



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

REUNIÃO

17/06/2015 - 15ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Declaro aberta a 15ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação das atas das reuniões anteriores, inclusive a da última reunião, realizada em conjunto com a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

Comunicado.

A Presidência comunica o recebimento do relatório da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (ABRACEEL) referente ao ano de 2014 e do encarte Transporte & Desenvolvimento - Entraves Logísticos ao Escoamento de Soja e Milho, publicado pela Confederação Nacional do Transporte.

As publicações estão disponíveis para consulta das Sr^{as} e dos Srs. Senadores.

Informo a todos os presentes e a quem nos acompanha pelos canais de divulgação do Senado Federal que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Portanto, os cidadãos que tiverem interesse de participar com comentários e perguntas podem fazê-lo por intermédio do Portal e-Cidadania ou através do Alô Senado.

Vamos à pauta.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pela ordem, com a palavra o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Obrigado, Presidente.

Cumprimento os colegas aqui presentes, o Senador Acir, o Senador Moka, o Senador Ciro, e quero, aqui, na Comissão de Infraestrutura, mais uma vez, homenagear e relembrar o nosso querido amigo, que partiu ontem, Dr. Olacyr de Moraes.

Ontem, no Plenário, várias homenagens foram feitas a ele lembrando o homem ligado à agricultura, ao agronegócio. Mas quero, aqui, dizer que ele também foi um homem que pode ser homenageado em vários segmentos. Assim sendo, eu gostaria de deixar registrado, nesta Comissão de Infraestrutura, minha homenagem pelos feitos deixados pelo Dr. Olacyr na área da infraestrutura. Além de ele ter sido proprietário e diretor fundador de uma grande empresa, a Constran, que hoje está na mão de terceiros, ele, não só pelas obras públicas, mas também pelas privadas, também, por iniciativa própria, construiu e deu sequência a uma ferrovia que sai de Santos, atravessa todo o Estado de São Paulo, adentra o Estado de Mato Grosso do Sul - Estado do Senador Moka -, passa pelo Estado de Mato Grosso e chega a Rondonópolis. Hoje, a principal via de escoamento da soja do Estado de Mato Grosso e de parte dos Estados de Mato Grosso do Sul e Goiás e do Entorno de São Paulo é feita por essa ferrovia, a chamada Ferronorte, ou Ferrovia Senador Vuolo, como é conhecida também.

Então, eu gostaria de deixar registrado esse fato na Comissão de Infraestrutura, local correto para fazê-lo, para lembrar de um empresário que, como eu disse, atuou em vários setores da economia brasileira. Portanto, é aqui, na Comissão de

Infraestrutura, onde debatemos, todos os dias, o que deve ser feito para melhorar a economia e o transporte no País, que esse grande brasileiro, que morreu ontem, já pensava e fazia isso há mais de 30 anos.

Deixo registrado, na Comissão de Infraestrutura do Senado, o meu voto de pesar pelo passamento do Dr. Olacyr, mas também de alegria por um homem que andou sempre à frente do seu tempo. Eu até arriscaria dizer que ele era o que foi o Visconde de Mauá no período de 1850/1860, talvez o maior empresário brasileiro de todos os tempos, maior do que o próprio Império, pelas suas decisões e por aquilo em que ele acreditava e aquilo que ele queria fazer e empreendia, porque tem muita gente que tem recurso, tem dinheiro, tem posição, mas não arrisca empreender, e esses homens é que fazem a diferença. Eles não estão preocupados ou não ficam preocupados só com o que vai retornar ao seu bolso, mas, sim, com aquilo que pode deixar delegado para a Nação.

O Dr. Olacyr de Moraes perdeu muito dinheiro com a Ferronorte, porque o Governo não cumpriu o compromisso que assumiu com ele de construção da ponte. Ele fez uma ferrovia, ficou com a ferrovia pronta em Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, e não conseguia transpor o Rio Paraná para chegar até os portos. Portanto, pagou um preço muito alto e praticamente quebrou a sua grande companhia. Ele não teve o dinheiro no bolso, mas seu legado está aí, e estamos usando-o hoje.

Por isso, a minha homenagem, o meu respeito e a minha consideração nesta Comissão.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Bem, na qualidade de Presidente da Comissão, quero associar-me e receber essa homenagem e fazer com que, claro - a proposta do Senador Blairo Maggi foi neste sentido -, a sua palavra se transforme numa manifestação da própria Comissão de reconhecimento a esse grande brasileiro que foi Olacyr de Moraes.

Na verdade, ele foi um protagonista da nossa história econômica com uma verdadeira visão de futuro. Tudo isso que o Brasil reclama hoje, que o Brasil vive hoje, penso eu, em termos de possibilidade de se efetivar uma parceria público-privada, foi proposto por ele há muitos anos, e ele pagou por isso. V. Ex^a mesmo assinalou aí que ele pagou um alto preço porque acreditou, investiu, e o Governo não fez a sua parte.

Não resta aqui tentar procurar saber o que aconteceu, porque, na verdade, os governos passam, e nós precisamos ter a visão dos problemas do Estado. E eu, na verdade, quero prestar esta homenagem em nome da Comissão, fazendo com que as palavras do nosso Senador Blairo Maggi possam ser devidamente registradas nos Anais desta Comissão.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Waldemir Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Serei muito objetivo.

Talvez a Comissão, em nosso nome - não sei se os Senadores aqui presentes, o Senador Ciro e o Senador Acir Gurgacz, nos darão essa permissão -, pudesse mesmo fazer um documento, uma moção, registrando as palavras do Senador Blairo Maggi, que endosso totalmente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Se o Senador Blairo Maggi permitir, poderíamos editar essa fala ao lado de outros dados e prestar uma homenagem a ele.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Perfeitamente, Presidente. Muito justo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vamos ao Item 1 da pauta.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não. Concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Sr. Presidente, temos um parecer de um novo indicado, também para a ANTT, que tem como Relator o Senador Romero Jucá. Como ele não está presente, peço autorização para fazer o relatório *ad hoc* e pedir a inversão de pauta.

Hoje, o dia vai ser longo com relação aos debates na CCJ. E, também me antecipando, enquanto estivermos ouvindo a sabatina dos dois indicados, se for possível, poderíamos deixar a votação em aberto, já no início, Sr. Presidente, para facilitar o dia de todos nós, até porque a história de ambos eu, particularmente, já conheço. Já fiz o debate com eles.

Então, se possível, estas duas questões: fazer a inversão da pauta e nós iniciarmos o debate com a votação também, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu submeto ao Plenário da Comissão essas duas sugestões do Senador Acir Gurgacz.

Se os Senadores presentes concordam... Eu consulto aqui o universitário...

Então, vamos adotá-las, Senador Acir Gurgacz.

ITEM 5

MENSAGEM (SF) Nº 43, de 2015

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor MARCELO VINAUD PRADO para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Autoria: Presidente da República

Relatoria: Senador Romero Jucá

Relatório: Pronto para deliberação.

Observações:

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra, logo de início, atendendo já, a esta altura, a uma determinação aprovada em plenário da Comissão, ao Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Muito obrigado.

Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, a Senhora Presidente da República, por meio da Mensagem nº 43, de 2015, submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Senhor Marcelo Vinaud Prado para ser conduzido ao cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme o disposto no art. 52, inciso III, alínea f, da Constituição Federal e no § 1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a esta Comissão opinar sobre a escolha de diretores da ANTT. De acordo com o art. 383 do RISF, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) deve arguir o indicado e apreciar o relatório com base nas informações prestadas sobre o candidato.

O *curriculum vitae* anexo à Mensagem Presidencial relata a formação acadêmica e a experiência profissional do Sr. Marcelo Vinaud Prado, que passo a resumir.

O indicado, natural de Goiás, nasceu em 1971. Completou curso superior em Tecnologia de Processamento de dados na Universidade Paulista (Unip) e cursa Bacharelado em Ciências da Computação na Universidade Federal de Goiás (UFG). É especialista em Regulação em Transportes Terrestres pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em Transportes Urbanos pela Universidade de Brasília (UnB), e em Redes de Computadores e Sistemas Distribuídos pela Universidade Católica de Goiás (UCB). Também obteve o grau de Mestre em Engenharia de Transportes pela UnB.

Tendo sido aprovado no concurso público para o cargo de Especialista em Regulação, é servidor público efetivo da ANTT desde 2005, quando atuou para estruturar o Registro Nacional de Transportes de Carga (RNTC), organizando o cadastramento dos transportadores por meio de cooperação com entidades do setor. Posteriormente, em 2009, passou a atuar como assessor técnico da Diretoria-geral. Em 2011, foi nomeado Gerente de Fiscalização da Superintendência de Fiscalização e em 2013 passou a ocupar o cargo de Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, cargo que ocupa atualmente.

Antes de ingressar no serviço público, atuou como gerente de planejamento na empresa Transbrasiliana Transportes e Turismo Ltda., entre os anos de 1999 a 2005, onde era responsável pelo planejamento operacional de mais de dois mil veículos. Entre os anos de 1996 e 1999, foi analista de logística na Agrifood Comercial e Industrial Ltda. Tais atividades, em suas palavras, lhe propiciaram “visão prática dos problemas de infraestrutura de transportes do País e de como fazer gestão logística apesar desses desafios”.

O candidato relata, também, ocupar a função de coordenador do grupo permanente para integração das informações de transporte no âmbito do Mercosul, desde 2010, e de representante da ANTT no Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Constam, também, do currículo apresentado, a autoria e coautoria de diversos artigos nas áreas de planejamento e economia de transportes apresentados em congressos da área de transportes e/ou publicados em periódicos especializados.

As funções e as atividades desempenhadas, evidenciadas em seu currículo, que se encontra à disposição dos eminentes integrantes desta Comissão, revelam o nível de qualificação profissional e a formação técnica e acadêmica do indicado.

Cumprido, por fim, relatar que o candidato apresentou todos os documentos exigidos pelo art. 383, inciso I, alínea "a", "b" e "c", do Regimento Interno, juntamente com as declarações de que trata o §3º do caput do mesmo artigo.

São esses os elementos disponíveis para que esta Comissão de Serviços de Infraestrutura delibere sobre a indicação do Sr. Marcelo Vinaud Prado para ser conduzido ao cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Esse é o relatório, Sr. Presidente, já agradecendo a atenção de V. Exª e dos demais colegas Senadores, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Em discussão a matéria. (*Pausa.*)

Não havendo mais quem queira discuti-la, fica concedido vista coletiva, nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno.

Depois de termos o cumprimento dessa matéria extrapauta, voltamos ao Item 1 da pauta.

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 27, de 2015

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Autoria: Presidente da República

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

- Reunião destinada à sabatina do indicado.

No dia 25, foi lido o relatório e concedido vista coletiva da matéria, nos termos do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal.

Antes de passarmos ao Item 2 da pauta, eu queria registrar a presença do Presidente da ANTT, Dr. Jorge Bastos, dizendo da nossa satisfação de contarmos com sua presença nesta nossa reunião.

ITEM 2

MENSAGEM (SF) Nº 28, de 2015

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Autoria: Presidente da República

Relatoria: Senadora Sandra Braga

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

- Reunião destinada à sabatina do indicado.

No dia 27, foi lido o relatório da Senadora Sandra Braga e concedido vista coletiva da matéria, nos termos do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal.

Sendo assim, convido para que tomem assento à mesa os Srs. Marcelo Bruto da Costa Correia e Carlos Fernando do Nascimento, indicados ao cargo de diretores da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Ao lado de dois indicados para o cargo de diretores, devo dizer, na minha condição, hoje, de idade, que estou ao lado de dois meninos. (*Risos.*)

Concedo, portanto, a palavra, em primeiro lugar, ao Sr. Marcelo Bruto da Costa Correia, para fazer a sua exposição.
Com a palavra o Sr. Marcelo Bruto da Costa Correia.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Bom dia a todos.

Eu queria, primeiramente, cumprimentar o Presidente Garibaldi Alves, o Relator da minha indicação, Senador Blairo, na pessoa de quem saúdo todos os Senadores aqui presentes.

É com muita honra que eu tenho o meu nome submetido à apreciação desta Casa. Para mim, além da honra, é uma responsabilidade muito grande, ciente que estou da importância da Agência no atual momento em que temos tão grande necessidade, para o País, da atração de mais investimentos privados em infraestrutura e de que, para isso, a estabilidade regulatória, o bom funcionamento das instituições ocupa um papel essencial.

Em minha fala, começarei relatando um pouco a minha trajetória e, depois, dizendo como eu vejo os principais desafios da Agência nos próximos anos.

Em relação à minha trajetória, toda a minha vida acadêmica tem sido centrada em pesquisa e estudo sobre a gestão do investimento em infraestrutura. A minha formação é jurídica e administrativa. Fiz mestrado e doutorado em Administração Pública e Governo na Fundação Getúlio Vargas, onde tive o prazer de pesquisar sobre reformas regulatórias e parcerias público-privadas em diferentes setores, e sempre tenho, em minha vida acadêmica, nos artigos que eu tenho publicados, buscado estudar e conhecer novas experiências e estimular a importância de aprimoramento da regulação que seja votada a melhoria dos inventivos para o investimento em infraestrutura, que seja voltada a contratos de mais longo prazo, com foco em resultados.

Na minha trajetória profissional, eu tive o prazer e a satisfação de ingressar no serviço público em 2009, através da Carreira de Especialista em Política Pública e Gestão Governamental do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, e, por todo esse período, tive a honra de acompanhar o esforço que tem sido feito nos últimos anos e de participar de todo o debate em torno dos desafios que têm sido enfrentados pelo País para a retomada e ampliação de investimentos em infraestrutura.

Participei, sobretudo nos últimos anos, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, da Diretoria de Logística do Programa de Aceleração do Crescimento, onde pude participar de debates sobre reformas na área de regulação nas áreas de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias e também acompanhei os processos de alterações em marcos institucionais relevantes, como licenciamento ambiental, contratações e aprimoramentos dos processos de licitações e contratos, e estou ciente também, sei que é um desafio permanente do País essa necessidade não só de ampliar o investimento em infraestrutura, mas, junto com isso, aprimorar a gestão, porque o desafio do investimento não passa apenas pela questão da disponibilidade de recurso, mas também no aprimoramento das instituições, no aprimoramento da regulação do sistema de contratação e de licenciamento.

Recentemente, estou tendo a experiência, no Governo do meu Estado, Pernambuco, com muita honra, de atuar na área de mobilidade urbana, um desafio grande e presente nas maiores regiões metropolitanas brasileiras, mas também uma experiência muito rica, dessa vez na ponta, nesse desafio de aprimorar a gestão do investimento em infraestrutura.

E aqui, já finalizando a minha fala, quero falar um pouco de como eu enxergo os desafios da ANTT para os próximos anos- se esta Casa me conceder a oportunidade de lá trabalhar -, do que eu vejo como os principais desafios.

Acho que um grande desafio que temos que ter em mente é que temos um crescimento da responsabilidade da ANTT com a ampliação substantiva da malha regulada, e o Programa de Concessões, lançado na semana passada, tende a ampliar ainda mais essa responsabilidade. Então, tenho plena consciência de que será um trabalho desafiador. O Diretor Jorge Bastos já tem tomado iniciativas importantes, mas é muito grande esse desafio da ampliação da qualidade da Agência na sua atividade regulatória, de fiscalização dos contratos de concessão.

Acho que o segundo grande desafio é a Agência, com o quadro de técnicos que tem - e testemunhei, no Ministério do Planejamento, sempre que tive relação com a Agência, essa qualidade -, contribuir para o aprimoramento do planejamento e das modelagens das novas concessões de rodovias e ferrovias. Acho que é um papel importante, e a Agência vai ter um papel muito ativo nos procedimentos de manifestação de interesse, na análise dos estudos e também na formatação das modelagens que estão por vir. E, finalmente, na consolidação de marcos regulatórios. Eu acho que, na área de rodovias, teremos a consolidação do marco regulatório, mas também uma ampliação para novos trechos rodoviários, o que nos demanda imaginar novos modelos de contratação de concessão, para além dos modelos que hoje temos utilizado, e o marco regulatório de ferrovias, porque é outro grande desafio acharmos um caminho que equilibre a necessidade de atrair investimentos em ferrovias com a necessidade de o usuário ter ferrovias com acesso livre, com custos adequados para o atual estágio de desenvolvimento do País.

