. No Plenário, tem aqueles que não votam por questões de convicções e tal, mas tem um colega nosso... eu não sei... aqui o Jayme sabe quem é e alguns aqui conhecem. Ele vota sempre contra, se não pedirem o voto dele. Mas é toda vez. Se tiver um voto contra, a gente já sabe mais ou menos de quem é, é porque não pediu. Quando tem outros, às vezes são questões, enfim, do foro íntimo de cada um, mas tem um que, se não pedir, não vota.

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ - Pois bem, obrigado, Presidente.

Mas eu quero pedir aqui o testemunho do Diretor Guilherme Theo, porque nós pedimos o voto a cada Senador que nós conseguimos visitar. E se não visitamos mais, é até porque não tivemos tempo para tal. E foi uma decisão que nós tomamos, Guilherme e eu, para demonstrar a unidade, Presidente, da diretoria. Se assim esta Casa, este Senado entender, que nós possamos ser diretores daquela Casa, não é, da agência, demonstramos essa unidade.

Aqui está, e eu quero cumprimentá-lo, meu amigo Lucas Asfor, Diretor da agência, que se faz presente; os servidores da agência. Ainda não fui lá porque jamais sentei na cadeira antes, isso é algo que eu tomo como princípio, não é? Só irei à agência... Fui à agência a trabalho por duas vezes: representando a Infra, numa das oportunidades, com o ex-Diretor-Geral Rafael Vitale, para tratar sobre o VLT de Campina Grande, Senador Fernando Farias...

Pois bem, recebo com honra e senso de responsabilidade a indicação para a Diretoria da ANTT. Tenho plena consciência dos desafios que estão à nossa frente, decisões que impactam a vida de milhões de brasileiros e a competitividade deste país.

Assumo esse compromisso com disposição permanente para agir de forma ativa e colaborativa, guiado pelo diálogo, pelo entendimento, sem, no entanto, abrir mão da independência técnica e do interesse público. Meu objetivo é ajudar a construir, com esta Casa, o Ministério dos Transportes, o TCU, entes federativos, operadores e usuários, o melhor ambiente possível para garantir segurança jurídica, eficiência técnica e atração de novos investimentos, convertendo cada contrato em melhoria efetiva da infraestrutura logística do Brasil neste ambiente global tão competitivo.

Venho para ouvir, decidir com base em evidências e prestar contas com transparência. Minha visão para a ANTT é de uma agência de Estado, não de governo, técnica, estável, previsível e aberta à inovação.

Em 2025, o *pipeline* federal de concessões rodoviárias prevê 15 leilões, cobrindo mais de 8 mil quilômetros e mobilizando cerca de R\$161 bilhões. É muito, o maior da história. Isso exige da agência decisões sólidas, processos padronizados e cooperação ativa com o TCU, para dar segurança a cada etapa, do edital à fiscalização.

E aqui eu quero fazer um parêntese, Sras. e Srs. Senadores: a contribuição do TCU. Nós, há poucos anos, vivemos o que nós costumávamos chamar de apagão das canetas. Então, as agências tinham receio, as pessoas dos ministérios, as pessoas que estavam ali para regulamentar e para colocar investimentos se retraíram. E o TCU, com a criação da SecexConsenso, está dando estabilidade jurídica não só para a agência, como também para os investidores nacionais do setor de transporte, seja em ferrovias ou em rodovias.

Pois bem. Com o TCU para dar segurança a cada etapa, do edital à fiscalização, nosso norte é equilibrar três valores: investimento, modicidade tarifária e segurança jurídica, com decisões fundamentadas e prestações de contas regulamentar ao Senado Federal.

Sou bacharel em Direito, formado pela Universidade Estadual de Campina Grande. Porém, passei no vestibular de Engenharia Civil muito jovem, com 18 anos de idade. Casei-me também muito jovem. E, depois de quatro anos cursando Engenharia Civil, eu tive que parar meus estudos para trabalhar. Meu pai não era um homem rico, era um pequeno agropecuarista lá na Paraíba, na BR-230, entre Campina Grande e João Pessoa, onde hoje, Presidente, depois de 80 anos, ainda conservamos a pequena propriedade em que ele criou sete filhos. Posteriormente, fui fazer o curso de Direito à noite e terminei Direito. E por aí eu encaminhei minha vida profissional.

Atuei como assessor - e atuo como assessor ainda - da Presidência da Infra. E aqui quero dar os meus agradecimentos ao Presidente Jorge Bastos e a todos que fazem a Infra. Há dois anos e meio, eu tenho a honra de estar com a Infra S.A., a maior estruturadora de projetos deste país.

Fui Secretário de Obras de Campina Grande no Governo do Senador Veneziano Vital do Rêgo Segundo Neto, membro desta Casa e desta Comissão. Fui por três vezes secretário durante seus dois governos: Secretário de Obras, Secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo e Secretário de Articulação Política, o que muito me honra.

Fui Diretor Chefe, Diretor-Presidente da AAgisa (Agência de Águas, Irrigação e Saneamento do Estado da Paraíba) e também tive a honra de ser Diretor Chefe do Departamento Nacional de Produção Mineral na Paraíba durante quatro anos.

(Soa a campanha.)

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ - Cabe à ANTT fiscalizar com excelência, implementando as políticas do Ministério dos Transportes com autonomia técnica. Destaco os quatro leilões - e eu aqui vou pedir aos senhores para não relatar esses leilões, porque o Dr. Guilherme já relatou toda a importância, a quantidade de leilões e a importância deles para o país.

Quero ser da previsibilidade. Estamos consolidando o regulamento das concessões rodoviárias, de que Guilherme muito bem falou aqui, e com algumas diretrizes que são básicas: diretrizes gerais; bens, obras e serviços; gestão econômica e financeira; fiscalização permanente e extinção contratual. O que são e para que servem? Aí o RCR define regras claras, como planejar, fiscalizar, reequilibrar e encerrar contratos, reduzindo incerteza, custo de capital, litigiosidade; como implementar bem três frentes: padronização de minutas e *checklist*, integração de dados para fiscalização por desempenho, governança com o TCU, claro, desde o início, através da SecexConsenso, e para prevenir controvérsias. Em paralelo, seguimos com inovações, como Guilherme já citou aqui, o Free Flow e o Sandbox Regulatório.

Para dar conta do volume, precisamos fortalecer a equipe, ter processos e tecnologia. A ANTT mantém lista pública de concessões rodoviárias federais vigentes, que é a base, nossa base de fiscalização, a programação anual de fiscalização ferroviária, o que dimensiona o esforço contínuo das superintendências da agência. Somem-se a isso 15 novos leilões rodoviários em 2025 e 14 contratos em otimização, já aderidos ao programa do ministério, um salto na carga regulatória que exige inspeção baseada em risco e automação.

O novo marco regulatório das ferrovias inaugurou o regime de autorização, reordenou o direito de passagem, interconexão e resolução de conflitos. Um passo civilizatório para ampliar a competição e atrair capital de longo prazo.

(Soa a campanha.)

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ - Nosso desafio é transformar a lei em prática, regras claras, coordenação com o ministério, previsibilidade regulatória e cooperação com o TCU. Nossos compromissos como agência: gestão técnica e transparência republicana, segurança jurídica pró-investimento e pró-usuário, capacitação e tecnologia e entrega.

E, para fazer as considerações finais, Sr. Presidente, encerro reafirmando o meu compromisso com técnica para decidir com base em dados e em lei, diálogo para construir soluções com o Senado e o Ministério dos Transportes, o TCU e a sociedade, entrega para que cada contrato se traduza em estrada melhor, ferrovia mais eficiente e tarifa justa. É assim que honramos o usuário e atraímos novos investimentos, com a ANTT previsível, cooperativa e eficiente.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dr. Alex Antonio Cruz, indicado à ANTT.

Na sequência, passaremos ao item 3.

Antes, porém, aproveito para registrar a presença do Secretário Nacional de Esporte, Dr. Paulo Henrique Cordeiro. Seja muito bem-vindo a esta Comissão de Infraestrutura do Senado Federal. Lembro-me da época ainda em que era Deputado Federal, da nossa convivência lá na Câmara, especialmente na CCJ daquela Casa.

Também registro a presença do Diretor da ANTT, Dr. Lucas Asfor. Muito obrigado pela presença nesta reunião.

Antes de passar ao próximo item, o item 3, o Relator, o Senador Fernando Farias, solicita a palavra, e eu lhe asseguro neste momento.

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

Quero dizer ao Alex que foi um prazer, foi muito fácil fazer uma relatoria para você.

Só chamo a atenção de que o transporte do Brasil está aqui - né? -: um em terra, outro nas águas. *(Risos.)* A responsabilidade de vocês entre modalidades é interessante.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - É, da água para os trilhos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu estou dizendo: terra, água e trilhos, porque aqui tem trilhos também. *(Risos.)*

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Só quero dizer a Alex e a Guilherme que tenham muito carinho - eu sei da força que o Ministro Renan Filho está dando para a Transnordestina; a Transnordestina é uma coisa muito importante para o desenvolvimento do Nordeste, que é uma região muito carente -, para não entrarem naquela de não faz a ferrovia porque não tem carga; de não tem carga, não tem ferrovia; etc. A ferrovia sempre é progresso e puxa uma região.

Pronto, era só para dizer isso para vocês.

Obrigado, Presidente.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Fernando Farias.

Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Eu só queria, Sr. Presidente, registrar aqui a presença do Deputado Rodrigo da Zaeli, que é também do nosso partido, o PL, natural de também Rondonópolis, então da bancada de Mato Grosso. Ele veio aqui para presenciar, principalmente, a nossa preocupação com a BR-364, a nova concessão, que foi agora licitada, de Rondonópolis até a divisa de Mato Grosso com Goiás - consequentemente, Jataí, Rio Verde, enfim. Ele veio aqui para fazer presença, para apoiar as duas indicações aqui da ANTT e, claro, para mostrar também a dependência nossa, a importância da ANTT para o desenvolvimento de Mato Grosso.

É só esse registro que eu faço.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Líder Wellington Fagundes.

Registro e cumprimento a presença do Deputado Rodrigo da Zaeli. Seja muito bem-vindo. É da região de Rondonópolis, região forte, produtiva, né? Seja muito bem-vindo a esta Casa.

Na sequência, o item 3.

Mensagem nº 36, de 2025, não terminativo.

Submete à apreciação do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 23 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, o nome da Sra. Renata Sousa Cordeiro, para exercer o cargo de Ouvidora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na vaga decorrente do término do mandato de Joelma Maria Costa Barbosa.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senadora Margareth Buzetti

Relatório pronto para deliberação.

Portanto, asseguro a palavra à indicada para o seu pronunciamento.

A SRA. RENATA SOUSA CORDEIRO (Para expor.) - Seguindo o conselho do sábio Presidente Marcos Rogério, previamente e de antemão, já peço votos aos Exmos. Senadores. *(Risos.)*

Exmo. Presidente Senador Marcos Rogério, Relatora Margareth Buzetti e os demais Senadores desta Comissão, quero iniciar agradecendo a Deus, fonte de toda inspiração. É Ele quem sustenta a minha caminhada, quem me dá serenidade nos momentos de dificuldade e coragem diante dos desafios.

Faço um registro especial às Senadoras e a todas as mulheres aqui presentes, que, assim como eu, sabem o quanto é desafiador conquistar e ocupar espaços em cargos decisórios. Cada mulher que chega até aqui abre caminho para muitas

outra. Eu recebo esta oportunidade também como uma responsabilidade coletiva: representar tantas vozes femininas que lutam diariamente para serem ouvidas.

Exmos. Senadores e Senadoras, é uma honra estar aqui hoje, indicada ao cargo de Ouvidora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Agradeço a confiança e a oportunidade de apresentar a minha trajetória e visão para essa função, com a consciência de que este é um espaço de diálogo e de compromisso com o interesse público.

Sou natural da Capital Federal, formada em Direito pela Universidade Católica de Brasília, advogada com experiência tanto no setor público quanto no privado. Atuei como Assessora Jurídica no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Ministério da Infraestrutura, como Assessora Especial no Governo do Maranhão e como Superintendente de Integridade e Risco na Infra S.A. Essa trajetória me deu a oportunidade de conhecer a máquina pública de perto, compreender suas potencialidades, mas também seus desafios.

O que mais aprendi neste caminho foi a importância de dialogar com diferentes públicos: técnicos, gestores, trabalhadores e comunidades afetadas. Essa escuta ativa é o que me faz compreender, de forma ampla, o papel estratégico da Antaq para o Brasil. Uma agência que não cuida apenas de regulação, mas de eficiência logística, de competitividade e, sobretudo, da qualidade de vida das pessoas que dependem do transporte aquaviário.

Acredito que a ouvidoria não é apenas um canal de reclamações, é, acima de tudo, uma ponte de confiança entre a sociedade e a agência, é um espaço de escuta, acolhimento e também de transformação: ouvir, analisar e devolver à diretoria colegiada insumos que ajudem na formulação de políticas públicas mais justas e eficientes. A ouvidoria pode e deve ser um espaço no qual a cidadania se fortalece, um lugar em que a voz do usuário não se perde, mas se converte em aprendizado institucional e em melhorias concretas para o setor aquaviário.

Se honrada com a aprovação desta Casa, pretendo concentrar meu trabalho em três eixos principais. Primeiro, aproximação com o cidadão, simplificando a linguagem, diversificando os canais de atendimento e garantindo que a ouvidoria seja acessível ao caminhoneiro, ao empresário, à comunidade ribeirinha e a todos os usuários do transporte aquaviário. Quero que cada cidadão sinta...

(Soa a campanha.)

A SRA. RENATA SOUSA CORDEIRO - ... que a sua manifestação tem valor, que a sua contribuição é ouvida e que pode gerar mudanças reais.

Eficiência e transparência: reduzir o tempo de resposta, criar indicadores de desempenho e apresentar relatórios claros que mostrem não apenas o volume de manifestações, mas as mudanças efetivas que elas geraram.

Atuação estratégica. Transformar as manifestações em diagnóstico dos gargalos do setor, subsidiando a Diretoria da Antaq com dados que possam orientar melhorias regulatórias e de fiscalização. Afinal, a Ouvidoria não deve ser apenas reativa, mas também propositiva, antecipando soluções para os desafios do setor aquaviário.