Mas é um pouco isso. Minha trajetória e os desafios que eu enxergo, assim, de imediato, na Agência são vários outros, mas é assim que me apresento, e fico à disposição desta Casa para mais perguntas e mais debate.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço a V. S^a.

Para dar melhor andamento aos trabalhos, vamos ouvir logo os dois indicados.

Concedo a palavra ao Sr. Carlos Fernando do Nascimento para fazer a sua exposição.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Agradeço ao Senador Garibaldi Alves, Presidente da Comissão, na pessoa de quem cumprimento todos os Senadores aqui presentes, cumprimento aqui o meu Diretor-Geral, Dr. Jorge Bastos, com quem tenho o prazer de dividir a bancada da Agência desde 2012, cumprimento minhas colegas diretoras da Agência Ana Patrícia e Natália Marcassa, os colegas da Agência que estão aqui e também os que não conseguiram desincumbir-se desse trabalho, mas que estão, certamente, na Agência acompanhando esta reunião, e cumprimento as empresas reguladas, os setores regulados pela ANTT que também estão aqui para prestigiar o trabalho desta Comissão.

Eu gostaria de iniciar me colocando à disposição desta Comissão e dizendo que sou servidor da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Fui aprovado no primeiro concurso da Agência, em 2005, e, desde então, tenho trabalhado para tentar garantir o serviço de transporte terrestre adequado, à altura do que a população espera e do que o Brasil precisa.

Minha formação é jurídica. Apesar de ter passado três anos ganhando conhecimentos técnicos nos bancos de uma faculdade de Engenharia, decidi-me por cursar a faculdade de Direito. Finalizei minha graduação em Direito com um trabalho sobre agências reguladoras e tenho, desde então, seguido esse caminho.

O trabalho de final de curso de graduação em agências reguladoras me fez perceber como instituições como a que hoje dirijo são importantes para o crescimento do País. Elas são responsáveis por moldar a política pública da melhor forma a atender o interesse da população, por pegar aquela diretriz política e transformá-la, com a melhor técnica possível, naquilo que vai entregar o melhor resultado na sua área de atuação.

Iniciei na Agência numa superintendência de transporte rodoviário de cargas, trabalhei com a regulamentação de temas importantes que os senhores conhecem, Senadores, como o Vale-Pedágio, o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, regulamentação do pagamento do frete, medidas que também foram tratadas aqui, nesta Casa, e que servem para elevar o nível de profissionalização desse setor que carrega, hoje, mais de 50% da carga deste País.

Após esse período na área de regulação do transporte rodoviário de cargas, pude me dedicar um pouco mais à área jurídica num breve passeio na Procuradoria-Geral da Agência, onde pude ter contato com as questões jurídicas que afetam a atuação da agência reguladora para, imediatamente antes de me tornar diretor, passar por uma área de regulação que trata da regulação geral da Agência, uma área que permite que os profissionais que nela trabalham tenham uma visão do contexto geral regulatório do transporte terrestre no Brasil.

Em 2012, como forma de não impactar as decisões da Agência, porque houve uma vacância de diretores, fui conduzido ao cargo de diretor interino, juntamente com as diretoras que citei, que hoje são minhas colegas de bancada. E, de 2012 para cá, a Agência, capitaneada pelo nosso Diretor-Geral, conseguiu estabelecer um ambiente técnico favorável para uma série de avanços que permitiram um cenário, hoje, em 2015, muito mais alinhado com os desafios que se apresentam para a ANTT.

Nossos desafios diários são enormes, mas nós conseguimos avanços nesses últimos três anos.

Na área de transporte de passageiros, nós conseguimos fazer a primeira licitação para uma permissão no Entorno de Brasília, ainda estamos em processo de consolidação do vencedor de um dos lotes, estamos trabalhando na regulamentação do que será a autorização para o transporte interestadual de passageiros, que será, certamente, um grande marco nesse setor, e estamos em processo de implantação do aprimoramento da nossa fiscalização, o que vai permitir não só um acompanhamento muito mais presente da Agência no transporte rodoviário de passageiros, como também vai fornecer, para a população, dados, em tempo real, das viagens, e isso vai trazer transparência e conforto para a população.

Na fiscalização, nós, otimizando nossos recursos humanos e usando de instrumentos tecnológicos mais adequados, conseguimos nos fazer mais presentes nas estradas, na fiscalização do serviço tanto rodoviário de passageiros quanto rodoviário de cargas, e essa fiscalização mostrou um cenário interessante porque, logo no início da nossa investida na fiscalização, houve um aumento do número de autos de infração aplicados para, no ano de 2014, ocorrer um declínio significativo, o que indica que nós estamos conseguindo fazer com que esse prestador de serviço caminhe para prestar o serviço de forma adequada e evita que a nossa fiscalização atue de forma muito contundente, aplicando multas, porque não é nosso interesse transformar a Agência numa fábrica de multas, mas, sim, conduzir o setor de forma saudável para prestar o serviço adequado para a população.

No transporte ferroviário, nós iniciamos, em 2013, um processo de reestruturação da área. O transporte de cargas como um todo, tanto o rodoviário quanto o ferroviário, era tratado numa única superintendência da Agência, e nós separamos em duas superintendências, uma de transporte rodoviário de cargas e uma de transporte ferroviário de cargas. Isso fez com que nós conseguíssemos dar maior atenção para esse setor tão importante para o País.

Nós estamos passando, agora, por um processo de estruturação interna de conceitos e padronizações que vai, certamente, levar a uma maior eficiência na atuação da Agência.

Tenho certeza de que isso vai acontecer porque esse mesmo processo de estruturação ocorreu na área de exploração da infraestrutura rodoviária. Foi feito um processo de estruturação da área para atender melhor a população, os anseios da população e a missão da Agência e nós conseguimos, de 2012 para cá, reverter um quadro de 80% de inexecuções contratuais nos contratos da segunda etapa para um cenário, hoje, que indica para um cumprimento total daqueles que eram as inexecuções das concessões da segunda etapa de concessões rodoviárias.

Essas realizações não são minhas, Srs. Senadores, mas indicam aquilo que ajudei a equipe da Agência a construir e também dão um sinal daquilo que é o compromisso que faço perante V. Ex^{as} de que, se legitimado por esta Casa, continuarei empreendendo, ajudando a diretoria da Agência e os servidores a entregar um serviço de transporte terrestre adequado aos anseios da população e às necessidades deste País.

Muito obrigado.

Coloco-me à disposição de V. Ex^{as}.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Sr. Carlos Fernando do Nascimento.

E, agora, vamos conceder a palavra, por ordem de inscrição e de chegada também. Vamos premiar... Acredito que o Senador Blairo Maggi seja merecedor de outros prêmios, mas, agora, ele está sendo premiado pela ordem de chegada. Ele foi o primeiro a chegar aqui, ou um dos primeiros.

Então, concedo a palavra ao Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Muito obrigado, Presidente.

Na verdade, chegamos três no mesmo instante: eu, o Senador Acir e o Senador Moka.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Em seguida, o Presidente, mais atrasado.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - E o Presidente chegou e já abriu quente a reunião, não deixou nem a gente falar nada fora da pauta aqui.

Bom, Presidente, quero cumprimentar V. Ex^a e também os colegas aqui presentes, o Dr. Carlos e o Dr. Marcelo, nossos sabatinados.

Presidente, já devemos fazer as perguntas para os dois, né? Fazemos em bloco e eles já vão respondendo, para não termos que voltar a fazer uso da palavra.

Então, eu já gostaria de iniciar as minhas considerações e as perguntas, no caso, para nossos dois sabatinados.

Há poucos dias, o Governo lançou um plano PIL, um plano, enfim, de concessão de ferrovias, rodovias e aeroportos. Sou muito entusiasmado com esse tipo de lançamento que ocorreu, e muitas pessoas dizem que é mais um plano, isso e aquilo. Sim, é mais um plano, mais isso e mais aquilo, mas, pela primeira vez, é um plano em que a iniciativa privada será responsável por 100% da construção. Então, é aquela velha história: do couro vem a correia. Se essas rodovias, ferrovias e aeroportos que estão aí colocados têm carga suficiente, têm volume de tráfego suficiente e se tudo aquilo que for investido tiver condições de ser devolvido, sendo pagos os empréstimos e as manutenções, enfim, se for um bom negócio para a iniciativa privada, teremos essas obras em andamento. É óbvio que não vamos ter isso para dois ou três anos, pois temos um processo burocrático enorme pela frente para tirar isso do papel, e creio que não teremos condições de iniciar efetivamente e de ver as obras antes de um ano e meio ou dois anos. Mas, enfim, é como sempre digo: quem não semeia não colhe, quem não planta não colhe. Tem que plantar para colher. Portanto, esse é um plantio que está sendo feito e vem para a frente.

Então, as regras para essas concessões que estão sendo propostas já estão definidas. Foram discutidas pela Agência, pelo Governo, e talvez muito pouco possa ser feito daqui para a frente para alterar o curso do que está aí colocado. Ajustes pequenos serão feitos.

Eu gostaria de pedir aos dois nossos sabatinados uma opinião sobre um segundo momento, um segundo passo dessas concessões ou privatizações, chamem como quiserem. As grandes rodovias federais e os grandes empreendimentos têm, sempre, uma predileção do Governo, que sempre quer fazer os maiores. E faz sentido, pois são os grandes gargalos.

Mas também em rodovias federais temos gargalos que não aparecem aos olhos do grande público e que, muitas vezes, nem chegam a esta Comissão também. Temos centenas, milhares de quilômetros de rodovias federais que podem ser concessionadas para empresários locais. Seria uma concessão regionalizada. Nós fizemos isso em Mato Grosso e chamamos de "concessão caipira". Os próprios produtores ajudaram a construir as rodovias do Estado e eles mesmos as administram. E eles têm dois objetivos. Um, é óbvio, é ganhar alguma coisa com aquilo a fim de manter o negócio de pé. Mas a principal atividade desses concessionários é manter as rodovias em funcionamento, pois, do contrário, a perda de recursos de caixa dos produtores dessas regiões é muito grande, já que o preço do frete sobe imediatamente se começar a haver buracos nas rodovias. Você perde eficiência e tem que subir o preço do frete. Portanto, quem paga a conta novamente é o dono da carga.

Eu gostaria de saber a opinião de vocês no sentido de a Agência efetivamente criar e apresentar ao Governo um programa de concessão de rodovias de menor fluxo que têm problemas e que precisam ser arrumadas, mas essas concessões, esses arranjos que deverão ser construídos não podem ter as mesmas exigências que têm as de grande fluxo.

Vou citar o exemplo de uma rodovia de Mato Grosso, a BR-158. Até a cidade de Querência são 60km ou 70km. A rodovia está com problemas, tem buracos, e o DNIT vai demorar muito para cuidar daquilo. Provavelmente, a população vai perder a rodovia e nós não conseguiremos fazer com que a obra avance. É o mesmo caso de outros trechos, no Estado de Mato Grosso, na BR-364, na BR-158, na BR-080 e em várias outras. Se colocados em concessão esses pequenos trechos, empresários locais poderão fazer isso, com exigências muito menores.

Eu gostaria de saber se isso é possível e se vocês se comprometem a trabalhar num projeto como esse.

O que é essa concessão mais simples de que eu falo? É uma concessão de manutenção, puramente de manutenção: tapar os buracos, roçar as beiras e cuidar da sinalização da rodovia. Uma estrutura simples, que alguém local possa fazer. Se, para isso, forem contratadas grandes empresas concessionárias, uma rodovia dessas não paga o salário de um executivo durante o ano, mas pode pagar, sim, localmente, a manutenção, e esse empresário ainda ganha alguma coisa, porque a empresa é local, a sede está lá, sua família está lá e seu interesse é cuidar da rodovia, inclusive porque seus amigos e colegas empresários estarão lá cobrando, no dia a dia, se as coisas acontecem.

Além da pergunta, eu gostaria de ter o compromisso dos dois que estão aqui sendo sabatinados de que é possível construirmos isso.

Quem já passou pelo Governo - o Garibaldi já passou, assim como eu e outros - sabe que há ideias. Vocês têm ideias, mas precisam ser cutucados, demandados pela situação, e acho que o papel desta Comissão é estimular isso. Eu gostaria de estimular isso dentro da Agência. Já conversei com o Jorge Bastos e com o Ministro do Planejamento sobre o assunto, ficamos de fazer uma viagem ao Mato Grosso para ver a experiência, porque as rodovias concessionadas no sistema "PPP caipira", como as chamamos lá, têm dez anos de construção e não têm um buraco. Em algumas delas até uma camadinha de CBUQ já foi aplicada. As irmãs delas construídas no mesmo período não existem mais; é um buraco atrás do outro, e há buracos no acostamento esperando a vez de vir para dentro porque não há lugar para eles.

Era essa a minha pergunta. E fica a sugestão.

Eu gostaria de ouvi-los também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Consulto a Comissão...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, permita-me apenas fazer um registro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não, Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - O nosso querido ex-Senador e ex-Governador Jarbas, hoje Deputado Federal, me ligou ontem pedindo apoio...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Jarbas Vasconcelos.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - ..., fez *lobby* e pediu apoio. Eu falei: "Ele já é meu. Eu sou o Relator do seu projeto". Ele pediu: "Cuide bem dele!". Então, eu gostaria de enviar um abraço ao ex-Governador Jarbas Vasconcelos, que foi muito importante como Senador também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Os pernambucanos são vigilantes. O Senador Fernando Bezerra Coelho também está aqui com essas e outras intenções.

Eu consulto a Comissão se faremos, logo de início, um bloco de dois...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) - Não, todo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Todo? Não. Aí dispersa um pouco...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu sugiro que os Relatores, eu e, depois, a Senadora Sandra Braga, que não está aqui, sejamos respondidos separadamente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - São os privilégios do Relator.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Senão, a gente trabalha e não tem privilégio nenhum aqui. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, tendo em vista isto, concedo a palavra...

Quem quer falar primeiro?

Pela ordem, Sr. Marcelo Bruto, que foi o primeiro expositor.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Senador, eu acho que a gente tem uma oportunidade muito boa, agora, de institucionalizar, na área de logística, a ideia de rodadas de leilões, como já vem sendo feito...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Desculpe-me. É que a votação continua aberta. Só quero comunicar isto às Sr^{as} e aos Srs. Senadores.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Então, acho que agora nós temos uma oportunidade muito boa de institucionalizar a ideia de leilões na área de logística. Inclusive, o pacote anunciado na semana passada sinaliza um pouco isso, quando os primeiros leilões que são anunciados para 2015 são baseados em procedimentos de manifestação de interesse iniciados em 2014. Aí se anuncia uma nova carteira de projetos a serem estudados neste ano para fazerem parte de uma carteira de leilões. Acho que temos a oportunidade, de fato, de ampliar o uso do mecanismo de concessões para os próximos anos.

Especificamente em relação a concessões para a área de manutenção, eu acho que, no que se refere à manutenção rodoviária, um aprendizado que a gente tem com o DNIT, com os CREMAs do DNIT, é que contratos de mais longo prazo nessa área são, de fato, contratos mais interessantes para levar a uma melhoria da condição da manutenção das rodovias. Então, eu vejo com bons olhos que a gente de fato amplie o uso do mecanismo de concessão e que não nos concentremos somente em grandes projetos de duplicação. Acho plenamente cabível a utilização de concessão para investimentos de adequação de faixa, restauração e manutenção, sobretudo porque o ganho que você tem com ela é, de fato, por ser um contrato com mais incentivos para a melhoria da qualidade das rodovias num prazo longo.

Sobre a proposta de V. Ex^a, eu me comprometo, tranquilamente, a defender, no âmbito da agência, na interação com o Governo e quero chamar a atenção para um outro aspecto nessa questão. Além da ideia de rodadas de leilões na área de logística, a gente tem, a partir deste ano, a institucionalização da figura das PMIs, no Decreto nº 8.428, que permite não apenas que o Governo provoque a sociedade e o setor privado, a apresentarem propostas de estudos de modelagem, mas também que o setor privado, os Estados e os Municípios tragam propostas, manifestem interesse de estudos para o Governo, que acho que é outra janela de oportunidades, além do nosso compromisso, que...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Dr. Marcelo, então, V. S^a está dizendo que, a qualquer momento, sobre qualquer assunto, se houver interesse da iniciativa privada, ele pode procurar o Governo e fazer uma manifestação de interesse?

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Exatamente.

Saiu um decreto, este ano, o Decreto nº 8.428, de 2015, que disciplina o procedimento de manifestação de interesse por iniciativa do Governo, mas que prevê também que esse procedimento se aplica quando a iniciativa privada ou Estados e Municípios, pessoas físicas ou jurídicas, apresentem propostas de estudos a serem iniciados pelo Governo. Então, acho que é uma oportunidade boa também...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Ou seja, a concessão "caipira" pode ser proposta pelo setor privado.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Exatamente.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - O Ministro do Planejamento já falou sobre esse assunto. Mas quero registrar que já procurei o Ministério dos Transportes para falar sobre esse assunto no passado,

assim como o Ministério do Planejamento, inclusive quando V. Ex^a estava lá, no Ministério do Planejamento, só que isso não caminhou. Então, o Ministro do Planejamento colocou isso aqui. O que o Senador Blairo colocou é uma nova atitude, porque, há pouco tempo, o Governo entendia que tinha recursos para fazer as coisas. Agora mudou a posição do Governo. É importante que esta Comissão, Sr. Presidente, e a própria ANTT, o Ministério do Planejamento, passem a adotar isso verdadeiramente, porque é um compromisso que a gente está querendo, principalmente em Estados muito grandes, continentais, como é o caso de Mato Grosso e de toda a Amazônia, de modo geral.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Wellington.

Concedo a palavra ao Sr. Carlos Fernando do Nascimento.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Senador Blairo, dado que o colega Marcelo já se aprofundou no assunto, a minha resposta é bastante simples: a Agência tem compromisso com um serviço adequado. Serviço adequado é aquele que é interessante para o usuário daquela ferrovia.

Nossa pesquisa de satisfação indicou que pavimento, que está ligado à segurança e à sinalização, é um elemento entendido pelo usuário da rodovia como essencial. Então, nós temos que ter compromisso com aquilo que é interesse do usuário. E, se é interesse do usuário ter aquela entrega, nós temos condições de construir uma concessão que tenha viabilidade econômica para aquela entrega que é desejada pelo usuário em pequenos trechos de rodovia.

Esse é um compromisso da Agência, e eu o assumo aqui, em harmonia com meu colega de sabatina.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Muito obrigado. Mas que fique bem entendido: as regras, as exigências não podem ser as mesmas para a BR-101...

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Claro!

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - ..., Rio-São Paulo, porque, senão, não paga. É outra coisa.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - É outro tipo de concessão, é outro modelo, é outra exigência.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Está bem. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra à Relatora.

Estamos, claro, concedendo, em primeiro lugar, a palavra aos Relatores. A Senadora Sandra Braga é a segunda a indagar, pelo fato de ser Relatora.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Obrigada, Sr. Presidente.

Bom dia a todos.

A minha pergunta é voltada para a minha região.

A Região Amazônica depende do modal de transportes entre as rodovias e as hidrovias, por observação do que fazem os países com mais competitividade nos transportes de grandes volume de carga. O transporte com custo mais competitivo é realizado por rodovias, ferrovias e hidrovias. No Brasil, temos uma divisão de atividade entre a ANTT e a Antaq, com vinculação até mesmo a estruturas ministeriais diferentes, respectivamente o Ministério dos Transportes e a Secretaria Especial de Portos.

Como podemos obter ações coordenadas de planejamento e execução relativas aos diferentes modais de transportes?

Posso fazer mais uma pergunta, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A palavra é da senhora.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - A BR-319, maior rodovia federal, que corta o Amazonas, foi construída na década de 70, pelo governo militar, para integrar a Amazônia ao restante do Brasil, mas ainda não conseguiu eliminar o isolamento terrestre entre parte do Norte e o País. Após décadas de espera, a população que reside à margem das rodovias, em cidades influenciadas por ela, mantém o sonho de ver essa rodovia totalmente recuperada e trafegável.

O que podemos esperar em relação à ANTT para solucionar essa questão, que se arrasta há décadas e que já consumiu dezenas de milhões de reais?

Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Dr. Marcelo.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Senadora, a respeito da coordenação de ações entre as agências, esse, de fato, é um desafio do setor de transportes. Nos últimos anos, tem-se tentado fazer um esforço de aproximação

dessa coordenação, através, por exemplo, da instituição do Plano Nacional de Logística Integrada, tentando aproximar mais as agências e até mesmo o Ministério dos Transportes com a Secretaria de Portos, por exemplo, e, mais recentemente, com a Empresa de Planejamento e Logística, criada recentemente também para reforçar o planejamento logístico no setor de transportes, mas concordo que é algo que temos que intensificar. Essa aproximação entre as agências e entre os órgãos do setor de logística é essencial. Acho que foram dados passos, através de comissões, da criação da empresa e até da aproximação a instâncias informais, mesmo entre os Ministérios, até para formulação do PNLI, mas concordo que é algo em relação a que temos que estar diligentes desde o início, desde a etapa do planejamento, dos planos, das modelagens, para, ao se fazer um estudo de cargas, considerarem-se os diferentes modais, e acredito que, com o reforço dessas instâncias de planejamento e a atuação entrosada entre elas, a gente pode avançar em relação a isso.

Quanto ao segundo ponto, da BR-319, é um assunto que não é do domínio direto da agência, é uma obra de responsabilidade do DNIT. Eu, pela época em que estive no Ministério do Planejamento, sei do esforço que tem sido feito no Ministério dos Transportes junto ao Ministério do Meio Ambiente para tentar construir uma solução de licenciamento. E vi, mais recentemente, aqui, o testemunho do Ministro dos Transportes de se retomar esse esforço, de se procurar achar uma saída de fato. Foram reconstruídos alguns trechos recentemente, mas ainda há um seguimento relativamente grande pendente de licenciamento.

É essa a resposta que eu tenho para lhe dar.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Na verdade, ele propôs um encontro nosso, com toda a Bancada, para que pudéssemos ouvi-lo a respeito do que eles estão pretendendo fazer ou retomar, mas ainda estamos no aguardo desse convite.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. Carlos Fernando.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Senadora Sandra, minha especial deferência, minha Relatora, pela celeridade com que tratou a relatoria da mensagem do meu nome.

A coordenação entre os órgãos é bastante importante e já estava no radar da Agência Nacional de Transportes Terrestres há algum tempo, assim como no da Antaq. Essa necessidade de coordenação se converteu em um convênio de cooperação entre as duas agências. Hoje, a Antaq e a ANTT têm um convênio de cooperação para atuação conjunta naquela zona cinzenta, especialmente no porto, onde se dá a chegada do transporte terrestre e a saída ou chegada do transporte aquaviário, que são áreas de atuação das duas agências. Então, nós fizemos um convênio de cooperação técnica.

Nesse convênio de cooperação técnica, está previsto tanto a fiscalização conjunta quanto o treinamento mútuo dos seus servidores. A Antaq treina servidores da ANTT, e a ANTT treina servidores da Antaq, cada uma na sua área de especialização. E um fruto dessa parceria, não só da Antaq e da ANTT, mas também de outros órgãos envolvidos, como a própria SEP e o Ministério dos Transportes, foi a redução significativa da fila no Porto de Santos para o escoamento da safra de 2014, o que vem caminhando de forma consistente para, de fato, haver essa integração e a gente conseguir trabalhar de forma coordenada, unindo esforços para resolver os problemas no transporte.

Quanto à BR-319, eu diria para a senhora que ela não é área de atuação da agência, como já foi dito, mas, se ela vier a ser, algum dia, uma rodovia concedida, a Agência vai cobrar dessa concessionária o cumprimento do contrato e, certamente, o serviço adequado para os usuários que necessitam dessa infraestrutura.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, o objetivo desta reunião, no momento em que sabatinamos os dois candidatos, é também trazer um assunto que é único no País e com que só nós, do Estado de Goiás, convivemos. Ou seja, como o Distrito Federal fica 100% dentro do território do Estado de Goiás e, como V. Exª sabe, com a experiência que tem, como onde está concentrado o poder é para onde temos a maior migração de pessoas, na expectativa de uma melhor qualidade de vida... A capital sempre tem o maior índice de renda *per capita*, como também o maior PIB por pessoa física. Essa é a realidade também de Brasília. Brasília tem essa característica, tem benefícios que outros Estados da Federação não têm, como o repasse a fundo perdido da União para arcar com despesas de saúde, educação, segurança pública, e, com isso, passa a ser um local atrativo para que milhares de pessoas de classes mais humildes desloquem-se para a região na expectativa de ter melhor qualidade de vida.

Ao chegar a Brasília, é impossível a pessoa poder viver aqui, morar aqui. Os preços são altos, o aluguel é alto... E, com isso, Sr. Presidente, passamos a viver uma realidade em que precisamos assumir uma mudança substantiva de como a região do Entorno de Brasília deve ser tratada.

Primeiro, porque são brasileiros dos mais distintos Estados - e para nós, goianos, é um orgulho enorme tê-los aqui. Goiás sempre foi um Estado aberto a receber todas as pessoas que querem aqui ter uma oportunidade de vida, de trabalho. Mas, ao mesmo tempo, Sr. Presidente, essas cidades tiveram um crescimento desproporcional. As cidades que mais crescem hoje no País são as cidades do entorno de Brasília. Águas Lindas hoje... É algo impressionante o crescimento desorganizado, desordenado daquela cidade. E cresce, junto com isso, a criminalidade, a droga, a falta de atendimento em saúde.

Mas vamos lá, não vamos ser amplos, já que estamos aqui sabatinando dois candidatos que pretendem assumir a diretoria da ANTT. O que acontece? Brasília é uma unidade da Federação, Goiás é outra unidade da Federação. Os Municípios goianos também têm suas independências. A ANTT tem de deliberar sobre o transporte de Brasília para o Estado de Goiás, mas não pode interferir na ação municipal, nem pode deliberar sozinha, porque tem a área que é especificamente de Goiás e a do Distrito Federal. Ou seja, criou-se uma situação em que é impossível decidir. Não se resolve. Então, reúnem-se a ANTT, reúnem-se os governadores, reúnem-se os prefeitos, e um joga a culpa no outro. Hoje, o cidadão que mora no entorno de Brasília gasta oito horas dentro do ônibus por dia. Por dia! Ele sai às 4 ou 5 horas da manhã, a pé, para ter acesso a um ponto onde pegará o ônibus. De lá, ele é deslocado para um ponto onde o transporte da ANTT vai passar e, depois, é deslocado para Brasília.

Então, Sr. Presidente, é desumano o que se pratica com as pessoas para terem acesso dos Municípios de Goiás até Brasília, já que 80% dessas pessoas se deslocam para a região comercial e a Esplanada dos Ministérios. Em cidades como, por exemplo, Santo Antônio do Descoberto, a migração chega a ser em torno de 45 mil pessoas por dia, não é, Senador Hélio?

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF. *Fora do microfone.*) - Isso mesmo.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - É algo inimaginável.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Quarenta e cinco mil pessoas por dia?!

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - A pergunta seria, exatamente, Sr. Presidente... Está em tramitação na Casa uma PEC para que possamos, amanhã, ter essa independência da ANTT para tratar desse assunto, e vamos precisar muito da anuência e do apoio dos Senadores e das Senadoras e também da sensibilidade da ANTT para resolver esse assunto. É fundamental!

E o segundo ponto é sobre a BR-153, a famosa Belém-Brasília, uma BR que foi totalmente recapeada e em que se fez uma terceira pista em alguns lugares. É impressionante a deterioração dessas obras que foram feitas lá. Em poucos anos - poucos anos, não, porque essa última reforma dela deve ter, no máximo, três anos - ela estará esburacada novamente.

É uma das regiões com maior incidência de acidentes que nós temos, acompanhados de óbitos, porque, normalmente, a carga pesada que vem de todo o norte do País transita exatamente pela BR-153.

Essa região aí está sendo extremamente penalizada pela dificuldade que os motoristas têm para trafegar, dada a situação calamitosa do recapeamento, de péssima qualidade. Com isso, não há sobrevivência alguma.

Rodovias federais, antigamente, eram referência: bons acostamentos, bem sinalizadas. Hoje em dia, nós estamos vendo que as rodovias federais estão perdendo, longe, para as rodovias de São Paulo.

Então, é impressionante a perda da qualidade; e o que a ANTT pensa em relação à situação do entorno e à situação especificamente dessas rodovias, cujo eixo principal é a famosa Belém-Brasília, a 153.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra - bloco de dois - ao Senador Fernando Bezerra Coelho.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, primeiro, Sr. Presidente, para registrar a nossa satisfação com a indicação do Carlos Fernando e do Marcelo Bruto. Na análise que realizamos do currículo, das experiências, tudo indica que os dois estão preparados para o desafio de exercer a função de diretores da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Eu queria dar aqui um testemunho pessoal em relação ao Marcelo Bruto, porque com ele convivi durante alguns anos no primeiro mandato da Presidenta Dilma, quando eu era Ministro da Integração Nacional. Marcelo trabalhava no Ministério do Planejamento sob a liderança da Ministra Miriam Belchior e sob a coordenação de Marcelo Muniz, Coordenador do PAC. Posso dar o testemunho da excelência da sua formação, do seu preparo técnico e da experiência que ele conquistou no serviço público.

E, mais recentemente, ele aceitou o desafio de também colaborar com a administração estadual do Governo de Pernambuco, do Governador Paulo Câmara, como Secretário Executivo da Secretaria das Cidades no nosso Estado, e o seu trabalho foi reconhecido pela área política do Governo Federal para que ele pudesse ser merecedor dessa indicação.

Portanto, estou muito feliz com essa indicação e tenho certeza de que os meus Pares aqui, nessa Comissão, haverão de homologar essas duas indicações encaminhadas pela Presidenta da República.

Mas a pergunta que eu dirijo aos dois indicados é no que diz respeito à preocupação com a malha ferroviária do nosso País. O Governo tem, desde muito tempo, falado que tem a ambição de mudar a matriz de transportes com a ampliação de investimentos em ferrovias. Pode ser que, em outras regiões, o programa ferroviário esteja avançando, mas, no Nordeste, de onde eu sou, nós estamos com desafios a serem vencidos.

Na realidade, o Nordeste tem três grandes portos: Pecém, Suape e, ainda, o Porto de Salvador e o novo Porto Sul, na Bahia. Para fazer a integração econômica do Nordeste, é absolutamente indispensável a conclusão da ferrovia Transnordestina e a conclusão da Fiol, e essas duas estradas ferroviárias ou esses empreendimentos ferroviários parecem ter caveira de burro: eles não conseguem sinalizar com a sua conclusão.

Então, eu queria saber de vocês que estão na iminência de serem designados com a responsabilidade de dirigir essa importante Agência Nacional de Transportes: o que de fato se passa para que a Transnordestina não possa ser concluída? O que está faltando? É a estruturação? É a modelagem? É a falta de disposição do investidor? Do concessionário? Como aproveitar esse momento em que o Governo está renovando a sua ambição de ampliar os investimentos no setor ferroviário?