Exmos. Senadores e Senadoras, meu compromisso é trabalhar com imparcialidade, integridade e dedicação, para que a Ouvidoria da Antaq seja reconhecida como espaço de respeito, acolhimento e efetividade. Quero que cada cidadão encontre na Ouvidoria um ambiente de escuta verdadeira, em que sua manifestação não seja apenas registrada, mas valorizada e considerada no processo decisório.

Coloco-me à disposição desta Casa e da sociedade para cumprir com zelo e transparência a missão que me foi confiada. Agradeço mais uma vez a Deus, a minha família, que é o meu alicerce, e a todos os Senadores desta Comissão pela atenção e confiança. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Cumprimento a Dra. Renata Sousa, após seu relatório.

E vamos ler agora o item 4.

Mensagem nº 43, de 2025.

Submete à apreciação do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Sr. Frederico Carvalho Dias, para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na vaga decorrente do término do mandato do Sr. Eduardo Nery Machado Filho.

Autoria: Presidência da República.

Relatoria: Senador Eduardo Braga.

Relatório: Pronto para deliberação.

Observações:

1. Em 13/08/2025, foi lido o relatório e concedida vista coletiva, nos termos do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal. A arguição pública será realizada nesta reunião.

Concedo a palavra ao ilustre Dr. Frederico Carvalho Dias, indicado para Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Informo que o tempo destinado à exposição é de dez minutos.

Com a palavra o Dr. Frederico.

O SR. FREDERICO CARVALHO DIAS (Para expor.) - Muito obrigado, Exmo. Sr. Presidente em exercício da Comissão de Infraestrutura, Jayme Campos.

Senador Jayme Campos, na sua pessoa, cumprimento todas as Senadoras, todos os Senadores desta Comissão e os demais presentes e agradeço a todos, sempre tão cordiais no acolhimento dos sabatinados nesses últimos meses.

Há mais de 15 anos acompanhando o setor de infraestrutura, sou testemunha da relevância desta Comissão para auxiliar o desenvolvimento nacional.

Não posso iniciar sem antes agradecer a confiança depositada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva na indicação do meu nome ao cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Registro agradecimento especial ao Exmo. Senador Eduardo Braga, pela relatoria da minha indicação e toda a presteza e atenção dedicadas a essa tarefa. A relatoria do Sr. Senador Eduardo Braga é algo que enobrece enormemente a minha designação, pela sua liderança, experiência e credibilidade.

Agradeço ainda ao Exmo. Sr. Presidente do Senado, Senador Davi Alcolumbre, a quem parablenizo pela condução de todo esse processo.

Senhoras e senhores, é com imensa honra e profundo senso de responsabilidade que compareço ao Senado Federal para este ato de sabatina, solenidade que representa o crivo de legitimidade democrática na nomeação dos diretores de agência.

Minha trajetória profissional já foi apresentada pelo Senador Eduardo Braga em seu relatório. Destacaria apenas que minha formação é bastante multilateral: Engenharia Civil e Direito, com especializações em Regulação do Setor de Infraestrutura e também Controle Governamental; atuação no setor privado, engenharia civil, antes de ingressar no serviço público.

Essa diversidade de experiências me ensinou que existem muitas perspectivas sobre a mesma questão e todas elas precisam ser devidamente consideradas para o exercício da regulação, especialmente em um setor complexo como o setor aquaviário.

Obtive instrumental técnico numa longa trajetória como auditor de carreira concursado do Tribunal de Contas da União, sempre lidando com a fiscalização do setor de infraestrutura.

Ocupei funções de confiança na área técnica, no Ministério Público de Contas e em gabinetes de ministros.

Também tive experiência em gestão pública propriamente dita, ao ocupar, de 2022 a 2024, o cargo de secretário-geral no TCU.

Ao longo desses anos, aprendi a tratar com prioridade e consideração as demandas do Parlamento, numa relação extremamente sinérgica. Portanto, e como servidor do Legislativo que sou, por pertencer aos quadros do TCU, reafirmo meu compromisso de manter as portas da agência permanentemente abertas às manifestações e preocupações do Congresso Nacional, caso venha a ser aprovado por V. Exas.

A Antaq tem uma missão clara e fundamental: promover o desenvolvimento sustentável do setor de transportes aquaviários, em benefício da sociedade brasileira. Isso se traduz em regulação eficiente, fiscalização responsiva, outorgas estratégicas e estudos inovadores.

Dado o contexto fiscal, os investimentos em infraestrutura dependem cada vez mais da iniciativa privada. No novo PAC, mais de 70% dos investimentos previstos em transportes são privados. As atividades portuárias de navegação, em especial, têm natureza predominantemente privada. Esse contexto exige ambiente de negócios sadio e previsível, exige regulação focada em garantir a concorrência equitativa e prevenir abusos.

(Soa a campanha.)

O SR. FREDERICO CARVALHO DIAS - Busca-se estabilidade das regras, sem intervenções desnecessárias que possam gerar insegurança jurídica.

O setor tem demonstrado sua pujança e resiliência, atingindo o recorde histórico de 1,3 bilhão de toneladas, maior volume, recorde, em 2024. Em 2025, já movimentou mais de 650 milhões de toneladas, maior volume registrado para os primeiros seis meses do ano.

Noventa e cinco por cento das exportações passam pelos portos.

Ganhos de eficiência significam diminuir o custo Brasil, aumentar a competitividade dos nossos produtos e baratear a comida na mesa da população. Por isso, a carteira do Ministério de Portos e Aeroportos apresenta mais de 50 novos empreendimentos estratégicos, tais como Tecon Santos 10 e a concessão do canal do Porto de Paranaguá.

A Antaq está à altura desses desafios, Srs. Senadores. Com reputação reconhecida e premiada em *rankings* de transparência e governança, como os da CGU e do TCU, vem gerando resultados notáveis para o país e transmitindo ao setor a estabilidade e a segurança necessárias para investimentos de longo prazo. Aproveito, portanto, a oportunidade de publicamente registrar meu respeito e profundo reconhecimento pelo trabalho de servidores, colaboradores e autoridades que compõem os quadros da agência.

A credibilidade de hoje é fruto do profissionalismo, da dedicação e da competência técnica de mulheres e homens que, há quase 25 anos, entregam sua inteligência e sua motivação à sociedade brasileira, por meio da Antaq.

Numa atuação conjunta com os demais órgãos, a agência exerce papel fundamental para destravar os principais gargalos de investimentos no Brasil. Sabemos que existem entraves nos acessos terrestres e aquaviários e oportunidades de desburocratização do setor.

A temática da sustentabilidade está intimamente relacionada ao setor aquaviário, meio de transporte notadamente mais eficiente e ambientalmente adequado. Cabe à Antaq manter a promoção de todos os esforços necessários para o desenvolvimento da navegação de cabotagem e das hidrovias.

A Antaq tem participação ativa na agenda da descarbonização, seja nas discussões internacionais ora em curso, seja nas medidas de estímulo à adoção pelos portos de práticas mais sustentáveis e inovadoras e medidas de preparação para as mudanças climáticas.

Outro assunto dos mais nobres e relevantes diz respeito ao transporte aquaviário de passageiros, tema já previsto nas agendas regulatória e de estudos da agência. Na Região Amazônica, muitas vezes, esse é o único meio de acesso e abastecimento. Nessa temática, a interlocução com as Sras. Senadoras e os Srs. Senadores será especialmente relevante, dado o conhecimento que detêm sobre a realidade experimentada pela população.

Se eu tiver a honra e a confiança desta Casa de ter meu nome aprovado, comprometo-me a dar prioridade às ações que gerem mais resultados e centrar minha atuação em dois pilares fundamentais: a solução de problemas e o diálogo. Solucionar problemas num duplo sentido: primeiro, não se omitir quando necessária a fiscalização efetiva; num outro sentido, sempre prezando pela intervenção mínima, cirúrgica, e somente à medida que existam falhas de mercado a serem corrigidas com técnica e eficiência.

O outro pilar é o do diálogo em três níveis: com o setor regulado; com os órgãos públicos, em especial o Ministério de Portos e Aeroportos, as Casas Legislativas, o Tribunal de Contas da União e as outras agências; e, principalmente, o diálogo interno, com diretores, servidores e colaboradores da agência. É insuperável a força da inteligência coletiva para a construção das melhores soluções.

A partir desses dois pilares, pretendo elevar as medidas de consensualidade em curso na agência, temática que marcou o TCU enquanto ocupei o cargo de Secretário-Geral da Presidência, tema já mencionado aqui tanto pelo Guilherme quanto pelo Alex.

Com a priorização dessas ações, o aperfeiçoamento dos procedimentos e a capacitação das equipes para a solução consensual de conflitos, podemos avançar ainda mais nesse tema.

Senhoras e senhores, ocupei funções de confiança por quase 15 anos ininterruptamente. Nesse percurso, o que aprendi de mais valioso foi conciliar perspectivas e resolver problemas complexos, por meio do rigor técnico e do diálogo, sempre pautado pelo espírito público.

(Soa a campanha.)

O SR. FREDERICO CARVALHO DIAS - Então encerro, agradecendo todo apoio e acolhimento que encontrei no Senado nos últimos meses, reafirmando o meu compromisso com o diálogo, com o profissionalismo, com uma gestão focada em resultados e baseada em conhecimento, com as melhores práticas de transparência, integridade e inovação, sempre focando o fortalecimento da Antaq.

E é com o misto de responsabilidade e humildade que peço o apoio e o voto de todas as Sras. Senadoras e todos os Srs. Senadores, para que eu possa cumprir o mandato para o qual fui indicado pelo Presidente da República.

Estarei à disposição para responder a quaisquer questionamentos, não só hoje, mas também durante o mandato, caso seja aprovado.

Estou confiante de que, juntos, podemos construir uma Antaq mais efetiva, independente, inovadora, em sua atuação por um setor aquaviário eficiente, seguro e sustentável.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Cumprimento o ilustre indicado, Dr. Frederico.

Nós vamos entrar agora na fase de indagações.

Na ordem de inscrição, eu abri mão para V. Exa., até porque V. Exa. é Presidente da Frenlogi e tem todo o direito de ser o primeiro a falar, diante, naturalmente, dos Relatores - sendo que alguns já falaram e outros já deixaram esta Comissão.

Mas eu concedo a palavra ao ilustre e eminente Senador Wellington Fagundes, para fazer essas indagações aqui aos nossos sabatinados.

V. Exa. está com a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Bom dia a todos e a todos que nos assistem, mas também aos que aqui estão presentes, aos sabatinados - não vou nominá-los aqui, para não demorar também tanto e porque todos já estão aqui bem registrados.

Sr. Presidente em exercício, meu companheiro, Senador Jayme Campos, está aqui a Senadora Margareth Buzetti, também do Mato Grosso...

Eu quero falar aqui também na condição de Relator do indicado Guilherme Theo, até para registrar também a importância que vejo de estar relatando aqui a indicação de todos.

Cada um aqui tem a sua importância, o que é fundamental, e que bom que vocês entenderam que têm que pedir o voto, né? Foi uma prática de que o Presidente falou aqui.

Olha, muitas vezes, as pessoas nem pedem o voto, né? Agora, para nós sermos eleitos, nós estamos do lado de cá do balcão, nós temos que pedir o voto de forma exaustiva e nos comprometer com o cidadão.

Eu sempre falo que o voto é uma confiança que o eleitor deposita no político, e a melhor forma que nós temos de retribuir essa confiança é o trabalho. E, aí, é onde eu quero aqui registrar o papel de todas as agências, a importância que representam todas as agências, como no seu papel regulatório e, claro, na fiscalização também das concessões.

Aqui eu falo da Antaq inicialmente, porque, principalmente, Renata e Frederico, até pouco tempo atrás, a Antaq só tinha três diretores, e eu fui uma das pessoas que aqui trabalhou e cobrou muito, porque uma agência só com três diretores, na ausência de um, é muito difícil, né? Hoje, felizmente, também a Antaq já tem cinco diretores, Frederico, e, com isso, ela já tem mais condições de poder desempenhar o seu papel.

E eu registro também o papel importante da Antaq para os nossos portos, no Brasil inteiro.

Agora estamos com a lei lá, na Câmara dos Deputados. Vamos ter que rediscutir novamente toda essa questão, e é muito importante o papel de vocês.

E nós queremos contribuir de forma conjunta aqui, e eu falo também como Presidente da Frenlogi, essa necessidade de nós buscarmos as agências, para atender ao cidadão.

Renata, eu tenho perguntas aqui e eu vou deixar aqui, porque, às vezes, para não demorar demais, se vocês puderem responder, vocês, de acordo com as perguntas, vão as colocando, mas eu quero pedir ao Presidente que registre, nos Anais da Comissão, porque aquelas que vocês não tiverem condições de responder agora vocês podem depois mandar por escrito, em especial, Renata, porque o cargo a que você agora está sendo indicada... De um modo geral, as ouvidorias não são reconhecidas publicamente. Ouvidoria fica lá, num canto, e o cidadão não sabe como chegar à ouvidoria.

Esse nome, ouvidoria, não sei se é o melhor nome também, porque distancia, às vezes, o cidadão. Então, é preciso ser feito um trabalho, no sentido de valorização também das ouvidorias, e, no caso, da Antaq.

Não sei qual é o seu planejamento, e eu gostaria que você pudesse explicar que planejamento você tem, para fazer com que a ouvidoria, realmente, tenha um destaque dentro do papel da agência.

Mas tem outras perguntas, que eu deixo aqui - viu, Frederico?

Agora eu vou aqui à Antaq, e o Guilherme... Chegou o nosso Presidente aí. Eu vou respeitar o cumprimento de todos, que aqui têm direito, para eu poder falar um pouco. *(Pausa.)*

Vamos lá?

Eu vou... Eu tenho algumas perguntas aqui ao Guilherme, mas também eu vou fazê-las de forma livre, aqui, ao Alex, se puder ou quiser responder...

Vamos lá primeiro.

O projeto da Ferrogrão é fundamental para o escoamento da produção agrícola de Mato Grosso - e, claro, do Pará também, mas... Quais são as ações concretas que a ANTT pode adotar e está adotando para acelerar a implementação desse projeto e garantir a sua viabilidade econômica e ambiental?