Como aplicar as novas diretrizes, as novas normas, para que pudéssemos ver concluídos esses dois empreendimentos, Fiol e Transnordestina?

E mais. Concluídos esses dois empreendimentos, para o horizonte dos próximos dois anos, é importante, também, a integração ferroviária do Nordeste, porque essas duas ferrovias correm de forma paralela, uma vindo do oeste da Bahia para o litoral; a outra vindo de Eliseu Martins, no Piauí, para Recife, em Pernambuco e Suape e subindo para Fortaleza, Pecém, no Ceará.

Mas há um projeto ferroviário de que cuidamos no primeiro Governo da Presidenta Dilma. Eu gostaria de ouvir dos senhores como se encontra esse projeto de viabilidade, que ficou de ser contratado? Ficou de ser feito para ser lançado numa eventual rodada de novas concessões ferroviárias, que é o trecho ferroviário, que sai de Parnamirim, passa por Petrolina e Juazeiro e vai até Feira de Santana, e, de lá, aproveita a malha antiga da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), para fazer a integração do Nordeste com o Sudeste.

Então, eu gostaria que esses diretores, que, certamente, terão o meu apoio e o apoio desta Comissão, possam assumir compromisso com a Região Nordeste. A Região Nordeste precisa da ferrovia para gerar carga, a ferrovia precisa ser implantada antes das cargas, porque, tendo a ferrovia, podemos fazer a exploração do minério de ferro no Piauí, no Ceará, em Pernambuco, na Bahia.

Então, é importante que a ferrovia seja feita e é importante que haja modelagens que atentem para isso, porque, no Centro-Oeste e no Sudeste, já há carga, mas, no Nordeste, a infraestrutura antecede a carga, e é importante que o Governo tenha essa visão na modelagem que for feita para as ferrovias que são tão importantes e necessárias para a integração econômica do Nordeste brasileiro.

Portanto, eu queria ouvir dos dois qual é a visão que têm, as informações que podem ter sobre esses dois empreendimentos, Transnordestina, Fiol e a ferrovia de integração nordestina, que é Parnamirim, Petrolina, Juazeiro e Feira de Santana.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de dar a palavra ao Sr. Marcelo Bruto, eu queria dar vez aqui à participação popular, ao debate interativo, porque o Sr. Alexandre Alves dos Santos, de Goiás, faz a seguinte indagação:

O País necessita urgentemente de investimentos mais pesados no modal ferroviário, visto que grande parte das nossas rodovias estão em péssimo estado de conservação (...)

Aproveito aí a observação e a pergunta feita pelo Senador Fernando Bezerra Coelho para também divulgar essa pergunta do cidadão Alexandre Alves dos Santos, de Goiás.

Agora, concedo a palavra...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sr. Presidente...

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - ...só para incluir nas minhas perguntas o fato muito bem lembrado aqui pelo Senador Fernando, que esqueci de colocar, que é a proposta da ANTT de que a ferrovia que passa nessa região do Entorno serviria para o transporte também de todas as pessoas que habitam o Entorno de Brasília.

Então, que resposta teria a ANTT em relação a essa matéria que é sempre levada em períodos de campanhas eleitorais, e nunca o cidadão é lá atendido com essa outra alternativa?

Muito obrigado, Presidente.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Sr. Presidente, só uma coisa.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Walter Pinheiro.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Não, só quero saber o seguinte: vamos, na sequência, devolver para a Mesa, depois, ou vamos fazer bloco maior?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Estamos fazendo bloco de dois pelo seguinte: é porque estão inscritos...

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Bloco é uma multidão.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não, estão inscritos ainda os seguintes Senadores:

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Também quero entrar nesse trem aí...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - ...Flexa Ribeiro, Hélio José, Wellington Fagundes e Ricardo Ferraço, que é o nosso Vice-Presidente.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Então, inclua-me nesse trem aí, ou nesse bloco aí, sei lá.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - E continua sem querer usar as prerrogativas do cargo, de vir sentar aqui à Mesa. Fico um pouco aliviado por isso, porque todo Vice tem suas pretensões. *(Risos.)*

Para inverter um pouco aqui a ordem, eu vou dar, primeiro, a palavra ao Dr. Carlos Fernando do Nascimento.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - V. Ex^a me inscreveu no último vagão desse trem, não é?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu inscrevi.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Está bom, então.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Senador Ronaldo Caiado, de fato, o problema do Entorno tem como um dos maiores entraves, senão o maior entrave, o problema de coordenação entre o Governo Federal, as prefeituras dos Municípios, os governos estaduais, porque a ANTT tem uma propensão a trabalhar com o transporte ponto a ponto, que é o interestadual. E nós estamos vivenciando, nesse caso especial do Entorno, um transporte que tem características urbanas. É um problema de solução difícil concatenar esses interesses, e a população sofre.

Eu não tenho conhecimento da sua proposta de trazer essa coordenação mais para o Governo Federal...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO. *Fora do microfone.*) - Cem por cento.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Que seja de cem por cento, mas eu tenho certeza de que isso reduziria muito o número de conflitos e estancaria essa ausência de coordenação, centralizando isso num órgão que poderia tomar uma decisão, ainda que ouvindo, como é próprio da agência, a população, as unidades da Federação e os Municípios interessados. Assim, sairíamos com uma solução única, e o processo de construção dessa solução única seria mais célere, muito provavelmente.

Aproveito para pegar o seu último ponto e dizer que, sim, nós estamos fazendo um estudo de trem de passageiros para Brasília/Luziânia. Há um outro estudo para Brasília/Anápolis/Goiânia. Ainda estão em elaboração os estudos de viabilidade. Não temos um resultado ainda, mas acreditamos que essa, sim, é uma alternativa razoável para o transporte de passageiros aqui no Entorno.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Sim, mas, de qualquer forma, como é uma prestação de serviço, nós temos de fazer um estudo de viabilidade para que se estabeleça qual é o melhor modelo de delegação desses serviços, para que, como foi dito anteriormente pelo Senador Blairo Maggi, seja possível estabelecer uma modelagem tal que entregue aquilo que o usuário deseja e seja atrativa para o empresário que se vai interessar por esse empreendimento.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Mas isso não está apresentado como sendo um dos projetos da ANTT. Isso não está em lugar algum, ou seja, esse estudo de viabilidade ou essa licitação específica.

Por exemplo, eu mandei a assessoria levantar, e não existe isso. Só existe discurso, mas não existe na prática dentro da ANTT. Eu posso estar enganado.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Eu me comprometo...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Exatamente o trajeto da ferrovia que atende às pessoas dessa região de Luziânia, Valparaíso, Novo Gama para Brasília.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA (*Fora do microfone.*) - ... a ANTT trabalha em parceria para a avaliação desse estudo. Ele ainda não está finalizado, pelo que eu sei, mas a ANTT tem esse compromisso... para avaliar esse estudo do trem de passageiros.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Exatamente. De qualquer forma, Senador, nós nos comprometemos a atualizá-lo ainda hoje sobre o andamento dos dois estudos.

Com relação à BR-153, há uma parte de responsabilidade do DNIT, que tem de ser resolvida. Ainda não há uma solução para o caso. Nós estamos trabalhando e avaliando qual a solução que será dada, mas ela tem que ser dada num curto espaço de tempo, porque a condição da rodovia não pode permanecer do jeito que está. Então, ainda não temos uma conformação clara de que solução exata será dada para a BR-153, mas ela já está nos planos de curto prazo da agência para uma solução definitiva.

Senador Fernando Bezerra, a malha ferroviária do Nordeste, de fato, tem a característica que o senhor citou, o dilema acadêmico se transporte gera desenvolvimento ou se é preciso ter o desenvolvimento para se ter o transporte.

No caso específico da Transnordestina, nós tínhamos um cenário de administração do contrato de concessão muito desajustado, digamos assim. Nós estudamos esse caso junto com a concessionária, junto com o Ministério dos Transportes, para garantir financiabilidade ao projeto e garantir que, de fato, o Nordeste pudesse contar com uma infraestrutura adequada, aquela que se pretendeu quando se estabeleceu o projeto da Transnordestina. Esse projeto está ainda no PAC, e o fato de estar no PAC o coloca numa situação de destaque dentre as prioridades do Governo Federal.

Ajustamos uma estrutura de financiamento de saúde tal qual seria necessário para essa concessionária. Cindimos a concessionária em duas para dar maior fôlego para esse trecho que vem do Estado do Piauí ao Porto de Suape e chega ao Porto de Pecém. Estabelecemos um cronograma claro, que não existia no passado. Esse cronograma hoje de entrega para obra está fixado em um contrato de concessão, com uma série de penalidades, multas. E a agência tem acompanhado esse processo da Transnordestina com lupa.

Nós temos reuniões quinzenais. A fiscalização das obras da ferrovia é feita com servidores da agência; não utilizamos servidores terceirizados. E nós achamos que, neste momento, nós estamos caminhando para uma boa solução da Transnordestina.

Problemas vão surgir - questões de licenciamento ambiental e desapropriações são próprias do vulto desse tipo de investimento -, mas nós temos hoje um cenário muito mais favorável à entrega e ao cumprimento dos prazos que estão no contrato da Transnordestina do que nós tínhamos três anos atrás.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Qual é o prazo que está fixado para entregar a chegada até Suape e até Pecém?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - São vários marcos, Senador. Eu posso lhe passar depois o detalhamento de cada um deles, mas a previsão é de que o trecho esteja completo até 2018. A nossa previsão contratual é essa, mas eu posso lhe detalhar, ainda hoje, todos os marcos intermediários até a entrega do empreendimento completo.

A Fiol. A Valec é uma concessionária. Sim, ela está sob a gestão da agência, embora tenha uma característica diferente, porque segue diretrizes do Ministério dos Transportes, como nós seguimos também. E, por ser uma empresa pública, ela conta com um cenário de estruturação de projetos diferente. Ela tem que respeitar todos os ritos processuais próprios de licitações, que vão gerar problemas, vão gerar atrasos, e isso ocasionou um atraso na entrega da ferrovia. Ela vem-

se desenvolvendo, certamente não a contento, não do jeito que nós esperávamos e não do jeito que o Governo Federal esperava, mas ela vem caminhando.

Nós estamos hoje com um projeto executivo com a Valec para a ligação da Fiol com a Norte-Sul, e o trecho que vai até o Porto de Ilhéus também está em andamento. Existem os problemas de licenciamento, mas eles estão sendo gerenciadas pela Valec.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Mas há datas também? Há marcos de entrega para a Fiol? Já é possível estabelecer essas datas?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Existiam marcos de entrega. Eu posso confirmar isso com a Valec e exatamente lhe passar a informação no dia de hoje.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - E o projeto da integração dessas duas ferrovias?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - O projeto de integração que vai a Juazeiro fazia parte do PIL, que foi lançado em 2012 pela Presidente. Ele incluía um trecho que hoje está sob a gestão da FCA, que é o trecho que vem de Belo Horizonte até Salvador. Estava sendo feito um estudo. Parte desse estudo estava sendo feito pelo próprio DNIT, que ligava até a Transnordestina. Esse estudo ainda não foi concluído, o estudo de viabilidade para mostrar para a agência qual é o modelo de concessão e a viabilidade...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Mas existe prazo para o encerramento desse estudo? Quando isso estará pronto?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Esse estudo deve ser entregue ainda no final deste semestre. Estamos terminando o mês aí...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - A Comissão pode receber o resultado?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Não tenha dúvida disso. Entrarei em contato com o DNIT para verificar se essa data se confirma, e o senhor receberá essa informação.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Dr. Marcelo Bruto para responder aos Senadores Ronaldo Caiado e Fernando Bezerra Coelho.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Eu não vou repetir aqui todas as respostas do Carlos, pois ele já foi bem detalhado. Só vou pontuar alguns aspectos que acho que posso agregar.

Em relação ao trem de passageiros, eu queria só chamar a atenção de que, além do estudo específico lá de Goiânia, faz parte da agenda regulatória da ANTT - é algo que está na agenda para ser priorizado nesses próximos dois anos - a modelagem justamente de concessões para trens de passageiro, que é algo que tem tido uma demanda crescente - não só aqui do Entorno, mas São Paulo tem uma demanda, e há outros Estados que têm aparecido com demanda. É algo que acho essencial também para a gente priorizar nessa agenda regulatória dos próximos dois anos.

Em relação às ferrovias, eu queria fazer uma observação sobre a Transnordestina aqui.

Acho que o Carlos falou bem aqui sobre a situação atual, mas eu acho que boa parte do desafio da Transnordestina é um desafio, assim, em que a agência tem um papel enorme, porque hoje ela tem realmente instrumento contratual para cobrar prazos e cronogramas. No entanto, é um projeto que envolve certa complexidade pelo próprio momento em que ele foi modelado. Ele foi modelado antes das outras concessões, com uma concessionária que já estava implantada no trecho, em que se obtiveram fontes de financiamento diversas - BNDES, Finor, o FNDE e com uma participação ainda do DNIT e dos Estados na parte de desapropriação.

Então, é um projeto que, de fato, tem uma governança complexa, em que a ANTT tem um papel muito importante, mas que tem de trabalhar em conjunto com o Governo - e isso eu sei bem, porque eu estava lá no Planejamento, e a gente trabalhava muito em parceria até com o Ministério da Integração Nacional, porque é, de fato, uma tarefa de que a agência participa, mas que tem de estar em interação permanente com o Governo, porque há tarefas para além da ANTT.

Finalmente, sobre a Fiol, só destacar aqui que ela evidentemente sofre hoje com as dificuldades e os constrangimentos orçamentários que o País tem sofrido, mas eu vi também que, para as próximas rodadas, na audiência do Ministro Nelson, ele mencionou que estava também estudando algumas alternativas para ver se a Fiol pode, numa próxima rodada de

ferrovia, entrar como entrou a Norte-Sul. Ele até mencionou algumas hipóteses aqui, na audiência da semana passada, que estariam sendo estudadas. Espero que o Governo consiga avançar.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho; indicados como diretores da ANTT, Sr. Carlos Fernando do Nascimento e Sr. Marcelo Bruto Correia; Sr^{as} Senadoras e Srs. Senadores, primeiro, eu acredito que todo plano ou todo projeto lançado pelo Governo, desde que começou, tem sempre uma sigla, como o Minha Casa, Minha Vida e o Mais Médicos. Eu acho que o problema aqui mostra a fraqueza em que o Governo se encontra, denominando o pacote que foi lançado de PIL (Programa de Investimentos em Logística). PIL é muito fraco, não dá para a sociedade escutar. Eu sugiro trocar logo o nome do plano, para que pudesse surtir efeito, senão, o Governo vai ficar "piando" aí e não vamos conseguir nada, Senador Garibaldi Alves. V. Ex^a poderia sugerir alguma outra denominação para o programa, com a inteligência que V. Ex^a tem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - V. Ex^a dê uma sugestão. Pode ser até que o Governo a acolha.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Pode ser o gorjeio de um pássaro, do Uirapuru, da Amazônia. Mas eu quero fazer algumas considerações.

O Carlos Fernando do Nascimento já é conhecido nosso. Esteve em Belém em uma audiência pública para o lançamento do trecho ferroviário de Açailândia até Belém. Isso está para sair há muito tempo.

Eu faço uma pergunta a ele e também ao Dr. Marcelo. Ao fazer aquela audiência pública, o Governo tira um modelo de concessão. O modelo era que a Valec se responsabilizaria por 100% da carga; ou seja, a empresa que ganhasse a concessão estaria sem nenhum risco, porque a carga seria bancada pelo Governo via Valec.

Esta é a pergunta: por que houve a mudança do modelo?

Foi feita uma audiência pública em Belém, outra audiência pública aqui em Brasília, chegou a ser lançado o edital, e, depois, foi retirado para que pudesse ser avaliado pelo TCU; tinha um problema também junto ao TCU.