E, claro, as tratativas que já estão sendo feitas, porque a expectativa com a Ferrogrão é muito grande para a nossa região, e todos nós, do Mato Grosso - e creio que também do Pará -, entendemos também a importância dessa ferrovia.

Que sonho será do Mato Grosso, quando nós tivermos integrado a ferrovia Ferronorte com a Ferrogrão e com a Fico também. Ou seja, Sinop, ali, ser o grande entroncamento e com opções para o produtor poder escoar onde ele entender que pode vender melhor e comprar também de onde for melhor.

Então, para o Brasil, a Fico interliga a Norte-Sul, atravessando o Araguaia, Água Boa, e esse é o primeiro lote, que está em construção, mas também é o projeto para chegar lá a Sinop, àquela região, Lucas do Rio Verde.

A Ferronorte está avançando, de Rondonópolis até agora a BR-070, a obra indo extremamente acelerada.

O Senador Jayme foi um dos lutadores, junto comigo e com outros aqui companheiros, para a gente aprovar o novo marco ferroviário no Brasil e permitir que a gente tivesse ferrovia por autorização, que é lá o caso da extensão de Rondonópolis até o Nortão. Essa ferrovia já vai chegar agora próximo de Primavera, Campo Verde e Dom Aquino, com inauguração prevista dentro de pouco tempo.

Então, é uma realidade, e a gente quer que ela chegue logo lá em Lucas e que a empresa cumpra também o entendimento que fez conosco, aqui no Congresso, no sentido de o ramal chegar a Cuiabá também.

Cuiabá não aceita como ramal? Não interessa. Nós queremos é que chegue em Cuiabá e depois possa ter outro projeto para avançar - não é isso, Senador Jaime? O sonho é de que todas elas se integrem lá no Nortão de Mato Grosso.

Ainda, considerando a importância da integração das ferrovias Centro-Oeste, como a Fico e a Fiol, com a Ferrovia Norte-Sul, quais medidas a ANTT pode tomar para dar maior celeridade a essa integração - nessa explicação que eu fiz?

Mato Grosso enfrenta desafios ambientais relacionados ao transporte de cargas, como a linha de desmatamento e emissão de poluentes. Quais iniciativas a ANTT pode implementar para promover uma logística mais sustentável, incentivando o uso de modais menos poluentes e a adoção de tecnologias verdes no setor de transportes?

Mato Grosso é um dos maiores produtores agrícolas do país e depende muito da logística rodoviária para escoar sua produção. Quais estratégias V. Sas. pretendem adotar para melhorar a infraestrutura rodoviária no estado, reduzindo custos e perdas para o produtor? Porque, infelizmente, chega a um índice de 20%, Senador Marcos Rogério, a perda, exatamente pela questão da infraestrutura, sem falar nos acidentes das nossas rodovias, que ainda são muitos. São mais de 40 mil mortes por ano de acidentes de trânsito no Brasil. Isso é uma guerra que temos que enfrentar e para a qual temos que buscar uma solução.

De que forma, então, a ANTT pode apoiar a modernização dos terminais de carga e infraestrutura logística em Mato Grosso, para tornar o escoamento da produção sul-mato-grossense mais rápido e competitivo?

Como V. Sas. avaliam o papel da ANTT em fomentar a multimodalidade de transporte, lá no caso do Mato Grosso, incluindo rodovias, ferrovias e hidrovias, como o Rio Paraguai, para fortalecer a logística estadual e regional? E a Antaq, se quiser também entrar nesse mérito, porque esse é exatamente um trabalho das duas.

Ainda quero aqui fazer um comentário bem rápido sobre a questão do cumprimento da lei dos caminhoneiros, especificamente na questão das concessões, porque nós aprovamos a lei do caminhoneiro aqui, em 2015, com alguns compromissos, principalmente dos pontos de parada.

Hoje, eu falava da questão do número de acidentes, porque, realmente, se não tem onde descansar, com um local adequado para o caminhoneiro, a possibilidade de acidentes também é muito maior.

E, aí, eu quero chamar a atenção de V. Sas., porque mesmo aqueles pontos de atendimento ao usuário que a gente vê nas rodovias são só uma plaquinha, e, às vezes, o cidadão não sabe o direito que ele tem de parar, porque ali é para atender - eu tive a oportunidade de parar -, principalmente no caso do Mato Grosso, da BR-163, mas também em estradas estaduais concessionadas.

O serviço é muito precário.

Ali, para eles darem um cafezinho, a gente tem que pedir, e parece que eles estão fazendo uma obrigação ao oferecer um cafezinho.

Eu não tomo café, mas ter uma água, um banheiro limpo... Porque já se enfrenta esse problema por falta de paradas dos caminhoneiros, mas também do usuário como um todo, que, às vezes, vai a um posto de gasolina e não tem ali o atendimento adequado, principalmente na questão de higiene. Há famílias que estão trafegando ali com os seus filhos, mulheres com seus filhos, e, quando param num ponto de parada, em um ponto de atendimento ao usuário, ele está totalmente sem condições.

Então, a fiscalização e, inclusive, a orientação para o usuário, porque ele tem direito àquilo, eu acho que é um aspecto importante.

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - E quero concluir a questão da BR-364, a concessão da BR-364, de Rondonópolis até a divisa de Goiás e, claro, também do lado de Goiás.

Já conversei isso com o nosso Diretor sabatinado aqui, Guilherme. Eu quero a ratificação de V. Sa. e de V. Sas., porque é colegiado também, porque nós precisamos que haja obras no Mato Grosso, principalmente nos pontos críticos.

Eu fiz a sugestão na audiência pública e, mesmo assim, praticamente quase nada foi incluído.

Eu destaco a saída de Rondonópolis. Nós temos ali uma duplicação, tem uma ponte muito pequena, que é a ponte do Lourencinho e, logo em seguida, uma grande avenida sem nenhuma estrutura.

Devo dizer que eu coloquei o recurso no Orçamento para se fazer a duplicação; foi feita parte dela, e hoje o número de acidente nessa bifurcação ali, nesse afunilamento, na verdade, é muito grande. E claro, eu, como filho de Rondonópolis, sou cobrado a cada acidente que acontece.

Então, eu preciso que a ANTT, logo que for assinado o contrato, faça uma reunião com a concessionária, e eu quero estar presente, para a gente discutir esses pontos críticos.

Também, é claro, a duplicação de Rondonópolis a Pedra Preta, que é o local de mais acidentes em toda a estrada.

Em seguida, tem a Serra da Petrovina, que já foi contemplada com a duplicação - é uma obra grandiosa -, e, depois, o contorno de Alto Araguaia, que é na divisa de Mato Grosso com Goiás. Também está previsto, mas o problema é este: quando as obras poderão começar?

É claro que a melhoria da terceira faixa, da sinalização e da própria pista é fundamental, mas temos um problema: quando a gente melhora muito a pista, quando é simples, a possibilidade de acidentes frontais - porque temos muitas carretas lá - é muito maior. Então, talvez - eu não sei como é a previsão, e quero discutir -, como a questão tecnológica está prevista para essa rodovia. E hoje estão aí todos os sistemas novos, *free flow* e outras tantas.

Eu quero, talvez, Presidente, pedir até uma audiência pública aqui, para a gente discutir especificamente a concessão da BR-364, principalmente no trecho de Rondonópolis, mas vamos fazer do trecho como um todo. As tecnologias que podem, inclusive, ser implementadas, talvez a curto prazo, exatamente para evitar esse número de acidentes, que hoje, inclusive, é uma preocupação para todos nós.

Então, eu vou deixar a pergunta por escrito aqui, aquelas que forem possíveis de serem respondidas.

Compreendo aqui o espaço que a gente tem, não quero delongar demais. Eu quero que vocês, daqui a pouco, possam curtir também, dar o abraço aqui do momento feliz que, claro, vocês estão vivendo, porque, afinal de contas, é uma honra e uma responsabilidade muito grande.

Ontem nós tivemos aqui a indicação de um diretor de uma agência, o Pietro, que foi um momento muito emocionante para todos nós. Um servidor de carreira, que se emocionou, chorou muito aqui, lá no Plenário chorou também, e não chorou porque ele é um jovem. Não. Ele chorou pela responsabilidade e por tudo que ele viveu aqui neste momento.

Às vezes falam: "Ah, mas uma sabatina é homologatória". Não. Aqui é um momento solene em que todos nós estamos.

É claro, a Casa, ontem... Quantas foram, Presidente? Quase 30, não é?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Quase 30 nomes, 24 nomes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Foram 24! E, aí, o Presidente Davi teve...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Só da Comissão de Infraestrutura foram nove.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Só da Comissão de Infraestrutura.

E, olha, é importante dizer quanto estava represado, inclusive a ANTT, porque o diretor estava interino, não é? E essa interinidade, às vezes, causa uma instabilidade para tomada da decisão.

Então, nós queremos aqui antecipadamente parabenizar todos vocês e pedir mais um detalhe.

Normalmente, quando o sabatinado vem aqui, ele faz todos os compromissos de simpatia e de atendimento. Depois que vai para lá, para a agência, em algumas delas principalmente - e eu cobre muito isso ontem da Anvisa e outras -, parece que eles têm que se fechar com medo da sociedade, com medo de que um Parlamentar vá lá discutir qualquer assunto. Não! A agência é um instrumento do Estado. Como V. Sa. colocou, Dr. Alex, ela tem que ser um projeto de Estado, e não de governo. Por isso, o mandato de vocês aqui é muito claro, é um mandato de cinco anos, que vai perpassar governo.

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então, não pode estar vinculado a esse ou àquele governo.

Eu agradeço aqui, Senador Marcos Rogério, e agradeço a presença de V. Exa. no nosso café da manhã da Frenlogi.

E, claro, registro agora também que está tendo a presença do Ministro dos Transportes na CNT.

A CNT é uma grande parceira, e eu faço questão de registrar, até porque também o Guilherme tem um vínculo, trabalhou na CNT, e a presença dele aqui para a ANTT também tem muito a ver com a sua experiência na CNT.

E a CNT é uma grande parceira hoje da Frenlogi e do Ministério dos Transportes, através de décadas de pesquisas, que vêm ajudando governos. Não é este ou aquele governo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Líder Wellington Fagundes.

Foi uma honra passar hoje o café da manhã lá na Frenlogi. Foi um café generoso e prestigiado. Fui lá abraçar os amigos do Wellington Fagundes e fui muito bem recebido. Muito obrigado a V. Exa.

Transmita minha saudação também ao Presidente Vander, a todo o time lá da CNT, que tem o trabalho por todos nós reconhecido.

Na sequência, pela ordem de inscrição, grande Senador pelo Estado do Mato Grosso, Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Obrigado, Sr. Presidente, querido amigo Marcos Rogério. Os senhores sabatinados aqui, Alex, Guilherme, amigo nosso aí, a Renata e o Frederico. Mas, Presidente, me permita fazer uma ponderação. Ele disse aqui que iria falar pouco. Você imagine... *(Risos.)*

Você imagine se ele fosse falar bastante, não é?

Falou 49 minutos. Eu marquei aqui.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas eu falei aqui na condição também de Relator. São dois tempos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Aqui nós temos dez minutos, mas você foi extremamente relevante com o nosso Relator, querido e estimado amigo Wellington.

Mas é isso mesmo.

Querida amiga Margareth; Jaime Bagattoli, poeta, grande homem público do Mato Grosso, sobretudo que trabalha muito à frente da logística em todo o Brasil, como Presidente da Frenlogi.

Enfim, serei breve, até porque algumas observações, colocações e indagações que eu gostaria de fazer o Senador Wellington já fez. Todavia, eu tenho dito, por várias vezes, sobre o papel preponderante que cabe às agências reguladoras do Brasil.

Infelizmente, muitas vezes se envolvem muito em indicações políticas de pessoas não preparadas - é bom que se esclareça aqui -, não preparadas para exercer o cargo de diretor da agência e, de fato, eles não cumprem com aquilo que é a sua finalidade, de ser uma agência reguladora.

Mas aqui eu quero fazer não um elogio, mas cumprimentar o Guilherme, porque já o conheço, que já estava na ANTT, inclusive já respondendo lá pela direção daquela agência. E cumprimento toda a diretoria, mesmo da passada ali, pelo trabalho que tem feito pelo Brasil, mas sobretudo pelo Mato Grosso, e sobretudo de forma aberta, através de diálogo, na medida em que eu fui Relator do *free flow*, que era um projeto que veio da Câmara, da lavra do ilustre e eminente Senador Esperidião Amin, e após isso, por incrível que pareça, coincidentemente, ele estava como Senador, e eu fui indicado para ser Relator do *free flow*.

É um projeto maravilhoso, um projeto que tem tudo para dar certo no Brasil, sobretudo para fazer justiça, porque no Brasil, lamentavelmente, não se cobrava... Cobravam apenas de passagem de pedágio. Hoje não: você vai pagar por quilômetro rodado - não é isso? E, com certeza, estão praticando um preço que é suportável no bolso, cabe no bolso de cada brasileiro que trafega nas nossas rodovias, que já tem esse equipamento tecnológico que vai dar a segurança, mas acima de tudo, o pagamento justo por aquele que trafegou nessa rodovia.

Entretanto, o nosso querido e estimado Senador Wellington fez algumas indagações aqui, falou em relação à Ferronorte... Quero registrar também a presença do meu conterrâneo, Deputado Federal Coronel Assis, que também representa muito bem o povo do Mato Grosso na nossa Câmara.

Seja bem-vindo a esta Comissão, Coronel, Deputado Assis. É um amigo e meu irmão camarada.

Feito isso aí, o Wellington discorreu em relação à questão de logística do Mato Grosso, em relação, particularmente, à questão do transporte, não só rodoviário, em relação à questão da 364, da 163, da questão da Ferrogrão, da questão da Ferronorte, da questão da Fiol...

E também há uma coisa muito importante aqui, para a qual eu chamo a atenção não só do Frederico, mas sobretudo da ANTT: a questão das nossas hidrovias do Mato Grosso.

O Mato Grosso tem um potencial fantástico, não é isso? É o Rio Juruena, é o Rio Tapajós lá, é o próprio Araguaia-Tocantins, o Rio Paraguai. E, lamentavelmente, desses projetos, nenhum avançou. Eu imagino que, com poucos recursos, nós poderíamos melhorar, fazer esse transporte intermodal, barateando o custo da produção.

Mato Grosso, hoje, é campeão na produção nacional, não é? Se nós fôssemos um país, nós seríamos, outra vez, o terceiro maior produtor do planeta, vamos esclarecer isso aqui. Algo parecido com quase 140 milhões de toneladas nós produzimos lá, em termos de alimentos.

Feito isso, eu tenho a certeza absoluta de que a ANTT, liderada e capitaneada por V. Exa., Dr. Guilherme, vai fazer um trabalho exitoso.

Sobretudo, Senador Wellington, eu indagava ao Dr. Guilherme em relação à possibilidade da duplicação da BR-163, que demanda Sinop até a divisa do Pará, acima do Município de Guarantã. Ela será um prosseguimento da BR-163, que corta tanto o Mato Grosso do Sul, demandando também para o Estado do Mato Grosso.

A obra está em estado bastante avançado. Foi uma luta grande, gigante, e, graças a Deus, hoje, através da solução do Governo do Estado do Mato Grosso em relação a essa obra, ela está em fase bastante adiantada, diminuindo sobremaneira o número de acidentes.

Ali chamavam - ou chamam até hoje - de estrada da morte. Na semana passada mesmo, ali teve um acidente - vocês viram, talvez, pela imprensa aí - em que 11 pessoas foram a óbito e mais de 24, 25 pessoas estão internadas em estado precário, diante ainda da não conclusão da obra.

De qualquer forma, eu aposto que essa obra, se Deus quiser, até o ano que vem, estará concluída.

Mas eu quero dirigir apenas aqui, Presidente, com a devida vênica, respeito e permissão, uma pergunta ao Frederico, para ser rápido.

Dr. Frederico, dados da Conab indicam que Mato Grosso é responsável por cerca de um terço de toda a produção de grãos do Brasil, cabendo destaque para as quase 40 milhões de toneladas de soja produzida. Entretanto, o nosso estado está muito longe dos portos de exportação. Assim, a navegação interior representa uma alternativa vital para o escoamento, especialmente nas bacias de Tapajós, Teles Pires e do Rio Paraguai.

Eu indago: como V. Sa. pretende priorizar o desenvolvimento dessas hidrovias, garantindo que as tarifas de navegação e as regras de transporte sejam competitivas, transparentes e capazes de atrair mais investimentos privados para o setor, reduzindo assim a dependência do transporte rodoviário, que hoje escoar a maior parte da produção do estado?

E vou prosseguir mais aqui. Vou dar um dado para o senhor aqui.

Mato Grosso construiu várias usinas hidrelétricas no leito destes rios: no Juruena, no Teles Pires, etc. O que ocorreu? Eu, já no meu primeiro mandato como Senador, sempre briguei por isso aqui. Quando se dá a concessão, toda a parte legal,

juridicamente falando, desde a questão ambiental, o governo tem a obrigação de exigir que façamos as eclusas. São rios praticamente que têm toda a capacidade de navegabilidade, de escoar nossa produção com custo menor e menos poluição, e não foi feito. Hoje estamos lá, com aquele potencial hidráulico fantástico, mas sem condições. Eu acho que nós tínhamos que mudar a regra. Essa política é de Estado, não é do governo que está de plantão.

Feito isso aí, eu indago para o senhor, diante dessas perguntas que eu fiz: o que nós podemos fazer para melhorar esse ambiente em relação à logística do nosso estado?

Eu quero falar aqui com o Guilherme, em relação à BR-163, que V. Exa. conhece. Estivemos lá até poucos dias atrás, no lançamento de mais um trecho da duplicação, que demanda o Trevo do Lagarto até a cidade de Jangada, que é um lote - o segundo lote é de Jangada até Rosário Oeste -, concluindo até a cidade de Sinop, todas as obras licitadas e já com ordem de serviço aqui.

A BR-163 é, com certeza, uma rodovia crucial para o agronegócio, escoando significativamente a nossa produção até os portos do Arco Norte. No entanto, a concessão tem apresentado desafio.

V. Sa., como Diretor-Geral, pretende intensificar a fiscalização da ANTT sobre as concessionárias de rodovias, garantindo que os contratos sejam cumpridos em relação à manutenção da duplicação, à segurança, e que as tarifas de pedágio não comprometam a competitividade dos produtos mato-grossenses no mercado internacional?

Até pela distância, viu, Marcos Rogério? V. Exa. conhece bem o nosso estado também.

Em síntese, nós temos que ter uma fiscalização da ANTT. Eu não sei se é falta de gente, se tem... A ANTT faz sua parte lá, mas muitas vezes não tem a estrutura.

Quanto à questão orçamentária, eu estou vendo muitas agências aí com muita dificuldade. Além do que já houve aí um contingenciamento e baixaram os valores que estavam previstos inicialmente. Eu vejo que em algumas, se brincar, não tem nem café nem copo de água para beber, diante da pobreza que estão vivenciando. É um dos graves problemas que temos hoje nas nossas agências reguladoras.

Alex, você é um homem experiente também.

A frota de caminhões que transporta a produção agrícola enfrenta uma crise de desafios, incluindo a falta de pontos de parada, a insegurança e as condições precárias de muitas estradas. Quais serão as prioridades da ANTT para aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, assegurando que as políticas das agências contribuam para a redução dos custos operacionais e para a melhoria das condições de trabalho dos suprimimentos do agronegócio dos nossos estados? Essa é uma indagação curta, rápida e rasteira, para concluir.

Conte com o Senador Jayme Campos. Já votei.

Sou membro desta Comissão já há 15 anos - viu, Marcos? Estou fazendo desde o meu primeiro mandato, segundo, né? E aqui, desde o primeiro dia em que cheguei como Senador, estou nesta Comissão. Passei a ter quase uma cadeira cativa aqui. Até eu gosto de estar aqui, porque tem, com certeza, interesses que atendem a toda a sociedade brasileira.

Dessa forma, desejo boa sorte, sucesso.

Estamos juntos, a partir das 17h, para votar.

Já vou encaminhar V. Exa. - pedimos aqui -, após a conclusão da votação, regime de urgência urgentíssima, para encaminhar os nomes dos indicados para o Plenário da Casa.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Jayme Campos, e será feito, conforme sugere V. Exa., o encaminhamento ao Plenário com regime de urgência.

Eu, antes de assegurar a palavra ao Senador Jayme Campos e, na sequência, à Senadora Margareth Buzetti, eu queria só registrar ao Plenário que já se encontram conosco os indicados para as sabatinas que seriam na parte da tarde, e que, em razão de a gente estar conseguindo adiantar um pouquinho esse processo sabatinatório, a gente já faz na sequência e, com isso, a gente consegue encaminhar ao Plenário, para a votação na parte da tarde, também aqueles que serão na sequência sabatinados.

Então, já estão conosco aqui o Dr. Alessandro Facure, a Dra. Lorena Pozzo, são dois indicados da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN).

Também da ANSN, Ailton Fernando Dias; e da ANM, José Fernando de Mendonça Gomes Júnior.

Todos já presentes na Comissão, e, na sequência, a gente já faz o chamamento, para iniciar a sabatina desses indicados.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Eu vou me deslocar e volto daqui a pouco. Vou votar também, como membro titular da CAS agora, a indicação da ANS.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Aí volto para mais uma votação.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Na sequência, o nosso grande Senador, pelo Estado de Rondônia, Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente Marcos Rogério, Presidente aqui da Comissão de Infraestrutura.

Quero cumprimentar aqui os que vão ser sabatinados, o Guilherme, da ANTT; o Alex, também da ANTT; a Renata Sousa, da Antaq, e o Frederico Carvalho, da Antaq.

Primeiramente, eu quero dizer para vocês que... Vocês sabem que, no Brasil, hoje, o maior gargalo que nós temos é a questão de infraestrutura, tanto de hidrovia, ferrovia, rodovia, problema da aviação, da aeronáutica... Tudo que nós temos hoje está no gargalo.

Da aviação brasileira nós nem vamos falar, porque vai entrar num colapso. Do jeito que eu vejo essas empresas aí, está muito difícil hoje. Não sei o que vai acontecer com três empresas só nos próximos meses já - não sei.

Mas vamos falar de rodovia.

Guilherme, nós temos, lá em Rondônia, cruzando, saindo do noroeste do Mato Grosso, indo para Rondônia, Acre, ligando a 319, nós temos a BR 364, a 174, a 319, a 429 e a 435. O principal eixo, a espinha dorsal foi privatizada. E digo para vocês: o grito de guerra vai vir na hora em que entrar o pedágio. Cinquenta por cento do que um caminhão gasta de óleo diesel ele vai gastar de pedágio. Vai ser um grito só. E digo mais: vai inviabilizar a produção do Norte do Brasil - vai inviabilizar. Quem mais está sofrendo com isso é o Acre.

Então, eu quero falar aqui para os dois que estão sendo sabatinados da Antaq, Renata Sousa e Frederico: nós temos a situação da Hidrovia do Madeira. Para que privatizar a Hidrovia do Madeira? Nós precisamos juntar a bancada do Norte, de Rondônia, do Acre, do Amazonas. Ninguém quer a privatização do Rio Madeira - ninguém quer a privatização.

Nós sabemos que o rio é navegável por dez meses, sempre foi. Este ano é um ano atípico e vai ser mais.

E outra coisa: todos os portos que estão lá são da iniciativa privada, já todos são. É Bunge, é Amaggi, é Cargill, ADM... Todos os portos que nós temos lá são da iniciativa privada, inclusive os de combustível.

Mas o que me deixa mais indignado nisso tudo - eu, na condição de Senador - é saber que a gente paga mais 25%, 27% de imposto em cima da privatização. Isso é que tem que ser discutido, isso tem que ser discutido.

O Governo, a União, os estados, eles saem do ônus da rodovia, da ferrovia, da hidrovia, e ainda querem cobrar impostos em cima.

Para que vai servir este Senado? Para que vai servir? Vão cobrar ainda mais imposto para manter a máquina pública, porque esse custo está indo na produção.

Quando o Senador Jayme Campos falou sobre verificação de tarifas, isso aí vai lá ao custo final.

Eu tenho o cálculo: só na soja, para Mato Grosso mandar soja para Porto Velho, R\$2,50 por saca - isso quem vai pagar é o produtor rural, vai sair tudo do produtor rural.

Nós não podemos aceitar a privatização da hidrovia, porque, do jeito...

Não, eu não sou contra a privatização, mas a forma como foi feita a privatização da BR-364 foi vergonhosa para nós, que somos uma bancada com oito Deputados Federais e três Senadores de Rondônia, mais os oito Deputados e os três Senadores do Acre, e do Amazonas também, porque o custo vai para eles também.

Então, eu quero dizer para vocês: nós não podemos ser contrários à privatização, mas nós estamos privatizando tudo no Brasil. Tudo está sendo privatizado. Só que isso - eu quero que a população entenda - é mais um custo que está sendo pago. É a mesma coisa que se aumentar mais um imposto, porque, se a União diminuísse a carga tributária, os estados diminuíssem, os municípios diminuíssem, estaria tudo certo. Agora, além de privatizar, além de fazer tudo isso, ainda se cobra imposto em cima disso?

Outra coisa que eu quero falar para a ANTT: 28 mil quilômetros de ferrovia... Eu venho ouvindo falar, faz 40 anos, que nós temos 28 mil quilômetros, e não sei disso. A única ferrovia que realmente funcionou é de Rondonópolis a Santos, que é da iniciativa privada.

Outra coisa, Senador Zequinha Marinho: por que entrou no gargalo o transporte rodoviário?

Eu tenho os estudos, mandei levantar, fui ver custo para exportar, inclusive, pela ferrovia de Rondonópolis. Hoje, a diferença de embarque na ferrovia para embarque na rodovia é só de 10%.

Ora, nós temos cinco módulos de transporte no mundo - cinco. Não adianta reinventar a roda. Qual o mais barato? Marítimo, hidroviário, ferroviário, rodoviário e aeroviário, que é o mais caro. Agora, como que só dá 10% a diferença de uma ferrovia para uma rodovia? Não existe isso.

Então, para vocês que estão sendo sabatinados - falou aqui o Jayme Campos, falou aqui o Senador Wellington Fagundes... A gente quer ter acesso a vocês. Nós queremos entender que vocês vão nos atender. Nós queremos que essas discussões sejam discutidas.

Nós podemos fazer melhorias na infraestrutura, mas tudo que estiver indo para a privatização tem que ir com muita cautela, com muito estudo, sem que onere os custos. Por quê? Porque, da forma como está ficando, na hora em que entrar a ferrovia... Eu vou dizer que a nossa rodovia e a nossa Hidrovia do Rio Madeira poderão ser inviabilizadas, na hora em que tiver a Ferrogrão interligada, porque o produtor rural, o empresário ou a indústria vão fazer o cálculo de qual transporte é mais viável. E a nossa rodovia, a BR-364... Se privatizar a hidrovia, vai inviabilizar a exportação, principalmente, pela nossa Região Norte, pelo porto de Porto Velho.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Jaime Bagattoli, pela sua exposição.

Na sequência, a Senadora Margareth Buzetti.

V. Exa., que é uma grande representante do Mato Grosso, tem a fala e nos honra com a sua presença.

A SRA. MARGARETH BUZZETTI (S/Partido - MT. Para interpelar.) - Obrigada, Presidente.

Meus colegas já fizeram quase todas as perguntas que eu teria para fazer, e o Jaime Bagattoli completou.

O que eu quero dizer a vocês é: o Brasil gasta muito, e gasta mal, infelizmente. Essa é a nossa realidade em todos os lugares. Então, vocês têm uma enorme responsabilidade. É só isso que eu tenho a dizer a vocês. A responsabilidade é imensa.

Guilherme, você é uma pessoa amiga a que a gente tem acesso, que está sempre no Mato Grosso. Nós torcemos muito para que você consiga melhorar essa logística, não do Mato Grosso, do Brasil, porque é o Brasil que está em jogo. A logística do Brasil está em jogo.