Mas eu perguntaria: mudou o modelo porque o Governo não tinha recursos para bancar a carga ou porque transferiu para os empresários o risco de ter a carga?

Nesse trecho Açailândia/Barcarena, não há dúvida de que essa ferrovia tem carga plena, além do minério de ferro de Carajás. Hoje há uma estrada de ferro privativa da Vale, por onde só passa quem ela quer, quando quer e por quanto quer. Então, inviabiliza qualquer negócio, porque ela é regulada pela própria Vale. Então, temos o minério de ferro.

Além disso, temos um projeto da Votorantim, de uma mina de bauxita em Rondon do Pará. Em seguida, na cadeia do alumínio, alumina e alumínio. E um outro projeto em Paragominas, já implantado, de bauxita da Hydro, e grãos, porque hoje a área de Paragominas é uma grande produtora e o será; aumentará sempre a sua produção.

Essa estrada é importante. É tão importante que o Governador Simão Jatene, com empresários interessados - daí por que carga não é problema -, está estudando uma ferrovia paraense denominada Fepasa, que vai ligar o Pará do sul, lá no limite com Tocantins e Mato Grosso, Santana do Araguaia, a Barcarena. O primeiro trecho, de Marabá a Barcarena e, em seguida, de Marabá a Santana do Araguaia.

Esse trecho de Marabá a Barcarena é quase paralelo a Açailândia/Barcarena. Bastaria fazer um ramal de 53km mais ou menos para que se interligassem as duas. Se a do Pará se viabilizar mais rápido do que a outra, de Açailândia e Barcarena, eu tenho a impressão de que não caberá fazer as duas. Devem-se unir esforços para que se tenha uma única ferrovia.

Com relação à concessão da BR-163, sempre se falou, desde que ela foi iniciada, no governo militar, em Santarém/Cuiabá. Essa era a estrada 163. E, agora, para a surpresa nossa, a concessão saiu de Sinop a Miritituba.

O Governo Federal não pode ou não deve fazer o planejamento em um Estado sem ouvir o governador ou a sociedade desse Estado para incluir o projeto de desenvolvimento que está sendo pensado para determinado Estado.

Então, eu pediria - e já fiz isso aqui várias vezes - que a concessão da estrada 163 não pare em Miritituba, porque não é esse o projeto de Estado. O projeto que interessa ao Estado do Pará é que esta concessão vá até Santarém e não só até Miritituba. Por quê? Porque Santarém é um polo de desenvolvimento do oeste do Estado do Pará, produtor de grãos, tem um porto. Então, tem todas as condições para ter também carga para ser levada por esse trecho da rodovia.

Está sendo pensado pela iniciativa privada - o Senador Blairo Maggi está capitaneando o grupo - fazer uma ferrovia que vá de Sinop até Miritituba, também em termos ferroviários. Também pediria que fosse feito esse estudo levando a ferrovia

até Santarém. Tanto a rodovia quanto a ferrovia, as duas não podem parar em Miritituba; elas têm, por interesse do Estado, de ir até Santarém.

Por último, eu perguntaria: qual a previsão que a ANTT tem de liberar o PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse) para o trecho da ferrovia Açailândia-Barcarena.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Flexa, V. Ex^a perguntou exclusivamente a ele ou aos dois?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Aos dois. Perguntei também ao Presidente. Se o Presidente tiver alguma informação...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não, eu...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - ... pode transferir para mim, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu agradeço ao Senador Flexa Ribeiro e concedo a palavra ao Senador Hélio José.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Queria cumprimentar o nosso Presidente, Senador Garibaldi Alves, sempre muito solícito; cumprimentar Jorge Bastos, Presidente da ANTT; o Sérgio Lobo, cuja oitiva fizemos recentemente; e cumprimentar o Carlos Fernando e o Marcelo Bruto. São dois servidores de carreira. Eu acho isso muito importante; são pessoas que têm compromisso com o Estado, porque são servidores regidos pela lei do servidor público. Alegro-me bastante, como falei aqui quando da inquisição do Sérgio, quando o Palácio do Planalto manda técnicos capacitados e testados no dia a dia do serviço público para que nós possamos avaliar.

Tenho a esperança muito grande com essa juventude - viu, meu querido Senador Garibaldi? - de que se possa realmente inovar e tirar o Brasil de algumas situações vexatórias em que ele se encontra nesse setor de investimento em logística, etc. e tal.

Queria saber de vocês o seguinte: com esse importante Programa de Investimentos em Logística, o PIL, em que a gente colocou várias propostas com relação a ferrovias e rodovias, como vocês entendem que a ANTT pode buscar mais investidores para realmente não ficar só no papel esse plano? É importante. O que se poderia fazer para trazer realmente investidores?

Quanto à questão do transporte do Entorno, concordo com o Senador Caiado, é muito ruim todo dia de manhã cedo as pessoas que vêm a Brasília enfrentarem um engarrafamento enorme, perderem quase metade do seu dia para poderem chegar a Brasília para trabalhar. É muito importante que a gente agilize esse estudo que está na mão da Sudco, em relação a essa ligação Brasília-Anápolis-Goiânia e com relação a Brasília-Luziânia. Acho que Brasília-Luziânia, passando por Valparaíso ou outras cidades, vai resolver bastante essa questão dos engarrafamentos.

Seria interessante demais que a gente fosse proativo... Aí, eu queria saber como é que poderíamos sê-lo nós, a ANTT e servidores públicos. Porque eu sou servidor público do MPOG, sou analista de Infraestrutura. Como é que nós, servidores públicos, poderíamos colaborar, sendo proativos naquela proposta que o Senador Blairo fez.

Por exemplo, o Senador Caiado, muito corretamente, falou do deslocamento de 45 mil pessoas de Santo Antônio para cá. Há uma pista que não é duplicada que liga BR-060, que já é duplicada, até Santo Antônio do Descoberto. É uma pista que, razoavelmente, não é tão longa, é uma pista de 40km, no máximo, em que há um grande número de acidentes.

Será que, sendo proativos e fazendo realmente um modo mais simplificado, de forma que o empresário pudesse investir nessa questão da concessão de um pequeno trecho como esse, nós não ajudaríamos a evitar essas questões? E assim ocorre em Formosa, aqui pertinho de Brasília.

Há essa questão toda urbana que a gente poderia fazer e a questão do anel, porque, pegando, por exemplo, a DF-206, caso se ligue depois de Brazlândia a Sobradinho dos Melos, o que vai acontecer? Se ligar Sobradinho Oeste, vão-se retirar todos esses caminhões que ficam lotando a Epia, ficam lotando o Distrito Federal, que passarão por fora, que vêm do Nordeste para o Norte. Então, a gente precisava ver regras, sendo proativos nessa questão.

Eu quero crer que o DF... Eu concordo com o Senador Caiado, com quem inclusive estivemos conversando, de que a questão do Entorno é grave. Precisamos discutir. Vamos fazer primeiro uma reunião da Bancada dos Senadores do DF com os de Goiás, para discutirmos uma alternativa.

Uma das saídas é a criação de uma zona de desenvolvimento econômico nessa área, para que o Governo Federal possa assumir essa questão. Temos que discutir a questão de um fundo, de alguma coisa, para operar essa questão. E também vamos, depois, fazer uma reunião com as Bancadas de Deputados Federais, para discutirmos essa questão Goiás-Brasília.

Eu queria saber de vocês o seguinte: o Brasil, lamentavelmente, abandonou o transporte ferroviário como o principal meio de levar e trazer pessoas. Como poderia ser criado incentivo para atrair investimento para o setor?

Eu fiz uma pergunta clara aqui para o nosso Ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, sobre a questão, por exemplo, da interligação das capitais do Nordeste com o Rio de Janeiro, depois de uma ponte Rio-São Paulo, e talvez até uma Brasília-Goiânia-Uberlândia-São Paulo, para fazer uma interligação global. Se na Europa é rentável fazer esse transporte com trens de média velocidade, por que no Brasil, que tem tantas planícies, não será rentável? Então, o que nós poderíamos fazer para, de fato, darmos uma mudança nessa questão desse modal de transporte para o pessoal?

E, na última pergunta, eu queria falar sobre a questão das bitolas. No Brasil, houve algumas dificuldades com bitolas diferentes de ferrovias. Por isso, o Brasil, que já teve uma malha ferroviária muito maior do que a que tem hoje, teve algumas ferrovias que foram abandonadas.

Nós sabemos das bitolas estreitas com menos de 1.435mm, em que há a bitola métrica com mil milímetros. E eu pergunto o seguinte: a bitola padrão ou internacional é com 1.435mm; a bitola larga é com mais de 1.435mm, incluindo a bitola irlandesa de 1.600mm e a bitola ibérica, de 1.668mm. Como vocês acham que podem resolver essa questão das bitolas para termos uma integração maior, até aproveitando a malha ferroviária já existente em nosso País?

Fico por aqui. Havia mais coisas para a gente falar, mas são tantas coisas...

O Jorge já falou comigo aqui. Eu vou lá visitar o Sérgio, vocês, o Jorge.

Eu quero desejar muito sucesso a vocês. Eu acho que vocês têm toda a condição de nos ajudar muito nesta área importantíssima que é a do transporte. Contem com o nosso apoio.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vamos estender o bloco, porque há possibilidade de encerrarmos a nossa reunião.

Então, tendo em vista esse objetivo, eu concedo agora a palavra ao Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu quero saudar aqui os dois sabatinados: primeiro, o Marcelo Bruto, que acho que já tem uma experiência muito grande lá no Ministério do Planejamento e, mesmo jovem, conhece bastante a problemática do Brasil; e, segundo, o Carlos Fernando, que já está na ANTT e, portanto, também tem profundo conhecimento da área.

Aqui, muitos falaram sobre o papel da ANTT. Cobramos isso, muitas vezes aqui, inclusive o Presidente Garibaldi também, e chegamos a formar uma comissão externa para cobrar da Casa Civil a definição da nomeação das agências, dada a importância que entendemos que essas agências têm para o Brasil nesse papel de modernização do Brasil, de funcionamento e de criatividade também.

Agora, o próprio Governo, nas suas dificuldades econômicas e financeiras, lança o pacote da infraestrutura, um pacote que tem muita necessidade de acontecer e, claro, exigirá muita criatividade e agilidade dos envolvidos, tanto no caso, principalmente, do Ministério dos Transportes, como de todos os órgãos, todos os ministérios envolvidos. No Brasil, hoje, a gente vê muitos ministérios fazendo quase que um atropelo de ações. Um ministério, de repente, quer fazer o trabalho de outro ministério, e fica muita gente perdendo tempo e, no País, às vezes, as coisas demorando a acontecer.

Por isso, acreditamos muito nessa sabatina e, claro, no sucesso dela, e na nomeação o mais rápido possível, que é o objetivo da Comissão. Porque eu já disse aqui, Presidente - o senhor estava atendendo outra pessoa - que nós queremos exatamente essa parceria da Comissão de Infraestrutura, do Congresso Nacional, de apoio às agências, dada a importância dessas agências nesse papel a que já me referi aqui.

Então, praticamente, eu não tenho muitas perguntas. O voto é secreto, mas, da mesma forma, meu voto é claro e aberto, porque estávamos e estamos perseguindo isto, que é ter as agências completas para tomarem decisões mais maduras, já que tudo é feito em colegiado.

Está aqui presente também o Presidente Jorge Bastos. Eu acredito que ele, como presidente, estando aqui presente, é também uma demonstração de autoconfiança e de confiança em vocês que estão aqui como sabatinados. E, claro, aí vamos ter muito mais condições de cobrar essa agilidade depois, porque o que todos nós queremos é fazer com que as agências funcionem na sua plenitude.

Aliás, quero, inclusive, aqui cobrar, Presidente - e vocês que, depois, vão estar lá -, porque, no meu Estado, temos Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a concessão da BR-163, que atravessa todo o Estado; agora, anunciaram também já a 163, que hoje é concessionária em Mato Grosso, da divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop, e agora mais duas concessões que poderão acontecer, de Rondonópolis até a cidade de Alto Araguaia, Jataí e Goiânia, e também de Sinop até Miritituba.

Portanto, no nosso Estado, as estradas troncais estarão concessionadas. Então, a responsabilidade da ANTT para com o nosso Estado será tanto quanto do Ministério dos Transportes. Claro que há muitas outras estradas que ainda são de responsabilidade do DNIT. Aliás, já conversei com o Marcelo Bruto. Vocês todos, da diretoria, sabem dessa questão de Rondonópolis, da concessão da 163, em que metade do trecho é de responsabilidade do DNIT e metade da concessionária, na sua construção. Enquanto a concessionária está fazendo as obras de forma bastante acelerada - o que é positivo - também está construindo as praças de pedágio de forma muito acelerada. E, claro, contratualmente, vai chegar o momento em que ela vai querer cobrar, e isso a população não vai aceitar. Eu estou colocando isso aqui porque lutei muito por essa concessão. Não tem sentido a população aceitar a cobrança de pedágio de uma estrada que está em condições precaríssimas.

Eu já disse e volto a repetir, porque aqui a população está nos acompanhando, está nos ouvindo, está a cobrar da gente também. Quando sabem de uma sabatina como esta, Presidente, é *e-mail*, são as pessoas ligando, para que tomem providências.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Tem a interativa.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Há a interativa ainda. Quando V. Ex^a abriu os trabalhos da Comissão aqui, já anunciou a possibilidade de os internautas estarem se comunicando conosco.

Então, nesse caso lá, é o trecho entre Rondonópolis e Posto Gil, com maior número de acidentes frontais do Brasil, segundo a Polícia Rodoviária Federal, e isso representa, normalmente, acidente com perda de vida - e sempre tenho dito que, com a vida, a gente não pode brincar.

Há mais de um ano, eu venho discutindo com o Ministério dos Transportes e com a Casa Civil a possibilidade de darmos celeridade a esse trabalho. Inclusive acabou de ser realizada a licitação do trecho Cuiabá-Rosário. Ainda não foi assinado o contrato, e acredito que não deveria ser assinado, porque existe a possibilidade de a concessionária assumir esse trecho. São 108km, e é muito importante que se dê celeridade. Já estive no Tribunal de Contas pedindo opinião, mas, claro, o Tribunal de Contas tem que ser provocado para que exponha o seu posicionamento.

Eu nem quero aqui fazer perguntas. São dois técnicos competentes e experientes. Desejo a vocês mais força de trabalho, principalmente com a agência estando completa agora. Estaremos lá presentes. Além disso, queremos ser recebidos e ter respostas para as nossas indagações.

Quero também fazer uma reivindicação, e vamos apoiá-los neste sentido, para que a agência busque uma maior estruturação em seu quadro de funcionários. Por exemplo, hoje, eu acho que é necessário haver uma estrutura da agência em meu Estado, com definições e com o acompanhamento do que lá acontece. Atender a população só pelo 0800 é complicado. Chega de telefone, em que ficamos pendurados nos 0800 para sermos atendidos.

Sr. Presidente, quero parabenizar V. Ex^a, que também atuou nesse aspecto, cumprindo o papel da Comissão de pressionar para que fosse possível esta sabatina. Lembro-me que inclusive tive a oportunidade de assinar, como Presidente em exercício, a remessa dos primeiros sabatinados, e V. Ex^a distribuiu na hora, cobrando a apresentação do relatório. Eu acho que isso demonstra para vocês o interesse, a boa vontade e a parceria que esta Comissão de Infraestrutura tem e quer ter com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, dada a sua importância, como eu já disse.

Então, Sr. Presidente, não farei perguntas. Tenho algumas aqui, produzidas por minha assessoria, e vou entregá-las para que as respondam depois, até porque o tempo é muito curto, e há muitas perguntas a serem feitas.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Os sabatinados é que agradecem.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Isso mesmo.

Não, quem agradece é V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu acho que eles ficam aliviados.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Sr. Presidente, eu só queria complementar com uma última pergunta, já que o Senador Wellington não o fez.