Ouvimos agora o Jaime Bagattoli falando de Rondônia. Eu estive numa audiência pública lá em Rondônia.

Alex, você esteve comigo no meu gabinete. Agora, a responsabilidade vai estar com vocês. Estaremos votando hoje à tarde.

Renata, fui sua Relatora.

Ela ficou assustada, porque o meu relatório chegou num dia para mim, eu protocolei no outro dia e pronto, vamos embora, vamos fazer a Comissão andar. É assim que tem que ser, e eu espero que você dê ouvidos a essa ouvidoria, para que todos tenham acesso a você.

Frederico, os portos... Aqui estão duas agências muito importantes: a logística rodoviária e a aquaviária. São de suma importância, pois os nossos portos estão ficando paralisados. A rodovia, para chegar ao Pará, para chegar a Miritituba, é desastrosa, porque fica aquela fila imensa de caminhões, porque o porto não tem acesso. Então, é isso que nós precisamos melhorar. Não adianta nós ficarmos repetindo a pergunta aqui.

É isso: a responsabilidade de vocês é enorme, e eu espero que a agência tenha muito sucesso, as agências tenham muito sucesso, e eu confio em vocês.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senadora Margareth Buzetti, que tem que ir lá à CCJ. Nós estamos com essas duas reuniões importantes acontecendo. Mas sua presença aqui enriquece o debate com os nossos diretores.

Muito obrigado.

Na sequência, a próxima pauta nós já vamos estartar em alguns minutos.

Senador Zequinha Marinho, nosso grande representante do Pará, também tem a palavra.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Para interpelar.) - ... ponderações, em função das questões estratégicas das agências, né? Muito importante.

Os senhores são muito jovens. Só tenho aqui um colega - não é? -, mas os demais são bem jovens, e a gente espera da juventude muita inteligência, muita competência e muita visão também. Não é porque a pessoa é jovem que não tem a amplitude da visão de que se precisa para tocar um cargo público estratégico, porque está membro de um colegiado de uma agência.

Eu não quero ser repetitivo aqui quanto à Senadora Margareth, mas só pedir para os senhores cabeça aberta, disposição e humildade.

O que é humildade? Na idade minha e do Alex, às vezes o cara diz assim: "Não vou, faz de conta que eu sei". Não. Eu sou adepto daquele programa do Silvio Santos, no passado, que dizia: "Responde ou pergunta para os universitários?"

A gente não tem que ter dificuldades em estudar, em buscar o modelo que deu certo, em pesquisar isso. O que é ruim mesmo é a gente fazer besteira defendendo uma coisa arcaica, antiga, um modelo que não funcionou. Isso é que é ruim, isso que é feio. Mas ter sempre a humildade para buscar...

Já pensou: um país deste tamanho, de que nós deveríamos ter resolvidos mil e um problemas de logística hoje? Não. Estamos aí com tudo para fazer ainda. Significa que nós abandonamos muitos modelos ou muitos modais. Ferrovia, por exemplo; largamos ferrovia de mão e priorizamos a rodovia, e hoje a gente chegou a um ponto...

Ela acabou de falar aqui da Ferrogrão, por exemplo, a dificuldade do acesso no modal rodoviário.

Eu estive lá, gente, fiquei aterrorizado com aquilo. Aquilo não é outra coisa não; é falta de se pensar num país dessa dimensão e das consequências que tinha isso.

O meu estado é claro que não tem tradição rodoviária boa, nossas estradas lá nos envergonham. A gente tem, claro, que melhorar isso. Nós temos uma Ferrogrão emperrada, enrolada, que pode ajudar a acabar com metade daqueles caminhões ali. Não acaba com tudo, mas tira de 50% a 60%.

Hoje, a moda é pensar em um modal que emita menos CO₂, que seja sustentável. Como é que eu priorizo rodovia que não emite CO₂ com um caminhão emendado no outro? Tu tens mil e tantos quilômetros de estrada, um caminhão atrás do outro o tempo todo, matando gente, tombando... Não é? Mão na consciência!

A gente conta com os senhores com muita inteligência, com muita vontade de acertar, com muita capacidade de pesquisar.

Não é feio a gente modelar; modelar aqui não é plagiar, é aquele negócio que a gente viu ali, aprendeu. Adequa-se à nossa realidade. Não precisa fazer a roda de novo. Está pronta. É só melhorar o desempenho da roda e adaptá-la à nossa realidade.

Então, que Deus os abençoe vocês todos. Nós contamos com os senhores desburocratizando, descomplicando, fazendo uma agência moderna, avançada e capaz de contribuir com este país, que precisa tanto, mas tanto, melhorar e desenvolver a sua logística.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado a V. Exa., Senador Zequinha.

Na sequência, o Líder Eduardo Braga.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AM. Para interpelar.) - Meu Presidente Marco Rogério, primeiro eu quero agradecer a V. Exa., porque, lamentavelmente, eu não pude estar presente no dia de ontem, por razões de saúde. Expliquei a V. Exa., que, atenciosamente, generosamente, conduziu os trabalhos da melhor forma possível. Eu quero aqui cumprimentá-lo e agradecer-lhe pelo carinho e pela atenção.

Com relação à sabatina do dia de hoje, V. Exa. foi muito feliz na divisão por temas na sabatina e colocando o tema aquaviário e o tema do transporte junto com o tema aquaviário.

Ainda há pouco, o Senador Zequinha falava das estradas do Pará. O que dizer das estradas do Amazonas, Senador Marcos Rogério? (*Risos.*) Olhe, Zequinha, você não imagina a inveja que nós temos da qualidade das estradas do Pará comparadas com a das estradas do Amazonas, porque, confessando aqui aos senhores e às senhoras que nos acompanham pela televisão, dá pena para o meu estado ver a situação da BR-319, em que pese ela ter melhorado muito, mas nós saímos do purgatório para o inferno, não chegamos nem próximos ao paraíso - nem próximos ao paraíso!

Eu quero dizer que endosso as palavras do Senador Zequinha, esperando que a ANTT, sob a administração do Guilherme, do Alex e dos novos diretores que lá estão, possa ser mais ágil, principalmente na repactuação dos contratos de concessão, porque a repactuação dos contratos da concessão, na minha opinião, é uma das piores heranças que o governo atual recebeu do governo passado. Muito se propagou, muito... Vendeu-se o *marketing* em torno das concessões privadas do governo passado, mas as repactuações emperraram as concessões. O que adianta ter uma concessão, se essa concessão não faz um centavo de investimento na estrada privada? Adianta nada! O que adianta é quando nós temos concessões eficientes, concessões que sejam efetivas para beneficiar o usuário que paga pedágio e que paga, portanto, por essa concessão.

Eu quero até louvar o Ministro Renan Filho, que fez um trabalho junto ao Tribunal de Contas da União que acabou desatando esse nó, e o Dr. Frederico, que é originário do Tribunal de Contas da União, sabe do que eu estou falando.

Essa solução engenhosa que foi encontrada pelo Tribunal de Contas da União com o Ministério dos Transportes está agora à disposição da ANTT e à disposição da Infra, que é a parte do Ministério dos Transportes que trata exatamente dessas repactuações junto com a ANTT.

Portanto, o que nós esperamos é que tenhamos uma ANTT ágil, uma ANTT equânime, que trate pequenos, médios e grandes sob o olhar da mesma régua, para que nós possamos avançar.

Mas eu queria me dedicar um pouco à Antaq, porque, se nós não temos estradas rodoviárias na nossa região, o que nos resta são as hidrovias, o que nos resta são os portos. Agora, quando nós não temos nem porto, nem rodovia, aí, meu amigo, nós estamos para lá do purgatório! Eu não sei nem como classificar!

E, lamentavelmente, na nossa região, a realidade é triste com relação ainda à questão aquaviária. Nós temos várias pendências com a Antaq.

Uma delas é a travessia que interliga a cidade de Manaus à cidade do Careiro da Várzea, que é o primeiro desafio da BR-319. Se não bastasse a gente sofrer nos quase 500km que não têm asfalto na BR-319, quando a gente chega a Careiro da Várzea, para atravessar para Manaus, nós temos que enfrentar uma travessia, que é responsabilidade da Antaq, que possui balsas ultrapassadas, velhas, malcuidadas, malconservadas, em que as empresas se negam a investir em novas balsas, porque dizem que não têm segurança no contrato de concessão, porque não há um contrato de concessão, há uma licitação por tempo curto, por tempo determinado, que não viabiliza o *payback*, que não viabiliza isso, que não viabiliza aquilo...

Portanto, nós temos vários problemas no nosso estado.

O porto que foi tomado do estado por uma terceirização, que foi questionada na Justiça durante anos - e a Antaq se sentou em cima desse processo durante mais de 20 anos -, foi devolvido para o estado, e o estado terceirizou com a mesma empresa, ou seja, o porto do Rodway, que foi construído lá atrás, em 1896, pelos ingleses, até afundar afundou por falta de manutenção, por falta de cuidado, por falta de atenção, com absoluto desleixo. Enfim...

Dito isso, eu quero dizer que eu endosso também as palavras do Senador Zequinha, na nossa esperança de poder ver, em jovens superbem preparados... O currículo de V. Exas. mostra que V. Exas... V. Sas., melhor dito, têm um currículo, têm uma experiência, seja na área de regulação, seja na área de fiscalização, e agora vocês vão poder aplicar todo esse conhecimento a serviço do usuário.

E eu espero, sinceramente - já votei favoravelmente a todos os senhores e a senhora -, na esperança de que nós possamos ter, a partir de agora, uma Antaq mais dinâmica, mais atenta em dar respostas às questões da nossa região.

Existem recursos destinados para a questão da dragagem do Rio Madeira. Esses recursos estão disponíveis para que a Antaq possa fazê-la. Inclusive, quando da privatização da Eletrobras, nós colocamos os recursos lá. V. Exa. e eu fomos os autores, eu fui o Relator, inclusive, no Senado, acatei a emenda de V. Exa., e temos lá um volume de recursos consideráveis.

Aí, inventaram uma tal de privatização de hidrovias para o Rio Madeira, uma coisa absolutamente descabível, porque a contrapartida que dariam era zero e queriam cobrar pedágio sobre as cargas, que já são caras, tanto para Rondônia quanto para o Amazonas.

Portanto, eu tenho muitas esperanças e espero, sinceramente, que V. Sas., na Antaq, possam ter um olhar destacado, porque não é apenas a navegação de longo curso, não são apenas os portos dos estados mais ricos do Brasil. Estes são servidos por ferrovias, bem ou mal; são servidos por rodovias, bem ou mal; e são servidos por portos marítimos, bem ou mal.

Na nossa região - do Zequinha, minha e do Marcos -, nós não temos nada disso. A nossa hidrovia é, muitas vezes, a diferença entre o isolamento e a interligação. Mas sem portos, sem condições de navegação, sem navegabilidade, isso é impossível, não é?

Portanto, as nossas esperanças estão depositadas na mão de V. Sas.

Eu gostaria apenas de chamar a atenção para uma outra coisa, para a Antaq.

A Hidrovia do Madeira, por exemplo, a Antaq e a Capitania dos Portos acabaram liberando modais de comboios muito grandes, colocando até 30 balsas de 2 mil toneladas. V. Sas. têm ideia do que é um comboio de 30 balsas de 2 mil toneladas descendo o Rio Madeira, à correnteza de 10kn/h? V. Sas. não têm ideia.

Os rebocadores ou os empurradores de mais de 5 mil HP de potência não são capazes de direcionar e manobrar esses comboios, que estão carregados de grãos de soja, grãos de milho, de materiais dos mais diversos, e são muito pesados. Nós estamos falando de 30 vezes 2 mil toneladas. São 60 mil toneladas vezes 10kn/h de velocidade.

O que é que aconteceu? Só no primeiro semestre deste ano, houve três acidentes. Um em Humaitá, que destruiu um porto que acabava de ter sido recuperado; outro em Borba, que destruiu um porto que tinha acabado de ser recuperado, porto público federal; e um terceiro - que acabou com um porto flutuante de um pequeno empresário -, que matou três pessoas. Isso tudo porque aumentaram os comboios, que eram de 20, para 30 balsas - de 2 mil toneladas.

Não tem dirigibilidade. Não tem empurrador ou rebocador que consiga manobrar com tamanho peso e com tamanha velocidade.

Portanto, é preciso ter mais fiscalização, é preciso redimensionar isso, para que nós tenhamos segurança na Hidrovia do Madeira e na Hidrovia do Rio Amazonas, onde está acontecendo a mesma coisa, a ganância em querer ganhar mais dinheiro, economizar, mas nós não temos como garantir a segurança.

Não querendo mais tomar o tempo, é apenas fazer essas colocações, agradecendo ao nosso Presidente, Marcos Rogério, e desejando muita sorte, competência e eficiência na gestão de V. Sas.

Muito obrigado, Presidente Marcos Rogério.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Eduardo Braga, que traz, além de ponderações sobre a situação da infraestrutura na nossa Região Amazônica e, especialmente, no Amazonas, o que, por conseguinte, afeta o Estado de Rondônia, também traz aspectos relevantes de observação sobre a nossa Hidrovia do Madeira, e eu subscrevo todas as observações do Líder Eduardo Braga.

Eu vou assegurar a palavra aos nossos convidados, nossos indicados, na sequência inversa à primeira rodada de falas, ficando por último o Dr. Guilherme Theo, ouvindo o Dr. Frederico; na sequência, a Dra. Renata; depois, o Dr. Alex e, por fim, o Guilherme.

Mas, antes, eu queria... Cadê a convidada? Por favor...

Traga-a de volta ao lugar em que ela estava, por gentileza. *(Pausa.)*

Eu pedi que ela permanecesse aqui, para apresentar.

Eu queria registrar a presença, conosco, aqui na Comissão de Infraestrutura, da nossa Jovem Senadora da Edição 2025, Líder Wellington Fagundes, que é lá do meu Estado de Rondônia. Foi vencedora do concurso de redação e está aqui.

Laury Angelina Luiz Ferreira Xavier de Oliveira, do Colégio Tiradentes, da Polícia Militar de Ji-Paraná, minha cidade lá do Estado de Rondônia.