Eu queria saber o seguinte: com o aumento do transporte de carga em trens no Brasil hoje, que medidas vocês acham que podem ser adotadas em relação aos acidentes com trens e combustíveis, que é uma coisa muito perigosa? Que medidas podem ser adotadas para minorar essas questões?

Obrigado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Complementando, já que fui rápido, eu queria também pedir à agência que, a partir de agora, esta Comissão seja oficialmente convidada para as audiências públicas realizadas para novas concessões; que nós possamos oficialmente representar a Comissão onde as audiências forem realizadas. Eu acho que a nossa presença levará mais força política a essas audiências públicas.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Para encerrar, concedo a palavra a dois Senadores: ao Senador Ricardo Ferraço, inicialmente, Vice-Presidente da Comissão; e ao último Senador inscrito, o Senador Walter Pinheiro.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Muito obrigado.

Sr. Presidente, permita-me, de maneira preliminar, valendo-me da oportunidade, da condescendência de V. Ex^a e do quórum ampliado nesta Comissão, fazer uma consulta a V. Ex^a e aos nossos pares aqui na Comissão.

Ontem, nós votamos no plenário um projeto importantíssimo, que é o projeto que subtrai a prerrogativa da Petrobras de ser a operadora exclusiva do processo de pré-sal, assim como a Petrobras deixa de ter a obrigação de ser sócia em 30% de qualquer consórcio de exploração da camada pré-sal. Esse é um projeto importantíssimo.

A consulta que faço a V. Ex^a, para que possamos deliberar adiante, é se não seria oportuno que esta Comissão, sendo a Comissão de Infraestrutura, considerando que nós teremos uma sessão temática no plenário do Senado no dia 30, na próxima semana, se debruçasse em torno desse tema. Poderíamos fazer aqui uma audiência pública, de modo que pudéssemos criar uma massa crítica, trazendo a indústria brasileira do petróleo, trazendo eventualmente alguma autoridade do Ministério de Minas e Energia, da própria Petrobras, da ANP, para que fizéssemos, por assim dizer, um alongamento aqui, na Comissão de Infraestrutura, de modo a nos preparar para esse grande debate no plenário...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Ou uma *avant-première* do debate do dia 30.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Uma *avant-première*, porque esta Comissão tem, fundamentalmente, esse papel. Se V. Ex^a assim entender,...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - V. Ex^a me permite?

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ...eu pediria à assessoria para fazer um requerimento, de modo que pudéssemos deliberar hoje, ainda, dada a importância e a relevância deste tema para o País e para a Petrobras.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu queria só dar uma informação. Nós temos um obstáculo. É que o Ministro Edinho confirmou a presença na próxima reunião da Comissão, que será na quarta-feira próxima, no dia 24. Nós teríamos que pedir ao Ministro Edinho, dos Portos, que marcasse outra data. Está na dependência do que a Comissão deliberar, porque quórum aqui existe para isso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - A sugestão que eu estou dando, entendendo, naturalmente...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não, eu a submeto à Comissão. Eu acho a sua sugestão altamente válida.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - A presença do nosso Ministro da Secretaria Especial de Portos é muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O universitário aqui está sugerindo, o Dr. Tales... (*Risos.*)

Eu tenho dito "universitário", mas ele presta, claro, uma importante contribuição, como os universitários prestam mesmo. O que ele sugere é que possamos fazer na terça-feira. Eu, realmente, não fico muito seguro, porque nós não temos o *know-how*, a experiência de fazer reuniões extraordinárias na terça-feira.

Bem, o Ministro Edinho, tenho certeza de que ele colaboraria e marcaria outra data. A Comissão faria a opção por essa outra audiência pública.

Senador Walter Pinheiro.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Eu queria apenas dar uma sugestão. Há uma série de divergências nesse tema. Ontem, cheguei a propor ao Presidente Renan, assim como fizemos com o Pacto Federativo, tratar esse tema com a principalidade que ele merece. Eu acho que isso pode ser feito até nesta própria Comissão. Portanto, nós pautaríamos. Acho que esse é um tema decisivo para o Brasil.

Concordo em gênero, número e grau que juntemos todos os projetos, mas que discutamos isso sem a celeridade de um plenário, que pode votar sem esse debate. Fico até feliz aqui, porque o Senador Ricardo Ferraço está propondo ampliar o foro de debates. Esse é um tema que eu diria dos mais importantes para a atualidade.

Então, Senador, se há essa dificuldade - vamos ter a Comissão Geral no dia 30 -, quem sabe já abríamos depois do dia 30. Faríamos isso já na semana seguinte, já adentrando o mês de julho. Faríamos, nesta Comissão, a primeira série de debates sobre esse tema. A Comissão abraçaria esse tema, faria o primeiro debate nessa mesma linha que o Senador Ferraço está propondo, na quarta-feira seguinte.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Tem a palavra o Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - A única dificuldade é que nós temos um fato concreto: ontem, aprovamos um requerimento em regime de urgência. Esse regime de urgência dá a esse projeto uma prioridade de pauta sobre os demais, sobrestando toda a pauta do Plenário. Então, a urgência e relevância de nós, eventualmente, fazermos esse debate na próxima semana é que nós anteciparíamos à reunião temática do Plenário. Como nós bem sabemos, a reunião temática do Plenário não é uma reunião que permite um diálogo e um debate mais direto com aqueles que nós convidaríamos para estar conosco aqui, de modo a socializar...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - No plenário é mais discursivo, não há dúvida quanto a isso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - É mais discursivo. O que considero é que esta Comissão se anteciparia ao dia 30, nós traríamos aqui segmentos que nós poderíamos combinar, e os segmentos estão disponíveis, como, por exemplo, a Indústria Brasileira do Petróleo, o Ministério das Minas e Energia, a Agência Nacional do Petróleo, e nós fizéssemos aqui um debate exaustivo.

Eu acho que esta Comissão, após essa votação de ontem - permita-me, Presidente, e falo isso com humildade -, tem a obrigação de ser a protagonista desse tema, pelo papel determinante que esse projeto terá, poderá ter, dependendo da sua decisão, como desdobramento nessa proposta que nós estaremos deliberando.

Então...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vamos ganhar uma...

Pois não, Senador Flexa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Só para contribuir, concordando com o Senador Ferraço. Nós poderíamos fazer essa audiência pública, aqui, na próxima semana, que seria preparatória à do plenário, a sessão de plenário temática. Até porque a Comissão de Infraestrutura seria ou é a comissão de mérito em relação a essa questão.

Como ontem já se entrou, inclusive, no mérito do tema, quando o que votamos ontem foi só o requerimento do apensamento dos projetos...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Do apensamento mais o regime de urgência.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - ...e a urgência. Quer dizer, não era para se ter entrado no mérito ontem. O mérito vai ser discutido na terça-feira.

Concordo com o Senador Ferraço e Walter Pinheiro. Acho que poderíamos, se o Ministro Edinho se dispõe a dar sua...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O mérito vai ser discutido no dia 30.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Dia 30. Se o Ministro Edinho se dispuser a vir em uma outra data, nós poderíamos fazer a discussão sobre...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu não tenho dúvida de que o Ministro Edinho pode perfeitamente remarcar.

Então, vamos fazer o seguinte: a Comissão delibera agora, tem número para isso. Vamos fazer até informalmente - pode ser, universitário?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, com um tema tão relevante, eu acho que a gente pode fazer uma reunião extraordinária na terça-feira, como foi sugerido...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Em que horário? E há outras comissões.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - O Ministro das Comunicações vai estar na Comissão de...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Esse é o problema.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É o conflito com as outras comissões.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A Senadora Sandra Braga está com a palavra. Peço a colaboração dos Senadores.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu concordo com o Senador Ferraço. Sinceramente, na terça-feira vai ficar difícil, porque eu tenho CAE, todo mundo tem outra comissão. Dada a importância do tema, eu concordo com o Senador Ferraço em colocar na quarta-feira, se o Ministro Edinho concordar, porque nós precisamos, sim, discutir... Ontem, nessa discussão, eu não estava no plenário, foram colocadas as posições do Ministro de Minas e Energia. Na verdade, a gente precisaria esclarecer melhor, e a oportunidade será nessa audiência pública.

Portanto, por mim, voto para quarta-feira próxima, dia 24, a audiência...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Inclusive nós poderíamos convidar o autor da proposta, que é o Senador José Serra, para que ele pudesse fazer uma ampla exposição...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pudesse comparecer e fazer uma...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ...sobre os fundamentos que motivaram a apresentação e a sustentação dessa proposta, que acho uma proposta importantíssima para o nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Submeto ao Plenário da Comissão a sugestão do Senador Ricardo Ferraço.

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

Eu vou realmente procurar...

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Aprovo com discordância só da data, porque minha proposta é que fosse dia 1º, mas...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Dia 1º?

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Ele aprova. Ele aprova. Ele aprova com ressalva, mas aprova. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, está aprovada.

Vou, então, procurar o Ministro Edinho, para remarcar.

Agora, eu pediria ao Senador Ricardo Ferraço para ser mais objetivo, a proposta ganhar uma objetividade, que ele agora fizesse um requerimento por escrito e fizesse, assim, um planejamento, propusesse um planejamento da reunião.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, manda quem pode, obedece quem tem juízo. Assim será.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu estou preocupado, porque V. Exª está assumindo um certo protagonismo agora.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, a ordem será cumprida. Em seguida, nós faremos esse ajustamento.

Eu peço escusas a V. Exª por ter desviado um pouquinho o foco do nosso tema aqui...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não. V. Exª agora, inclusive, está com a palavra para continuarmos a sabatina.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ...a pertinência desta reunião em que a Comissão de Infraestrutura, cumprindo o papel constitucional, regimental, sabatina os indicados pela Presidente da República para a ocupação dos cargos na ANTT.

Percorrendo a avaliação do currículo do Dr. Marcelo Bruto da Costa Correia, assim como do Dr. Carlos Fernando do Nascimento, nós ficamos com a convicção e a constatação de que tanto o Dr. Marcelo quanto o Dr. Carlos Fernando são profissionais e especialistas com larga experiência no tema. Um deles inclusive já trabalha na ANTT, o outro trabalha em outro órgão do Governo, mas reúnem essas que, a meu juízo, são precondições para o mérito do exercício dessa atividade na ANTT, até porque, Sr. Presidente, é sob a presidência de V. Ex^a que, finalmente, a ANTT está cumprindo plenamente a condição de termos todos os diretores efetivos cumprindo o importante papel da agência.

Há quase três anos, estamos transitando entre diretorias efetivas, titulares, provisórias e interinas. Isso, de fato, estava prejudicando, creio eu, a *performance* e a capacidade de trabalho e produção, em que pese o esforço de coordenação do Dr. Jorge Bastos, que nos honra com a sua presença nesta Comissão. A impressão que havia era de um determinado esvaziamento por parte da ANTT. Nós já havíamos reclamado dessa questão aqui, em relação ao papel das agências reguladoras. E essas indicações cumprem esse papel.

Então a indicação me parece adequada, apropriada. E nós gostaríamos de obter, por parte dos nossos indicados, uma impressão sobre os programas que foram editados pelo Governo Federal nos últimos anos, tanto o PIL quanto o PAC, até porque o PIL 1 foi reeditado, e o Governo solicita renovação de expectativa e confiança em relação a essa proposta, a esse projeto de fundamental importância para se resolver um conjunto de gargalos da infraestrutura brasileira, sobretudo no campo rodoviário e no campo ferroviário, que é o que estamos aqui discutindo.

Eu queria obter a seguinte impressão de V. S^{as}: do PIL 1 para o PIL 2, há uma mudança muito grande de conceito e visão. Eu pergunto isso na convicção, inclusive, de que não é a ANTT que formula esse modelo. A ANTT é uma executora dos modelos que são constituídos em outras áreas de governo, como Ministério dos Transportes, Casa Civil e assim por diante. Cabe à ANTT executar aquilo que é formulado pelo Poder Central - a Presidência da República, a Casa Civil e assim por diante.

Mas, no PIL 1, nós observamos que havia um intervencionismo exacerbado por parte do Governo Federal. Havia até mesmo o sentimento de um modelo que já foi experimentado em nosso País, nos anos 70, pelo então Presidente Ernesto Geisel, o chamado "nacional desenvolvimentismo", em que o Estado tinha um papel além do que devia. E, intervindo nesse modelo, o Estado acabou não produzindo os resultados tanto no campo rodoviário quanto no campo ferroviário.

No PIL 1, na questão rodoviária, creio que fomos razoavelmente bem.

Porque, dos 7 mil quilômetros previstos de concessionar, 5 mil quilômetros aproximadamente, 4,8 mil quilômetros foram cumpridos, Mas, no modelo ferroviário, foi um desastre, porque nada foi concessionado por conta do conceito doutrinário, ideológico na implementação desse modelo que pressupunha que toda demanda seria ofertada e seria adquirida pela Valec, portanto, pelo Governo Federal. Desejar que o setor privado faça um investimento tendo como único cliente o Governo Federal parece-me uma coisa absolutamente inviável, como se estivéssemos aqui tentando inventar a roda e tivéssemos o desejo utópico de implantar um modelo que já foi testado mundo afora e não deu certo.

O que eu gostaria de merecer de V. S^{as} é uma avaliação conceitual da avaliação desses projetos. O que não deu certo? O que poderá dar certo? Que tipo de expectativa nós podemos transmitir à sociedade brasileira que naquele primeiro momento não o foi, mas agora vai, até porque há um aperfeiçoamento desse modelo. Qual é a visão de V. S^{as} em relação a isso, para que nós possamos evoluir de programas que não sejam sistematicamente PowerPoint, papel tem aceitado tudo e apresentação também, mas a prática tem revelado que os gargalos não se têm resolvido e isso tem impingido à economia brasileira fortes elos de desorganização da nossa infraestrutura.

Eu gostaria de merecer uma avaliação de V. S^{as} a respeito desses programas e projetos.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o último Senador inscrito, o Senador Walter Pinheiro. Em seguida, teremos as respostas dos dois indicados.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Sr. Presidente, fiz questão de me inscrever, porque, há duas semanas, se não me falha a memória, nós fizemos aqui a sabatina de um outro membro da Agência e uma das questões que a gente tem levantado insistentemente nessas sabatinas é exatamente como é que os sabatinados enxergam o papel desses órgãos.

Aqui a gente vê uma confusão danada: temos Valec, DNIT, ANTT e Antaq. Na fala do Sr. Carlos do Nascimento, ele chegou a falar até que tinha uma relação de treinamento, treinava os funcionários da ANTT, treinava os funcionários da Antaq para interação, etc. Em qual das vezes, por exemplo, nesses órgãos vocês já tiveram oportunidade de sentar com os dirigentes desses quatro órgãos que eu já citei aqui, sem contar, inclusive, Ministério dos Transportes nessa brincadeira? Até porque os dois faziam parte já da ANTT.

Eu poderia até ir numa linha um pouco mais dura, meu caro Marcelo, vocês estavam lá, por que não fizeram? Você, inclusive, participou do PAC. Senão, fica parecendo que agora, na sabatina, estamos descortinando uma trajetória de que tudo vai mudar. Estou dizendo aqui muito minha percepção sobre esse processo de sabatina. Aqui, na sabatina, é como se a gente tivesse... Até brinquei com o Senador Ferraço de que, nas sabatinas, nós deveríamos mudar o nome desta Comissão para Centro de Diagnóstico. A gente faz um bocado de diagnósticos das coisas e depois a esperança nossa de que os sabatinados possam executar nessas agências... E não é planejar, as agências reguladoras não foram projetadas, não foram apreciadas no Congresso Nacional para serem proponentes de política pública, o nome dela, inclusive, é bem claro. Esse é um debate que eu fiz ao longo de toda minha vida na Câmara dos Deputados. Vi aqui, inclusive, que o Carlos fez opção pelo Direito até para se dedicar mais à parte do papel das agências.