Seja muito bem-vinda e parabéns pela redação que retratou parcela daquilo que produziu Rachel de Queiroz, que é lá do Nordeste brasileiro, do Estado do Ceará, que teve uma história muito conectada com a região de Quixadá.

A Pedra da Galinha Choca, em que ela tinha uma fazenda próxima, foi fonte de inspiração, e você adotou uma das obras dela, que trata da questão climática, com muita profundidade, feito que deu a esta jovem estudante de uma escola pública da minha cidade o destaque de ser vencedora desse concurso e estar aqui, hoje, no Programa Jovem Senador do Senado Federal.

Então, a você a minha saudação e meus parabéns! Merece os nossos aplausos. *(Palmas.)*

Eu vou pedir ao Senador Wellington Fagundes para assumir a cadeira da Presidência, só para eu fazer uma saudação a ela na Secretaria da Comissão, enquanto os nossos convidados vão fazendo aqui as suas exposições e respondendo aos questionamentos feitos pelos Senadores.

Com a palavra, o Dr. Frederico Carvalho.

O SR. FREDERICO CARVALHO DIAS (Para expor.) - Obrigado, Presidente.

O Ministro Renan e Senador Renan Filho esteve aqui... Eu estava assistindo a ele aqui na Comissão de Infraestrutura, quando ele disse que treino é treino e jogo é jogo e que estar aqui é jogar o jogo. Aqui é para valer. Então, acaba sendo uma oportunidade para a gente estar aqui e falar para os senhores.

Eu agradeço a oportunidade dos questionamentos que foram colocados pelos Senadores Wellington Fagundes, Jayme Campos, Jaime Bagattoli, Margareth Buzetti, Zequinha Marinho e Eduardo Braga, que, inclusive, foi meu Relator, a quem muito agradeço.

Senador Wellington - começando pelas colocações do senhor -, o senhor é um aliado da infraestrutura, das agências, sem dúvida nenhuma, não é? A sua atuação é de há muito tempo na Frenlogi, então, suas preocupações são sempre pertinentes, e, claro, a gente acompanhou essa alteração em 2002.

Sem dúvida nenhuma, para a Antaq foi fundamental a ampliação de três para cinco diretores, não é? Era a única agência de infraestrutura que trabalhava sem os cinco diretores, e, realmente, foi fundamental. O colegiado mais diverso, o colegiado completo tem sido fundamental para a Antaq, e, de certa forma, o reflexo dos resultados que a Antaq vem apresentando também pode ser atribuído a isso.

O senhor tratou um pouco da questão da ouvidoria, sobre a qual eu acho que a Renata vai falar um pouco, mas acho que a ouvidoria acaba sendo a porta da agência para o que está acontecendo no mundo externo, além do Parlamento, é claro.

Esse contato com os senhores é fundamental, mas a ouvidoria recolhe dados não só diretamente da população e trabalha com essas informações pontualmente e também em termos de número. Isso é conhecimento com o qual a agência pode trabalhar, inclusive, para estruturar as suas ações. Então, sem dúvida nenhuma, é uma iniciativa fundamental.

Bom, de maneira geral, eu acho que aqui todos os Senadores passaram muito pela questão do melhor equilíbrio da matriz de transportes e acho que a principal contribuição que a Antaq pode dar é esse maior equilíbrio. Sem dúvida nenhuma, a gente precisa desenvolver... O desenvolvimento do transporte aquaviário não vem para competir com o rodoviário, mas, sem dúvida nenhuma, o transporte rodoviário é um parceiro.

A hidrovia não chega à fazenda. A gente precisa que o caminhão busque os produtos até levar para as ferrovias, hidrovias e portos. Eu acho que essa complementação é a mais pertinente.

E a gente, nos últimos anos, vem, de fato, o país vem trabalhando e aprimorando, aperfeiçoando as hidrovias, não é? A Antaq já apresentou, em 2023, o Plano Geral de Outorgas, e foi feita uma análise de quais eram as hidrovias mais estratégicas. Foi criada uma unidade específica para esse assunto. Mais recentemente, o Ministro Silvio Costa Filho criou também uma secretaria específica de hidrovias.

Esse assunto vem tendo uma evolução agora. A gente está finalizando os estudos das hidrovias mais estratégicas.

A primeira hidrovia que está prevista é a Hidrovia do Rio Paraguai. Já foi encaminhado, na semana passada, para o Tribunal de Contas da União, com previsão de, talvez, ser leiloada ainda este ano ou no próximo ano. Então, eu acho que esse assunto está bem encaminhado, está sendo direcionado. É um assunto a que a agência, na gestão anterior, do Diretor-geral Eduardo Nery, e agora com o Diretor-geral Caio Farias, vem dando total prioridade, e não tenham dúvida os senhores que esse tema continuará tendo prioridade. A gente sabe que o setor agrícola cresce 20% ao ano, e a infraestrutura precisa acompanhar esse crescimento.

Quanto ao transporte de passageiros, as colocações do Senador Eduardo Braga são sempre pertinentes; além da credibilidade e da experiência que ele tem no Parlamento, tem visão política do país.

Enfim, a gente sabe que, na Região Norte, as ruas são os rios e que esse assunto é fundamental para aquela região. É um assunto que não depende só da Antaq; depende de uma conjunção de órgãos. E, aí, é fundamental aquele diálogo que eu trouxe como um dos pilares que eu considero fundamentais na gestão: conversar com todos esses órgãos. Então, a gente tem o envolvimento do Dnit, da Antaq, do Ministério formulando as políticas públicas e, muitas vezes, da Marinha. E, dependendo de onde passa aquela via, você tem ali uma jurisdição estadual, jurisdição federal, enfim... De fato, é uma complexidade e demanda uma coordenação entre os vários esses atores, e, com diálogo institucional sério, responsável e com rigor técnico, eu tenho toda a tranquilidade de que a gente vai conseguir dar alguns passos nesse assunto do transporte de passageiros.

Enfim, queria também dizer, com relação à consensualidade, que o Senador Eduardo Braga nos trouxe aqui, que acho que é um tema fundamental. Quando ele o trouxe na gestão que tive oportunidade de participar no Tribunal de Contas da União, a gente conseguiu destravar vários investimentos do país nesse assunto, e eu acho que também no setor aquaviário a gente tem muitas oportunidades de harmonizar conflitos, elevando esse tema.

E, por fim, nas falas de todos os Senadores, eles trouxeram que os indicados passam por aqui e depois não voltam.

Eu gostaria de dizer que há 17 anos eu sou um servidor do Tribunal de Contas da União, ou seja, auxiliando o Parlamento na fiscalização, na sua função finalística de fiscalização, e podem sempre os Srs. Senadores contar comigo. Estarei aqui sempre que precisarem, ouvindo os senhores, seja aqui na Comissão de Infraestrutura, seja nos gabinetes dos senhores. Quando precisarem, a Antaq estará com as portas abertas.

Eu entendo que é fundamental que os órgãos públicos - e as agências não fogem a essa regra - estejam abertos a ouvir quais são as necessidades da população, e os senhores são os representantes que têm condições de ecoar essas preocupações. Enfim, termino agradecendo a oportunidade de estar aqui. É com profunda honra que finalizo aqui meu discurso, pedindo o apoio dos Srs. Senadores e Sras. Senadoras.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Presidente está chegando aqui. Eu quero registrar, Presidente, a presença aqui da mais jovem Vereadora do meu Estado do Mato Grosso, da cidade riquíssima de Primavera do Leste. Ela é do PL, do nosso partido, Mariana Carvalho. Mais uma vez, a satisfação de esta Comissão estar aqui te recebendo. A juventude brasileira, a mulher, a força da mulher. E ela é muito competente, acredita muito. É de luta, viu, Presidente?

Daqui a pouco, Presidente, está chegando aqui também a nossa Jovem Senadora pelo Mato Grosso. Então, V. Exa. assumo, e eu quero também fazer uma homenagem ao nosso Mato Grosso. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Antes de passar a palavra à Dra. Renata, deixem-me chamar... Chegue aqui, para fazer uma foto com os nossos ilustres convidados.

Além da nossa vencedora do Programa Jovem Senador, a Laury Angelina, eu queria registrar, com muita alegria também, a presença do professor que acompanha a vencedora, o Prof. Geremias Dourado da Cunha.

Nós aplaudimos a vencedora e vamos aplaudir o professor também, que está aqui, do Colégio Tiradentes da Polícia Militar de Rondônia, lá na cidade de Ji-Paraná. *(Palmas.)*

Sejam muito bem-vindos.

Feito o registro, vou liberá-los agora, para fazer a sequência da agenda dos demais Senadores. *(Pausa.)*

Com a palavra, Dra. Renata Sousa Cordeiro.

A SRA. RENATA SOUSA CORDEIRO (Para expor.) - Eu quero agradecer a todos os Senadores e Senadoras pela honrosa oportunidade, ao Presidente Marcos Rogério, ao Frederico, indicado à Presidência da agência, aos demais sabatinados e a todos e todas pela presença neste momento tão especial.

E, só respondendo a indagação do Senador Wellington Fagundes sobre a acessibilidade, eu pretendo diversificar os canais de atendimento, desde o uso de plataformas digitais e redes sociais até a presença em comunidades ribeirinhas e áreas portuárias. A linguagem deve ser simples e inclusiva, permitindo que caminhoneiros, empresários, trabalhadores e cidadãos comuns compreendam os seus direitos e saibam como registrar suas manifestações.

Eu fico à disposição da Casa, e a Antaq estará sempre de portas abertas e ouvidos atentos. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dra. Renata. Antes de passar a palavra ao próximo orador...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. *Fora do microfone.*) - Presidente, pela ordem...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador? Pela ordem, e, na sequência, o nosso Líder goiano vai estar com a palavra também. Pela ordem, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Pela ordem.) - Ele mora aqui pertinho, o almoço está perto.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O senhor é mais longe, né?

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - É apenas para fazer um cumprimento à nossa Senadora pelo Estado do Pará. Está vendo? Hoje é o dia das moças aqui. E olha o nome dela...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Seja bem-vinda!

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Olha o nome dela. Tem futuro!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Rebeca Marinho.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Rebeca Marinho?

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - É. Moradora do Bairro do Jurunas, em Belém.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas é coincidência ou tem alguma...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Por enquanto é coincidência, né? *(Risos.)*

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Não tem, não tem... Viu, Presidente? É...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ficou no ar, né?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, é a cópia da inteligência do Marinho.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ah!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Do Zequinha Marinho. *(Risos.)*

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Não, apenas para cumprimentá-la e parabenizá-la por ter vencido o concurso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Parabéns!

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Estar aqui hoje, neste momento, é uma alegria para a gente, porque é nossa contrerrânea lá do Pará. E eu vou fazer um estágio, vou de Comissão em Comissão, até a hora em que terminar hoje.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeito.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Ela tem que nos acompanhar.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeito.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Eu vou à CDH, mas retorno daqui a pouquinho.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente. Agradeço a V. Exa. Senador...

Cadê o Senador Pedro Chaves? *(Pausa.)*

O.k.. Então, eu vou assegurar a palavra ao Dr. Alex, e, na sequência, o nosso Líder de Goiás já faz também a intervenção dele.

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Presidente.

Eu me dirijo ao Senador Wellington Fagundes. Nas nossas visitas a todos os Senadores desta Comissão e desta Casa, aos Líderes também, algo me chamou a atenção. O Senador Wellington Fagundes, ao nos receber, a mim e ao Guilherme, nos fez uma audiência para tratar sobre os assuntos do Mato Grosso, não é? Eu entendo que S. Exas. estão aqui para defender não só a logística e a infraestrutura do país, desse gigante maravilhoso que é o Brasil, como também defender principalmente o estado de S. Exas.

Esta Casa tem 81 Senadores em 225 milhões de habitantes. Isso dá, nos ombros de S. Exas., a responsabilidade de defender com garra, com determinação cada um dos seus estados, Senador Marcos.

Eu vejo, no Mato Grosso... Não só eu, qualquer brasileiro que entenda razoavelmente de economia e um pouco de logística, entende que o Mato Grosso, o Mato Grosso do Sul e Goiás são as locomotivas do agronegócio deste país. E eu fico feliz - o Senador Otto saiu daqui agora há pouco, lá da Bahia -, porque a última fronteira ou a próxima fronteira é o Matopiba: Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, com três estados do Nordeste. O Nordeste, em que moro, em que nasci - tenho a honra de ser paraibano -, não tem a aptidão do agronegócio.

Eu sempre digo, Senador Marcos, que aquilo que nos prejudicou tanto até a segunda metade do século passado, que foi o sol, hoje nos beneficia, porque nós estamos começando a exportar energias renováveis. Então, quando eu ia à Paraíba, ali pela BR-230, saindo de Cabedelo, e ao visitar o Líder Eduardo Braga, eu dizia: "Olha, Senador, nós temos a BR-230, que nasce lá em Cabedelo e vai até o Amazonas". Pelo menos deveria ir, porque não chega lá.

Eu tenho um olhar aguçado quando eu vejo S. Exas. os Senadores dos estados do Norte virem aqui, e eu conversava isso com o Senador Mecias de Jesus - não é assim, Guilherme? - falar das dificuldades logísticas dos Estados de Roraima, Amapá, Amazonas, Rondônia, Acre. A gente tem que ter um olhar aguçado para esses estados, um olhar mais objetivo de quais são as necessidades.

Quando hoje eu vejo o Senador Zequinha, o Senador... Deixe-me botar os olhos aqui. Quando eu vejo a Senadora Margareth, o Senador Zequinha, o Senador Wellington e outros Senadores pedindo para que nós que estamos aqui sendo sabatinados possamos estar de portas abertas para atendê-los... Isso é uma obrigação nossa! Eu frequento Brasília há mais de 30 anos. Eu sou de um tempo em que Senador não pedia audiência, nem batia na porta. Então, nós temos obrigação não só com o Senado Federal, mas com a Câmara dos Deputados, com os ministérios e com as agências irmãs - e aqui está a Antaq -, de ter essa interlocução e essa discussão rotineira, para que a gente possa enfrentar as soluções de logística desse país.