Uma das grandes lacunas nesses órgãos é gente que possa trabalhar com planejamento. Pegar o que foi projetado como política pública e tentar planejar a execução dessas agências, como se vai acompanhar isso. Nós vimos aqui, por exemplo, a citação de Fernando Bezerra sobre as duas ferrovias, as quais tive oportunidade de acompanhar de duas formas: como Deputado, brigando, inclusive, para elas entrarem no PAC. A Fiol, por exemplo, entrou no PAC depois de uma luta ferrenha dos Deputados Federais da Bahia, ela não estava no PAC.

Entrou no PAC, inclusive, a partir de um ato com a presença do Ministro à época Alfredo Nascimento, em frente à governadoria lá em Salvador. Uma festa bonita, com um bocado de toldo! Havia um bocado de toldo, mas faltava tudo. E de lá para cá, eu participei dela como Secretário de Planejamento do Estado, uma reunião grande em Montes Claros, num dia até de festa, porque era aniversário do Vice-Presidente da República José Alencar.

E por que essa reunião foi em Montes Claros? Porque de Montes Claros, Marcelo e Carlos, sai uma ferrovia que aqui foi citada por Fernando Bezerra, que cruza a Fiol exatamente num ponto de minério, na cidade chamada Brumado, no interior da Bahia.

Essa ferrovia levava passageiros e cargas, há muito tempo. E, quando a gente discute agora como vamos botar passageiros, essas coisas... Essa ferrovia, tanto a de Juazeiro quanto essa que sai de Montes Claros, Monte Azul, deveria chegar a Salvador, e nenhum trilho mais chega a Salvador, Carlos. Você falou das duas FCAs; elas não chegam mais a Salvador. Coincidentemente, roubaram 10km de trilho na ligação de Mapele até Paripe. Não sei como alguém rouba 10km de trilhos sem ninguém ver. Provavelmente, colocaram num Fusca e tiraram com alicate de unha.

Estou falando dessas duas ferrovias porque as conheço como a palma da minha mão. Meu pai trabalhava nesses dois trechos. Nessa ferrovia, inclusive, eu aprendi a operar telégrafo, ainda quando criança.

Portanto, esses dois trechos poderiam ser mais bem utilizados. Aí eu não quero tocar no meu quintal, tratar do meu umbigo, discutir as coisas da Bahia, mas esses dois trechos seriam importantes para resolver diversos problemas de fluxo de cargas e de logística no Nordeste brasileiro.

Juazeiro e Petrolina, citadas aqui pelo meu amigo Fernando Bezerra, são o centro do Nordeste. De Petrolina para Suape são 700km. De Petrolina e Juazeiro para Salvador, para o Porto de Aratu, são 500km. Portanto, em logística - e vocês conhecem isso mais do que eu -, 200km são 200 mil motivos a mais para a gente pensar exatamente numa baita redução de custo. No entanto, isso nunca foi pensado.

Os problemas de Eliseu Martins, para chegar à linha de entroncamento da Norte-Sul, os problemas para chegar a Pecém, as dificuldades em Salgueiro, exatamente para poder fazer a ponderação ali daquele ponto, Petrolina e chegar a Suape. O debate depois levantado por Bernardo Figueiredo, quando saiu da ANTT e foi para a EPL, que eu não sei de onde tirou... Esta é outra pergunta minha: quais são os estudos que a ANTT toma como referência? O que é elaborado para a ANTT depois ter que atuar num processo de acompanhamento disso? Porque, na época, Bernardo Figueiredo inventou, Jorge, um tal de Belo Horizonte-Recife. O fluxo de carga no Brasil está nessa rota aí? Eu desconheço. Por isso que, quando inventaram essa história de ir a Feira de Santana, sair de Feira, pegar Alagoinhas, ir embora para Aracaju e depois chegar a Recife - inclusive trecho existente... Nós tínhamos trens de passageiros de Salvador para Aracaju e tínhamos trem de passageiros de Salvador a Montes Claros, Monte Azul. Ou melhor, o trem misto, passageiros e cargas. Assim como havia também trem de passageiros de Salvador até Juazeiro, também durante a semana, dois trens que faziam o chamado misto, que levavam cargas e passageiros.

O trem exclusivo de passageiros chamava-se Rápido - talvez, o trem de alta velocidade, Hélio, deste nosso novo tempo -, naquela época, mesmo com a bitola, em alguns casos conduzidos por máquinas a diesel, e nós tínhamos o sistema com máquinas elétricas até Alagoinhas.

Como é que a gente trabalha isso? Estou falando do setor ferroviário. Mas aí você deu o exemplo aqui da questão do porto. Como é que interage a ANTT com a Antaq? O grave problema nossos nas estradas e nos portos é que a gente não

tem armazenamento no Brasil. A gente armazena carga em caminhão, Jorge. O caminhão chega à boca do porto como um grande armazém: tirou da terra, meteu no caminhão e vai para a estrada. Não existe armazenamento.

Então, onde é que vocês entram nesse planejamento? Onde é que no PAC, por exemplo, quando foi lançado aquele... Não em PowerPoint, na verdade, foi produzido em caderno, uns quatro ou cinco cadernos, mais do que PowerPoint, negócio até detalhado. Mas, quando se pensou nisso, agora para se lançar outro PIL - ou o rePIL, sei lá, porque aí é requeitado -, o que foi feito para ajustar exatamente? Porque, para lançar um plano novo era necessário olhar o que estava parado. A ANTT foi chamada? Vocês, como técnicos lá de dentro, foram chamados? Para chegarem e falarem assim: "Aqui nós acompanhamos isso, estamos fiscalizando aquilo, aquilo outro e tal, e está faltando isso".

Então, não adianta eu falar nessa Bioceânica ou na Transperu, sei lá com estão chamando aí, sem conseguir, inclusive, dar conta do que está rodando aqui, ou melhor, do que não está rodando. Então, como é que vocês imaginam, por exemplo, o trabalho de vocês agora, saindo de uma esfera de dentro da ANTT, para assumir, inclusive parte expressiva do seu conselho? Porque eu acho importante fazermos isso. Aliás, ainda falta um para ser nomeado, para ser sabatinado, melhor dizendo, para depois ser integrante para dar à direção da ANTT condição de trabalhar.

Então, qual é o desafio de vocês para isso? Porque essa é a minha angústia na questão das agências reguladoras, nas agências executivas. A gente monta essas estruturas e, de repente, depois, as agências ou são capturadas pelos diversos atores dessas áreas, ou, às vezes são, eu diria, subjugadas, ou melhor, colocadas num subplano pelos ministérios.

Eu acho que a chamada independência, autonomia das agências não pode eliminar a interação, principalmente com o órgão planejador. Não funciona.

Na realidade, até a gente faz confusão aqui e faz perguntas sobre ferrovia. Obra de ferrovia não tem nada a ver com a ANTT! Foi responsabilidade da Valec. Aí, de repente, a gente diz ao sabatinado aqui: meu irmão, eu quero botar a Fiol para rodar. Aí vem o problema: não adianta eu botar a Fiol para chegar, meu caro, ao Porto Sul se não há Porto Sul. A Fiol vai chegar e vai fazer o quê? Aí nós vamos reformular o projeto, levar a Fiol para o Porto de Ilhéus, dentro da cidade de Ilhéus? É o melhor lugar? O Porto de Ilhéus é o melhor porto para isso?

O Porto de Ilhéus tem que ser dragado quase todos os dias, pelo movimento de maré, diferente do Porto de Aratu e do Porto de Salvador, que são portos que estão numa baía e, portanto, o movimento de maré...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Exatamente. É um movimento que não existe, falando na linguagem que o povo entende. A baía recebe água do Paraguaçu e do Atlântico. Portanto, o sobe e desce da maré, como diz Gilberto Gil, é um movimento que dá uma certa tranquilidade, é um movimento mais lento. Então, a gente tem pouca movimentação de areia. Por isso, o Porto de Aratu é um dos melhores portos: 60% por cento de todas as transações dos três portos da Bahia passam por Aratu. O melhor sistema de porto em Aratu é o sistema privado, operado por uma empresa chamada Dias Branco, que tem um terminalzinho lá que opera, meu caro, 500 caminhões por dia, numa eficiência brutal.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Cearense.

Por que essa eficiência não está do outro lado do porto, onde nós temos ali a Ford etc.?

É a ausência - eu disse isso aqui ao nosso sabatinado -, é um negocinho simples, rapaz. Um veio da área do planejamento, o outro tem uma formação que, de certa forma, caminha para isso. Quer dizer, é possível a gente planejar ou não é possível?

Mas isso é o que estou dizendo, é a história de como se trabalha algo, apontar para adiante e poder chegar para a ANTT e dar tarefa: isso aqui está planejado, isso aqui tem um cronograma. Qual é a tarefa da ANTT nisso? É viabilizar, é fazer valer, é ir para cima, é tentar criar as condições? Nesse debate de PMI, por exemplo, a Bahia foi o primeiro Estado do Brasil, aliás, uma das primeiras unidades do mundo a fazer uma PPP na área de saúde, e acabamos de ser premiados aqui internacionalmente - PPP na área de saúde, um hospital.

A melhor concessão de rodovia na Bahia é um hospital de Salvador, hospital do subúrbio. Acabou de ser premiado com uma das grandes experiências PPP na área da saúde. Eu, na época, era Secretário de Planejamento do Estado da Bahia.

A melhor concessão que nós fizemos é uma concessão numa rodovia estadual, o sistema 093, que fizemos com PMI, fizemos com participação do EFC, do Banco Mundial, e está lá, funcionando, redondo, melhor do que a Via Bahia, que só nos dá dor de cabeça. E a Via Bahia pega o filé *mignon*! A Via Bahia opera a principal rota de saída, aliás, a principal não, a única rota de saída de Salvador, que é a BR-324, que liga com Feira. Ter aquela concessão ali é melhor do que pescar de bomba num aquário, porque obrigatoriamente é o fluxo de entrada e saída em Salvador. No entanto, o serviço é muito ruim.

Então, o que vocês esperam disso? Qual é o...? Vocês vêm, ainda jovens, mas com larga experiência, pelo menos aí... Acho que o mais novo aí entrou em 2009. Alguns já estão desde 2006 nessa estrutura. Então... Como é possível fazer?

E como é possível fazer também para não se curvar diante dessa coisa? Porque entra o problema da pressão orçamentária de ministério, uma série de coisas. Isso para que vocês cumpram o papel para o qual os estamos sabatinando. Vocês não estão indo para lá para fazer o jogo de Governo. Vocês estão indo para a ANTT para defender os interesses da sociedade, esse é o papel de agência reguladora. Isso aí não é caixa registradora, é agência reguladora. Não é para arrecadar, não é para multar. Se tiver que multar, tem que multar, mas é para regular, para garantir o serviço. A tarefa de uma agência é se antecipar para que o fato ruim não aconteça. Porque chegar depois do fato consumado e aplicar multa... Ninguém vai me devolver, por exemplo, o fato de eu ter perdido a oportunidade de chegar com uma carga em algum lugar porque a estrada não funcionou. Se eu não conseguir chegar na casa de minha mãe, meu caro Garibaldi, no dia do aniversário dela porque a estrada não está funcionando, eu vou recorrer para a agência, mas acabou, no dia do aniversário de minha mãe eu não dei um abraço a ela. Não tem multa que me restitua isso! Então, a agência tem que se antecipar para garantir os serviços, esse é o papel da agência reguladora, regular para que as coisas aconteçam, e não chegar e depois criticar o que não aconteceu.

É nesse cenário que eu gostaria muito de ouvir vocês. Qual é o desafio de vocês? Vocês dois vêm de uma estrutura de concurso. Acho que é bom a gente começar a botar gente nas agências que às vezes já está dentro da própria agência, alguém que se submeteu a concurso, é melhor do que indicação política de alguém que não conhece nada do ramo, não sabe nem para onde vai. Já fiz, inclusive, campanha aqui contra gente para indicar, fui a público fazer campanha para não reconduzir dirigente de agência porque acho um absurdo. Essa é uma área que não é... Já basta a indicação da política. Para esses cargos, tem que ir gente que tenha nível de comprometimento e conhecimento da área, para que a gente tenha condições de cobrar.

A outra coisa, meu Presidente, e já falei na reunião passada e quero repetir aqui para encerrar, é que precisamos ter aqui, através de resolução... Tenho um projeto nessa linha. Jorge está aqui.

Gente boa, o Jorge, mas de gente boa o inferno está cheio, Jorge, de vez em quando a gente tem que dar umas sacolejadas. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não é o Céu não?

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Não, não.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - De gente boa o inferno está cheio?!

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - É...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu pensei que fosse o Céu! *(Risos.)*

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - O Céu... Dizem que ali o tapete é azul, não precisa morrer para chegar, é melhor do que o Céu.

Mas vamos lá. A gente tem que cobrar de vez em quando, as agências têm que mandar relatórios para cá. Em vez de refazer sabatina, a gente poderia, de vez em quando, trazer aqui os cinco dirigentes da agência para prestarem contas aqui, na Comissão de Infraestrutura, do que fizeram. Isso é importante, para a gente chegar...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - V. Ex^a poderia propor.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Lógico! Tenho um projeto, inclusive, sobre isso há muito tempo. Desde que fui Deputado, tenho projeto sobre isso. Aí não passa porque um bocado de gente não quer. Há uma série de resoluções que garantem isso. A gente precisa apertar mais, porque na hora da sabatina, sabatinado carrega água no cesto! Visita Senador, vai ali, "Senador!" Aí vem até telefonema de fora: "Fulano é meu amigo, pelo amor de Deus, não o maltrate!" "O menino é bom que é danado!" Depois que vai para lá, pega o mandato, aí, só Jesus. Estou falando isso aqui muito numa boa, como alguém que acompanha essa área de agências. Sou um crítico contumaz desse processo. Esses órgãos foram constituídos para defender interesse do cidadão, da sociedade, e não do Governo.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, na linha do que está propondo o Senador Walter Pinheiro, eu acho que V. Ex^a, na condição de nosso timoneiro, nosso tocador, aqui na Comissão, poderia propor uma resolução, uma comissão. Nós fizemos isso na Comissão de Relações Exteriores, criando um conjunto de obrigações, por exemplo, para o Chanceler e para o Ministro da Defesa. Nós poderíamos criar esse mesmo tipo de condições aqui na Comissão de Infraestrutura, de modo que, além de sabatar, nós pudéssemos, anualmente, antes do exercício se findar, possibilitar que os dirigentes das agências reguladoras prestem contas. "Escuta, os senhores vieram aqui e apresentaram

esse plano de trabalho. É hora de retornar para afirmar aquilo que foi implantado, aquilo que não foi implantado, por que é que não foi e de que maneira esta Comissão pode contribuir para o exercício e o fortalecimento da agência reguladora...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas isso está aqui no Regimento Interno do Senado, no art. 96-A: "Os dirigentes máximos das agências reguladoras comparecerão ao Senado Federal, em periodicidade anual..."

Essa periodicidade é que poderia ser modificada, porque, senão, fica aquela coisa de relatório. De relatório anual. Não seria isso. Estou vendo que V. Ex^a não quer exatamente isso. Quer, realmente, uma prestação de contas mais eficiente.

Vocês resolveram apertar, o Líder do Governo já chegou aqui.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - V. Ex^a poderia submeter à Comissão, na linha do que está propondo o Senador Walter...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Delcídio.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ... em convergência com V. Ex^a, uma resolução para que nós pudéssemos disciplinar. Isso é autonomia, é prerrogativa da Comissão. A Comissão pode estabelecer. Eu acho que as agências reguladoras terão prazer em fazer esse debate.