Melhorar a logística é diminuir custos, nada mais do que isso - é diminuir custos. Não adianta o produtor rural lá do Mato Grosso, de Goiás, do Paraná, do Mato Grosso do Sul investir em novas tecnologias, aumentar a sua produtividade, se ele não vai ter uma logística que faça com que ele leve sua safra não só para os estados, para o mercado interno, mas para as exportações.

(Soa a campainha.)

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ - Posso finalizar, Excelência?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Para concluir.

O SR. ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ - Então, quero agradecer penhoradamente ao Ministro Renan Filho, que vem revolucionando a logística deste país. Quero agradecer por acreditar e encaminhar meu nome à Presidência da República, para o Presidente Lula nos encaminhar. Quero agradecer penhoradamente a cada um de S. Exas. por estarem aqui, por acreditarem que nós vamos fazer mais e melhor. Esse é o nosso objetivo, é isso que eu quero, conjuntamente com a Diretoria Colegiada, à frente da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Agradeço à minha família.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dr. Alex. Já está bem familiarizado e desenvolvido. Tenho certeza de que vai cumprir bem a missão lá na Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Antes de passar ao Senador Pedro Chaves - que é o último Senador inscrito para fazer a sua intervenção, e aí a gente já quer finalizar com o Guilherme, convocando a próxima rodada de Sabatina -, eu queria registrar a presença do Procurador da ANTT, Dr. Rafael Fortunato, dos servidores da agência que aqui estão - sejam todos muito bem-vindos -, em prestígio aos indicados, e também do Subsecretário de Governança, Estratégia e Parcerias do Ministério de Minas e Energia, Denis Soares.

Sejam muito bem-vindos.

Senador Pedro Chaves, V. Exa. tem a palavra.

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - GO. Para interpelar.) - Obrigado, amigo Senador Marcos Rogério, que preside esta Comissão. Quero cumprimentar a todos os indicados, parabenizá-los, pela indicação, porque, eu particularmente votei "sim" para todos e acredito que estarão indicados sem problema nenhum.

Mas eu tenho um probleminha para tratar com os senhores que vão para a ANTT. Bem perto de nós aqui está o entorno do Distrito Federal. São vários municípios com milhares de pessoas que se deslocam diariamente, porque trabalham aqui em Brasília. E o Governo de Goiás, juntamente com o Governo do Distrito Federal e a ANTT, está sempre se reunindo, buscando uma solução para esse transporte coletivo.

Temos agora, e está sendo noticiado, um aumento das tarifas para este final de semana. Isso, obviamente, impacta o trabalho dessas pessoas goianas que vivem aqui no entorno e trabalham em Brasília, porque, obviamente, com o aumento

da tarifa, que será repassado para as empresas, elas vão preferir contratar gente em Brasília a contratar nas cidades do entorno.

O Governo de Goiás teve uma reunião - se não me falha a memória - uns cinco, seis meses atrás. Só para fazer um parêntese, em Goiânia, nós tínhamos esse problema. Reunimos o Governador, o Prefeito de Goiânia e os Prefeitos da Região Metropolitana, que chegaram a uma solução. Agora, aqui em Brasília, nós temos esse diferencial, porque são duas unidades da Federação diferentes: Distrito Federal e Goiás. Aí entra a ANTT, como órgão fiscalizador e regulador do sistema.

Então, como V. Sas. vão assumir, brevemente, as diretorias, os órgãos de controle e de decisão da ANTT, eu gostaria de deixar esse pedido e essa preocupação em solucionar, de uma vez por todas, essa questão do transporte aqui do entorno do Distrito Federal, aqui para a capital.

Era isso, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Pedro Chaves.

Portanto, o último a fazer a sua manifestação é o Dr. Guilherme Theo. Eu aproveito para poder também fazer aqui algumas ponderações, e aí já fica, como última intervenção a do Dr. Guilherme.

Primeiro, também destacando a qualidade técnica, a formação de todos os indicados. Tenho certeza de que isso assegura às agências uma atuação muito mais eficiente, de muito mais entrega, previsibilidade, segurança jurídica, segurança regulatória, porque hoje o aspecto da insegurança regulatória também passou a ser um componente nessa relação. Então, tenho certeza de que, pela formação e pela habilidade que cada um tem, pela disposição para o diálogo, isso vai acrescentar às agências um papel de maior protagonismo, assegurando sempre o melhor serviço, a melhor prestação lá na ponta ao usuário, ao consumidor. Então, votos de muito sucesso.

Nós temos desafios com relação ao modal aquaviário. Nós temos, no Brasil desafios grandes, profundos com relação à infraestrutura. É uma infraestrutura deficiente e ineficiente, não integrada, e a gente ainda tem o desafio de fazer essa integração. Não adianta você ter boas rodovias desconectadas das nossas estruturas portuárias, das nossas hidrovias e, do mesmo jeito, da questão das ferrovias. Ferrovia tem que partir de porto e não o contrário. Às vezes, inverte-se a equação e depois leva tempo para fazer a complementação do modelo, com prejuízo daqueles que investiram, daqueles que apostaram.

De outra sorte, eu aproveito... Quando a gente pensa na logística brasileira, com os múltiplos modais, é preciso pensar num modelo que seja sustentável no tempo.

Veja o que nós estamos agora próximos de ver acontecer. Nós temos as concessões que estão acontecendo no Mato Grosso - lá no Estado de Rondônia, já aconteceu - e, ao mesmo tempo, nós temos uma Ferrogrão, que está para sair e que vai fazer a conexão de parte da região do Mato Grosso com o Porto de Miritituba, o que vai destravar o escoamento da produção naquela região. Isso vai impactar o transporte rodoviário que escoava para o Eixo Norte do Brasil, que vai desaguar lá no Porto de Porto Velho, tanto o porto público, quanto os terminais privados que temos ali e também na região de Humaitá. E, paralelamente, nós temos outra margem, outra alternativa que, daqui a pouco, vai ser a conexão com Santos, a partir do Mato Grosso também.

E, quando você olha numa perspectiva de futuro, para quem está contratando de forma tão longa, apostando e se comprometendo a fazer investimentos a partir de uma demanda preexistente, quando você começa a fazer essas outras conexões, você começa a distribuir também a demanda que hoje é existente para essas outras regiões.

Então, eu estou lançando essas pequenas ponderações, porque, quando vai se pensar nesse conjunto de modais, as agências precisam conversar entre si, porque todos caminham, conduzem-se para um mesmo lugar: ou vão para os portos que estão lá na região da nossa Rondônia, ou vão para os portos que estão na região do Pará, ou vão para o Porto de Santos, ou para outros portos Brasil afora. Tanto ferrovia quanto rodovia, o caminho é sempre o mesmo. Então, tem que pensar na multimodalidade e nesse modelo de integração e de sustentabilidade também econômica, com ganhos, sobretudo, para o usuário e para o consumidor final.

Feitas essas observações, a par do que está acontecendo e do que vai acontecer para frente com essas duas alternativas novas... Quando isso acontecer, Wellington Fagundes, eu acho que parte daquilo que é demanda e que vai para Rondônia vai ter como opção essa alternativa que vai lá para o Porto de Miritituba; e outra parte, talvez, por uma questão matemática, opte, no futuro, por essa rota Santos. E aí, para a nossa rodovia, talvez, nós vamos ter que estudar mais alternativas.

Guilherme, agora pontualmente com você, e faço isso agradecendo desde logo a sua disposição, ainda como Diretor-Geral interino, quando estive lá no meu Estado de Rondônia. Nós promovemos várias diligências com audiências públicas

lá no Estado de Rondônia, na cidade de Ji-Paraná, na cidade de Vilhena, e promovemos audiência pública aqui, no Senado Federal, tratando da concessão da BR-364, Vilhena-Porto Velho. A nossa preocupação era o custo do pedágio, o cronograma das obras - porque isso impacta a vida de todos que estão lá - e o volume dos investimentos.

Aqui fica o meu questionamento a você - ao passo que responde ao conjunto de Senadores, acrescente também Rondônia -: a partir dessas audiências, nós apresentamos um conjunto de preocupações e de pedidos para equacionar problemas identificados nessa concessão lá no Estado de Rondônia. Eu sei que nós avançamos - e você já me adiantou - , mas eu queria que você passasse à Comissão e ao Brasil o que foi possível a gente construir de entendimento, de encaminhamento para melhorar a vida do usuário dentro dessa concessão.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Seu mandato será de cinco anos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O seu também é de cinco? *(Pausa.)*

Vocês também? Todos são mandatos de cinco anos? *(Pausa.)*

Então, provavelmente, vocês vão estar, no mandato de vocês, com dois Governadores: Governador Senador Marcos Rogério de Rondônia e de Mato Grosso, ou seja, o nosso compromisso é maior com vocês do que o de vocês conosco, não é isso, Marcos? *(Risos.)*

O Marcos não vai querer negar a candidatura, não é? *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Há um tempo determinado para cada propósito. Esse é um texto bíblico que a gente deve seguir. *(Risos.)*

E os anúncios são feitos no momento certo. Mas V. Exa. que conhece...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas o meu já está falado: eu sou pré-candidato. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E já está anunciando o de cá também. Obrigado a V. Exa.

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO (Para expor.) - Presidente Marcos Rogério, eu me comprometo aqui - mantendo minhas raízes mineiras - a ser bem objetivo em razão do adiantado da hora.

E já começo, respondendo a V. Exa., que, de forma muito didática, explicou a questão conceitual do direito. Eu falo muito que o Senador Marcos Rogério, Frederico, me sabatinou e arguiu durante seis meses antes de eu estar sentado nesta cadeira. *(Risos.)*

Então, não sei se eu fui aprovado. Veremos, em breve, no placar aqui.

Eu quero aqui cumprimentá-lo porque as críticas foram fortes e também foram muito propositivas, inclusive de fazer algo com que nós, nas agências, temos um compromisso muito grande: menos ar-condicionado na nossa sede - que está sempre de portas abertas - e estar mais no trecho, visitando as nossas operações, concessões para realmente conhecer a realidade.

O Senador Jayme Campos e o Senador Wellington são testemunhas disto: já rodamos a 163 de ponta a ponta, inclusive chegando em Miritituba, nos acessos portuários, para conhecer a realidade e ver o que devemos melhorar. Ao irmos - em uma oportunidade que o senhor nos concedeu - a Ji-Paraná e Vilhena, e constatarmos a realidade e a demanda local, nós percebemos que tem um descasamento natural pelo processo de concessão, de quando você qualifica, estuda a audiência pública, concede, até a assunção. Então, você percebe que ali, como os contratos de longo prazo são mutáveis, a rodovia também o é. Portanto, endereçamos o compromisso.

Nós já colocamos quatro, e um deles já está sendo cumprido: a presença da concessionária antes da assunção formal dela, fazendo intervenção numa ponte que estava totalmente interditada, a ponte do Candeias, atendendo a um pedido do senhor, junto com a bancada, os representantes.

Também atendendo, Senador Marcos Rogério, três pontos já - imediatamente com a assunção da concessionária, a partir de amanhã, na rodovia, e contrato já assinado - estão sendo endereçados, fruto da audiência pública aqui realizada, na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal e também *in loco*; antecipação do acesso ao portuário, que é o anel viário Pró-Grão, acesso do Porto Novo, correto? Estava prevista, no ano seis, a conclusão - não o início. A conclusão vai ser

no ano quatro. Então, a partir do primeiro e segundo anos, já teremos obras. No ano quatro, já antecipamos dois anos da execução, atendendo à solicitação de V. Exa.

Nós também teremos a antecipação de três anos das faixas adicionais, ou seja, a conclusão estava para o ano três. Então, 150km de faixas adicionais serão antecipados e concluídos até o ano quatro. Isso já dá uma melhoria em logística e conectividade até a conclusão do primeiro ano, ou seja, quatro pontos que V. Exa. nos pediu, seja aqui na audiência pública, mas também *in loco*, nós já endereçamos. Realmente este compromisso a agência tem da sua autonomia e independência, mas não se isenta das demandas de aqueles que são legitimados, que são os senhores e as senhoras aqui presentes.

Então, espero ter respondido. E reafirmo o nosso compromisso de manter esse diálogo perene e de outros aperfeiçoamentos que V. Exa. colocou a serem endereçados também.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Perfeitamente.

Com relação à questão do preço do pedágio para o usuário recorrente, para o usuário de baixa renda, que nós também dialogamos e foi ponto dos debates que fizemos nas audiências?

O SR. GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO - Essa é uma inovação que nós temos na modelagem nos nossos contratos a partir da quarta etapa de geração de contratos, que é o desconto para o usuário frequente olhando a modicidade tarifária. Então, quanto mais o usuário transita pela rodovia, ele tem um desconto maior. Então, algumas praças de pedágio terão descontos de até 80%, ou seja, se olhar - até mesmo como o Ministro Renan fez aqui nesta Comissão - que o imposto no Brasil é regressivo, que quem paga a rodovia é quem não tem um veículo. Então, quem tem um veículo e vai utilizar vai ter uma redução gradativa da sua utilização. E também vale destacar que aquele usuário que tem a *tag*, automaticamente já tem um desconto de 5%.

E dando sequência, até prestigiando os Senadores aqui presentes - aos demais, vou responder de forma direta. O Senador Wellington Fagundes é meu eminente Relator pela segunda vez. Senador Wellington, no momento o senhor não estava, mas quis ressaltar que o senhor é um conhecedor de teoria e de prática do setor de infraestrutura e logística. Presidente da Frenlogi, do IBL... Então, eu me sinto muito honrado - registro aqui nos *Anais* - de tê-lo novamente como meu Relator. E o senhor sabe, reafirmo o meu compromisso, que quatro anos atrás nós tínhamos um grande problema, um problema crônico, que era a BR-163. E ali nós endereçamos o nosso compromisso de ali solucionar. Quatro anos depois, estamos aqui com o compromisso praticamente cumprido de realmente as execuções estarem acontecendo e o problema ser outro. O problema seria de Pare e Siga, que realmente tem incomodado um pouco os usuários da rodovia.

Mas o senhor tem razão quando nos questiona da necessidade de melhoria da fiscalização. Nós temos um déficit natural de servidores, a ANTT, por si só, da sua lei de origem. E, conseqüentemente, quanto à parte orçamentária - que em outro momento oportuno nós podemos discutir -, nós temos implementado muito a fiscalização eletrônica, temos uma parceria com outros órgãos de fiscalização e, nos nossos próprios contratos, nós temos uma regulação por incentivo. Ele só vai receber determinado incremento na tarifa se ele cumprir a execução da obra. Invertendo uma lógica anterior, que ele já recebia o valor de uma via duplicada sem ter executado aquela obrigação. Mas temos que avançar e continuaremos avançando com relação a esse ponto.

Integração multimodal, nós continuaremos trabalhando incansavelmente nisso. Não apenas nos quatro modos de competência da agência, mas também em diálogos com outros modos, que é o caso da Antaq. Então, coincidências aqui, o Frederico é mineiro, só que eu sou galo e ele é Cruzeiro. (*Risos.*)

Então, nós teremos aqui o compromisso de trabalhar conjuntamente nesse aperfeiçoamento, integração. O Alex faz essa ponte nesse trabalho. E temos implementado muito, Senador Wellington, os Pontos de Parada e Descanso, justamente para que os caminhoneiros que transitam pela rodovia tenham a condição de cumprir a Lei do Caminhoneiro, das suas quatro horas de jornada, e parar em um local que tenha condições sanitárias, condições de segurança, condições realmente dignas para ele ou, quem sabe, para a sua família estar junto.

Então, uma média que nós temos de Pontos de Parada e Descanso de caminhoneiros é a cada 200km. Então, isso está previsto na BR-163 e na nova concessão da BR-364. O senhor nos endereçou os pedidos e nós temos o compromisso de, assim que assinado o contrato e assumida a rodovia, endereçar os pontos de segurança, de fluidez, porque nós já temos mecanismos no contrato para assim o fazer, como é o caso da BR-364, em Rondônia; faremos também no Estado do Mato Grosso. Realmente foi um pleito que o senhor fez em audiência pública, na reunião e na pré-sabatina no seu gabinete, e aqui, publicamente, o nosso compromisso de, assim, fazê-lo, porque tem condições contratuais e regulatórias de poder endereçar.

Senador Jayme, a duplicação da BR-163 de Sinop até a divisa com o Pará, isso é um compromisso do Governo Federal como um todo, do Ministro Renan, da agência nacional, de realmente solucionar isso numa abordagem que o Senador

Eduardo Braga trouxe, da solução consensual. Então, nós já temos três contratos endereçados; temos outros a caminho, entre eles, a própria BR-163, Sinop a Miritituba. Esse ponto é primordial para realmente dar continuidade, tendo em vista a crescente do agronegócio, seja do frete de ida, como também o de retorno descendo os fertilizantes do Arco Norte, do Pará.

Por fim - o Presidente, Senador Marcos Rogério, já puxou o microfone aqui para eu acelerar -, Senador Pedro Chaves, o transporte semiurbano é um problema crônico que nós temos que enfrentar, que é algo que não agrada a ninguém: não agrada ao prestador de serviço, não agrada ao usuário, não agrada à comunidade. Nós temos que realmente buscar uma solução conjunta com o Estado de Goiás, com o Distrito Federal e a União, para realmente dar um serviço, um transporte de qualidade para todos os usuários que utilizam diariamente e têm um deslocamento realmente deficitário. Então, o nosso compromisso é buscar uma solução regulatória e também juntar os atores políticos para assim o fazer, e continuar na integração também do modo ferroviário e a sua expansão. Nós temos mecanismos para serem feitos e esperamos muito que, nessa prestação de contas contínua... E eu, que, quatro anos atrás, estive aqui e regresso, acredito que tenha feito, Senador Marcos Rogério, o compromisso de manter as portas abertas e realmente o compromisso de endereçar as obrigações e os pleitos dos Srs. Senadores, das Sras. Senadoras e também dos Deputados e todos os interessados.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Dr. Guilherme, obrigado pelas respostas ao conjunto dos Senadores, de modo particular também sobre a concessão da BR-364 no Estado de Rondônia. Eu penso que as audiências públicas que fizemos, tanto a audiência pública que aqui fizemos, no Senado Federal, como as diligências que fizemos, sobretudo, lá na cidade de Ji-Paraná e Vilhena, onde nós ouvimos, Senador Wellington Fagundes, representantes de diversos segmentos... O inverso do que a gente faz aqui, em que os representantes eleitos é que fazem os questionamentos, as abordagens, lá nós procuramos dar voz, sobretudo, para representantes de segmentos, tanto em Ji-Paraná quanto em Vilhena, representantes, por exemplo, da população indígena, que, ao longo dessas audiências públicas, nunca foram ouvidos e reclamaram disso. Lá, tiveram a oportunidade de se manifestar, de falar, de dizer quais são as preocupações do segmento. Ouvimos representantes do segmento lojista, industrial, dos caminhoneiros, enfim, de quem usa a Rodovia 364, e todos eles manifestando as suas preocupações.

Eu disse isso desde o primeiro momento: eu defendo o modelo. O modelo de concessões é um modelo muito bem-sucedido; a questão não é o modelo. Ontem, eu usei um termo aqui que serve para isso também. O diagnóstico, nós conhecemos o diagnóstico e concordamos que há um estrangulamento no orçamento público para dar conta de fazer os investimentos de que os setores que são essenciais para o desenvolvimento do país precisam, e o setor privado é chamado a intervir como investidor dentro dessa modelagem. A questão é o receituário, como você endereça a solução do problema. E, às vezes, a conta fica pesada demais e sacrifica o usuário que está lá na ponta.

Essas audiências públicas serviram para a gente aproximar o regulador daquilo que pensa o usuário, daquilo que pensa a sociedade local e foram muito produtivas. E o Dr. Guilherme traz hoje aqui vários avanços que foram consequências dessas audiências públicas. Eu agradeço e espero agora poder ver isso acontecendo.

E outro ponto que você traz no final é uma mudança de encaminhamento que a agência está adotando, que eu acho fundamental, para não acontecer o que aconteceu no Paraná e em outras regiões com rodovias que passaram por concessão e que ficaram lá numa exploração por anos, e o concessionário não fez os investimentos. O usuário ficou pagando, pagando, pagando, o investimento não veio, houve frustração daquele que tinha a expectativa de ver uma obra duplicada com as melhorias que foram pactuadas, e o que aconteceu depois com o concessionário, com aquele que ganhou o certame? Ah, houve distrato e tal, mas o prejuízo está feito! Passaram-se cinco, dez anos, aí você vai tirar lá a empresa que ganhou a concessão, mas e para o usuário? Resolveu o problema? Não! O usuário ficou com a rodovia ruim e com o prejuízo, porque teve que pagar ao longo desse tempo todo por um serviço, por uma obra, por um investimento que não aconteceu. Essa mudança agora de a liberação do cronograma financeiro estar atrelada ao avanço do cronograma de obras é um acerto, é uma precaução, é uma cautela que vai em defesa do usuário. Então, a agência e os seus servidores que trabalharam nisso eu acho que merecem o nosso reconhecimento.

Outro ponto apenas para reflexão de V. Sas. é com relação ao mecanismo do *free flow*, que eu acho que é um avanço, porque acaba com aquele negócio de fila, mas ele trouxe uma consequência que está sendo hoje problemática, e eu acho que a agência tem que se debruçar um pouco mais sobre isso. Há um projeto tramitando na Câmara dos Deputados, que está vindo para o Senado - e talvez eu avoque a relatoria dele, quando aqui chegar, a pedido do próprio autor da matéria lá na Câmara dos Deputados, o Deputado Hugo Leal - e que diz respeito ao sistema de pagamento. Eu até, equivocadamente, Deputado, meu sempre Deputado, Miguel de Souza, imaginava que a própria concessionária oferecesse o serviço para o usuário passar e ter o desconto automático ali - a tal da *tag*, não é? Eu descobri que não, que a concessionária tem o seu quinhão e que para poder ter o outro serviço você tem que contratar o serviço fora, ou seja, é mais uma despesa. E o problema não é nem essa despesa - é também um problema, porque acrescenta custo, porque é um custo a mais -, mas, além disso, aquele que não dispõe de passe... Tem vários, tem várias, a *tag* tem várias operadoras. Aquele que não compra

o serviço, porque, às vezes, ele vai usar lá uma vez ou outra e não quer ter o serviço, depois, sofre as consequências... Tem multa e multa pesada e vai acumulando. Isso virou um problema, se transformou num problema. Então, acho que a agência tem que... Talvez, eu acho que, até antes do projeto, de repente... Tem coisa que... A gente já tem tanta lei no Brasil! Eu acho que só está faltando mais uma lei: aquela que faça cumprir todas as demais. Há lei para tudo! Eu acho que essa é uma situação em que talvez, especialmente, quem é da área técnica possa estudar um mecanismo, uma maneira de dar um encaminhamento de solução. E aí eu estou lançando essa provocação, aqui, para que vocês já estruturam uma ideia sobre isso, e depois eu vou chamar uma audiência pública aqui com a presença de vocês; chamo também lá o próprio Hugo Leal, que é um estudioso desse assunto, para a gente de repente discutir esse tema com a participação de todos e tentar achar uma solução que não sacrifique ainda mais o usuário, para ter que esperar a votação dessa lei na Câmara, no Senado, com sanção presidencial, para vir uma solução. Tem muita gente hoje com problemas com relação a isso.

Como nós temos várias concessões já operando e outras em andamento, que esse tema já seja por vocês, por V. Sas., já analisado para gente ter uma resposta. Aquilo que veio como inovação de solução, tem aspectos que precisam ser calibrados, equacionados. Eu acho que a própria concessionária talvez tenha que ter uma alternativa para o usuário que não o obrigue a adquirir um produto de um terceiro para poder fazer uso, porque aí nós estaríamos diante de uma questão até jurídica - né? -, a tal da venda casada, que eu não sei se é o caso, eu estou só a lançando aqui, à guisa de análise.

Mas, mais uma vez, quero agradecer aqui ao Dr. Guilherme Theo, ao Dr. Alex Cruz, à Dra. Renata Cordeiro e ao Dr. Frederico Dias, pela presença.

Assim, eu encerro esta audiência...

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Wellington Fagundes, eu vou chamar o...

Ah, é só para apresentar?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É só para apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O.k.

Por favor, V. Exa. tem a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - É só para apresentar aqui também a nossa... Olhem como essa cerimônia está ficando a cada hora mais relevante também, porque é o prestígio da nossa juventude!

Também assim como Rondônia, está aqui a nossa jovem Stefany Formigari. Ela foi a primeira colocada e é da Escola Estadual Carlos Drummond de Andrade, nome também importantíssimo. É uma escola da zona rural, lá da cidade de Sinop. Ela teve como tema, inclusive, um texto que é uma perspectiva autêntica e comovente de quem vive em contato direto com a natureza, denunciando queimadas e desmatamentos, com a força de sua convivência. Essa jovem aqui está junto também da Profa. Aline Kraeski e da Profa. Titular Gisele Cristina Gonçalves.

Então, parabéns a você! - e ao Senado da República também, por propiciar um programa que estimula as nossas crianças, os nossos jovens, exatamente a conhecer como funciona o Parlamento e, acima de tudo, o fortalecimento da nossa democracia. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito bom. Parabéns!

Seja muito bem-vinda à Comissão de Infraestrutura do Senado Federal!

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador Jayme.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Eu estava aqui paciente, mas V. Exa. fez três discursos aí, um direito líquido e certo. Eu quero votar na segunda turma que vai ser sabatinada, mas diante de V. Exa. ter sido generoso na sua fala também...

Estiveram conosco também a Aline e a nossa aluna ali, a Jovem Senadora, no nosso gabinete. Mas eu quero dizer ao Senador Wellington Fagundes... Senador Wellington, tire a foto e preste atenção no que eu vou falar para o senhor aqui, faça favor. *(Risos.)*

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Você deveria vir tirar a foto aqui também...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Já tirei com ela lá no gabinete, já fui lá recebê-las.

Por favor, capriche aí.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Está caprichado.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Mas voltando aqui ao que nos interessa, primeiro vamos esperar abrir o painel - rapidão, né, Senador? -, para que possamos sabatinar os demais e fazer a votação...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Por favor.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - ... em caráter de urgência urgentíssima aí, está certo?

Mas eu quero dizer ao Senador Wellington... Cadê ele? Wellington Fagundes, por favor, escute aqui. Além do mais, eles estão pleiteando - me solicitaram, acho que não tive a oportunidade de falar com V. Exa. - também a ampliação do colégio lá que é num assentamento, a Escola Carlos Drummond de Andrade. Disseram que queriam falar com V. Exa. para V. Exa. entrar numa parceria com o Senador Jayme Campos em uma ampliação de pelo menos seis salas de aula, através das nossas emendas orçamentárias para o ano de 2026. Eu disse que ficassem tranquilos, pois V. Exa. seria nosso parceiro nessa ampliação do colégio.

Presidente, concluído. Por favor, abra o painel...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado. (*Risos.*)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Pois quero votar logo também...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado ao Senador Jayme Campos.

Parabenizo a Jovem Senadora lá do Mato Grosso também, a Professora e os que a acompanham, a Vereadora da cidade... É de Sinop?

(*Manifestação da plateia.*)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Primavera do Leste. Nome?

(*Manifestação da plateia.*)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mariana Carvalho. Mariana Carvalho, Vereadora de Primavera do Leste, Mato Grosso.

Não há mais Senadores a registrar voto.

Está encerrada a votação.

Determino a abertura do painel com o resultado para apuração.

(*Procede-se à apuração.*) (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Portanto, Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio: 21 votos SIM, nenhum voto NÃO; Alex Antonio de Azevedo Cruz: também 21 votos SIM, nenhum NÃO; Renata Sousa Cordeiro, Antaq: 20 votos SIM, nenhum voto NÃO; Frederico Carvalho Dias, Antaq também: 21 votos SIM, nenhum voto NÃO.

Hoje, todos os indicados foram aprovados à unanimidade nesta Comissão de Infraestrutura. (*Palmas.*)

Parabéns! Voto de sucesso a todos os indicados.

Eu vou encerrar esta sessão, e, em cinco minutos, chamaremos já os demais convidados para compor a mesa para iniciarmos também o processo de sabatina.

Está encerrada a presente sessão.

(*Iniciada às 9 horas e 33 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 14 minutos.*)