O Dr. Jorge Bastos, Presidente da ANTT, está aqui sinalizando positivamente para a necessidade de um diálogo mais permanente e presente, desta Comissão, com as agências, para que nós possamos entender, inclusive, Sr. Presidente, as dificuldades da Comissão...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Da agência.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ... porque, eventualmente, nós podemos estar cobrando das agências reguladoras atividades e respostas, e lhes faltam autonomia e meio para que elas possam fazer o papel que nós esperamos que elas façam, que é o papel de fiscal da sociedade, para que os serviços possam sair a contento, com qualidade e em condições compatíveis com o usuário.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de dar a palavra aos sabatinados que vão, realmente, fazer as considerações finais diante das últimas perguntas feitas, eu queria dizer que o debate interativo, aqui, ganhou força, porque o Sr. João Carlos Moraes está solicitando a atenção da ANTT a respeito dos veículos de transporte que trazem cargas para o porto de Santos e regiões. O Sr. Arthur Geraldo está pedindo: "Se o Brasil necessita de tantos investimentos do modal ferroviário, por que, então, os Parlamentares não permitem que seja mantida toda a malha ferroviária, que já existe, sucateada?" O Sr. Getúlio Mateus das Neves, do Ceará, envereda pela Transamazônica: "Quando, enfim, a Transamazônica ficará completa e em pleno estado de uso?" E a catarinense Anna Flávia Schmitt faz um apelo pela melhoria do transporte rodoviário em Santa Catarina. E o Thiago Barros faz um *lobby*: "Parabéns aos postulantes à Diretoria da ANTT".

Com a palavra o Sr. Marcelo Bruto da Costa Correia, para suas respostas finais.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Eu vou recapitulando, aqui, alguns assuntos que foram tratados em comum e vou tentar abordar em comum.

O Senador Flexa e, depois, o Senador Ricardo Ferraço abordaram um modelo de ferrovias.

Especificamente de ferrovias, porque eu acho que a avaliação sobre rodovias do PIL de 2012 é mais positiva, no sentido de que houve uma significativa realização de concessões até o ano passado.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - No caso do PIL, para as rodovias foram propostos sete mil...

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Chegou-se a quase cinco mil.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ... 4.800, cinco mil...

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Isso. Isso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ... foi alcançado. Mas, na ferrovia, foram propostos, salvo melhor juízo, dez ou onze mil quilômetros?

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Quase 11 mil quilômetros.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Dez, 11 mil quilômetros, e nada foi feito.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Isso.

No caso de rodovias também não há uma mudança significativa, também, de modelo, mas há uma lógica de continuidade, eu até acho, agora, nesses novos leilões que foram lançados.

Mas, especificamente, sobre o modelo de ferrovias, qual é a minha avaliação pessoal? Por que aquele modelo nasceu e por que, agora, está se partindo com a ideia de definir caso a caso o modelo de ferrovias? *(Falha na gravação.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Está sem som.

Cadê o universitário?

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Está aqui. Alô?

A concepção que orientou o modelo de concessão de ferrovias dos anos 90, que está muito vinculada ao momento histórico que a gente vivia, era uma ideia de se transferir ao setor privado aquelas concessões que a rede ferroviária tinha imensa dificuldade de manter, tinha um déficit enorme... Então, era preciso atrair investidores para aquilo e se adotou uma ideia de mínimo regulatório, uma regulação de contratos de concessão mais leves, com transferência de toda a cadeia verticalizada para o setor privado, com vista a atrair, mesmo, quem fosse assumir aquilo e fazer uma manutenção mínima, retomar o mínimo daquelas ferrovias.

Acho que esse modelo de concessão cumpriu um papel. E, quando nós chegamos aos anos 2000, que foi quando se começou a discutir mudança de modelo - o Carlos vai poder me completar até com mais propriedade -, havia uma nova questão na agenda, porque, quanto àquelas ferrovias, embora tenham sido retomadas com maior eficiência, tenham se ampliado bastante, sobretudo nos trechos com maior viabilidade, com um nível muito maior de transportes, tenham reduzido acidentes e tal, se chegou a um entendimento - e acho que não era só do governo - de que havia um problema de acesso, de expansão, de aquele modelo ser suficiente para expandir a malha ferroviária e integrá-la, e um segundo problema, que era uma questão de acesso àquelas ferrovias verticalizadas.

O modelo que foi lançado em 2011 atacava diretamente isso e vinha muito com base, inspirado, num modelo europeu, na experiência de alguns países europeus que tinham adotado a ideia de desverticalização e separação da propriedade da infraestrutura da operação ferroviária.

O que é que se viu? Acho que isso explica um pouco essa mudança de 2012 para cá, com a tentativa de implantação desse modelo. Acho que dois fatores justificam um pouco a mudança de modelo, e o fato de não terem saído as ferrovias.

Um fator mais técnico, porque eu acho que as primeiras ferrovias que foram lançadas nesse novo modelo eram ferrovias *greenfield*, e o nível de detalhamento de projetos, que foi sendo identificado durante o debate com o setor privado, precisava ser maior. Precisava ir mais longe para o nível de risco que estava sendo assumido. Prova maior disso é o debate e a diferença que existe, até hoje, na interpretação dos custos da Fico, pelo Tribunal de Contas da União, pela agência e pelo setor privado. Há uma distância na interpretação de quanto custa aquela ferrovia.

Então, essa é uma questão: o aprofundamento e um detalhamento melhor dos projetos. E, por isso, já antes desse pacote da semana passada, se partiu para a ideia de aprofundamento dos projetos mediante as PMIs lançadas em meados do ano passado.

E a segunda questão que eu acho que foi sendo identificada é uma questão de atratividade. Foi sendo percebido que havia, ainda, uma resistência do setor privado de entrar nesse modelo, na forma como estava, mesmo com a estruturação de garantias que estava sendo montada com a Valec. Acho que são os dois grandes motivos que fizeram com que o Governo reavaliasse e pensasse agora, na verdade, não uma volta para trás, mas eu acho que é quase uma busca de uma síntese, um caminho meio-termo, em que a gente, caso a caso, defina se é verticalizado ou não, e, mesmo quando for verticalizado, que a gente tenha garantias maiores de acesso a uma regulação mais efetiva, saindo um pouco da ideia de mínimo regulatório, que eu acho que estava por trás, lá, do modelo dos anos 90, para uma ideia de regulação mais voltada para garantir um acesso e um compartilhamento maior do uso pelas ferrovias.

Então, eu acho que foi um processo de aprendizado. Se perdeu tempo? Acredito que não. Acho que nós fomos aprendendo, o setor privado também tem se aprofundado sobre os estudos.

E acredito que, na próxima rodada, vai se chegar a um grau de maturidade, seja do modelo, seja dos projetos que têm mais condições de funcionar do que anteriormente. Essa é a minha avaliação pessoal. Não sei se o Carlos quer complementar nesse aspecto do modelo.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Na realidade, eu acho que o senhor foi perfeito, Marcelo.

Isso vai em linha até com a observação que o Senador Flexa Ribeiro fez aqui, com a preocupação dele com relação ao modo como alguns projetos foram colocados. O senhor levantou aqui o fato de não ter sido adequadamente ouvido, o Governo não ouviu adequadamente a sociedade na hora de definir as suas prioridades, e a agência fará essa oitiva.

O senhor perguntou da PMI de Açailândia-Barcarena. Agora, no início do segundo semestre, a agência deve receber a PMI e vai, sim, levar isso ao debate público, como foi feito, da primeira vez, em Açailândia e Barcarena. Tanto é que, a primeira proposta que nós levamos a Açailândia foi discutida numa linha da audiência pública que o senhor nos ajudou a promover lá em Belém. Nós tínhamos uma percepção de traçado que não estava alinhada com o interesse do Estado. Essa audiência pública levou a uma alteração de traçado, para atender tanto à planta industrial, em Rondon do Pará, quanto à demanda por transporte ferroviário em Paragominas. E nós saímos com uma proposta de traçado muito mais adequada àquilo que o Estado do Pará esperava.

Acreditamos que, nesse processo de discussão que acontecerá no segundo semestre, essa tônica também será identificada, e nós vamos discuti-la exaustivamente com a sociedade, com os interessados, com esta Comissão, que é de extrema relevância, para que a gente consiga absorver a percepção que vocês têm, melhor do que ninguém, das necessidades de cada Estado.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Vou indo para outros pontos. Só reforçar o ponto do Senador Flexa, que o Carlos já falou: em relação ao aprimoramento dos projetos, eu acho que, nos projetos anteriores, desenvolvidos pela agência, ou por órgãos do Governo, já existia esse processo de intensa participação social, que permite um ajuste e um aprimoramento de traçados e incorporação de novos trechos. Eu acho que todo esse processo de tomada de subsídio, audiência, é para isso mesmo. Nem o Governo nem quem prepara os estudos é dono da verdade, e é exatamente com esse objetivo que já se fazia e se vai intensificar ainda mais esse processo de participação social.

Mas eu queria só reforçar aqui que a estratégia de PMI abre mais ainda alternativa para isso, porque ela antecipa um pouco esse processo de debate, na medida em que já envolve, antes, mais atores na elaboração dos projetos, já no momento de modelagem mesmo e de montagem de projetos; além do fato de estar aberta, pelo decreto que saiu esse ano, não só para a iniciativa, para o chamamento que é feito pelo Governo, mas também para propostas de Estados, de Municípios e até de pessoas físicas. Eu acho até que é uma agenda, Senador, que eu queria destacar aqui, que eu julgo muito importante para essa parte de elaboração de projetos. A gente está apostando muito, e eu acho que é um modelo muito bom de PMI, mas eu acho que o modelo de contratação de estudos e projetos que nós temos aqui está muito defasado para os Estados, para os Municípios e mesmo para o Governo Federal. E eu acho que se deve até pensar num modelo mais parecido com o que se faz no Exterior, no Banco Mundial, num modelo de seleção e de elaboração de projetos que dê mais agilidade não só para a União, mas para os Estados.

É um desafio muito importante, até para poder casar PMI com uma maior agilidade e capacidade dos governos estaduais, e da União, de ela também desenvolver aqueles projetos que são de sua iniciativa.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Marcelo, é importante citar um exemplo disso que você colocou. Nós vamos colocar em audiência pública, agora, no início de julho, um projeto de uma ferrovia que liga o Rio de Janeiro ao Espírito Santo, que foi produzido por iniciativa dos Estados, foi doado, entregue à Agência Nacional dos Transportes Terrestres, ao Ministério dos Transportes, e nós vamos colocar em audiência pública. É um trecho que estava, inicialmente, no conjunto de ferrovias que seria...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Vitória-Rio, não é?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - ... Vitória-Rio.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Qual o nível de detalhamento desse projeto que foi apresentado?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Ele não chega a ser um projeto executivo, mas é um projeto básico, tem um nível de detalhamento razoável, foram feitas sondagens, estudos de solo e de traçado e, se necessário for, essa necessidade de complementação será apresentada...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - E os estudos de fluxo de carga?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Os estudos de demanda. Também compõem parte do estudo que levaria à compreensão da viabilidade econômica dessa ferrovia, ou não. Mas também será...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Os estudos encaminham em alguma direção? Em alguma conclusão da viabilidade econômica?

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Esse é um trecho que vai ligar os portos da Região Sudeste, porque ele entronca numa via, hoje, que é concessionada da MRS, que liga o Porto de Santos. Então, ele liga vários portos, de São Paulo até o Espírito Santo, ligando, ali, no Rio de Janeiro, e na própria Vitória, com as ferrovias que sobem para o interior.

Então, a perspectiva de geração, de interesse de carga, é, sim, relevante. O estudo de demanda não está concluído. Será concluído ainda nesse processo de construção dessa concessão, mas nós acreditamos que sim, que esse é um traçado viável economicamente.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Eu vou agora passar pelas observações do Senador Hélio. Por um dos pontos até a gente já passou: como é que a gente faz para melhorar a atratividade desses projetos, para os resultados serem melhores?

Eu acho que alguns passos estão sendo dados. Eu acho, como eu já falei várias vezes aqui, que o procedimento de PMI garante uma antecipação da participação de atores privados, cuja participação já sinaliza um interesse da iniciativa privada nesses projetos. Eu acho que é uma iniciativa interessante, mas eu acho que, na modelagem, é se garantir a aderência das obrigações de investimentos à realidade do fluxo de carga, do fluxo de transporte que existe naqueles trechos. Às vezes, não precisa - e o Senador Wellington Fagundes mencionou aqui - ter uma rodovia que precisa duplicar integralmente, mas que precisa atender ao fluxo daquela rodovia e fazer adequações de capacidade. E eu acho que é importante ter atenção a esse realismo na obrigação de investimento, para garantir a atratividade dos projetos.

Acho que outro passo a gente tem dado aqui, tentar garantir mais estabilidade regulatória, bom funcionamento das agências, desde a participação e modelagem dos projetos até a efetiva regulação, e fazer um pouco do que o Governo começou a fazer agora também, que é vender um pouco essa alternativa.

Aqui no Brasil há muita demanda pelo investimento em infraestrutura. Nós precisamos ampliar as fontes de financiamento. Então, eu acho que vender esses projetos, criar alternativas como debêntures de infraestrutura, buscar investidores institucionais externos e mostrar um pouco essa demanda que existe pela infraestrutura, no Brasil, são passos importantes que precisariam ser dados.

Passando rápido pelos outros pontos que V. Ex^a mencionou, alguns eu precisaria me aprofundar mais e até conversar mais com V. Ex^a, mas, sobre o entorno, aqui, a informação que eu tenho é que a ANTT está discutindo, aqui, ativamente, com o Governo do Distrito Federal, as obras necessárias na BR-040, inclusive para ter a adequada compatibilização das obras da BR com a implantação do BRT, que é um projeto também do PAC. Então, esse debate está andando e esse cuidado está sendo tomado.

Em relação ao transporte ferroviário de produtos perigosos, existe hoje um decreto, dos anos 90, que trata do assunto. Eu acho que a gente precisaria ver se está atualizado, se precisa atualizar. Na agenda regulatória da ANTT há também uma parte relativa à segurança na circulação de trens. Então, eu acho que é algo que pode entrar na agenda. E, se V. Ex^a tiver alguma opinião, acho que pode tranquilamente participar e debater aqui conosco.

Sobre as bitolas, acho que todos os projetos que eu tenho acompanhado, novos, têm tido essa preocupação - o Carlos pode até detalhar mais...

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Sim.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - De integração das malhas. Os projetos têm sempre previsto bitola larga ou bitola mista.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - É, exatamente.

A ideia da bitola mista é justamente tentar integrar com aquilo que hoje é a bitola estreita ou a métrica, que já existe, que já existe, que permanece, e não se pode desprezar a infraestrutura que está colocada, mas a diretriz é de caminharmos para um sistema ferroviário baseado na bitola larga de 1,60. Isso já está colocado como política pública. A Valec constrói ferrovias com a bitola de 1,60, e a perspectiva é esta, caminharmos para uma bitola única, sem desprezar o investimento já realizado, porque, enquanto estiver operacional, ele é interessante, mas caminharmos, no futuro, para unificação de bitola na bitola larga.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Eu só precisaria saber qual é o incentivo sobre a questão do trem de média velocidade das capitais do Nordeste, Rio e São Paulo vindo para Brasília.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Existe um estudo, a Agência promoveu um estudo no passado bastante detalhado sobre trens regionais. Esse estudo foi entregue ao Ministro dos Transportes, a Agência está disposta a levar adiante os estudos, mas precisamos de uma diretriz de política pública. A Agência não tem competência para agir de vontade própria, nós temos que ter um direcionamento, mas, se houver esse direcionamento, estamos preparados para aprofundar esses estudos que já são indicativos de que há uma demanda por esse tipo de transporte. Seguiremos na direção que o Governo Federal indicar.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Lembrando que está na nossa agenda regulatória, na agenda regulatória da Agência... *(Falha na gravação.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Podemos encerrar? Senador Walter Pinheiro, chegou a sua hora aqui.

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA *(Fora do microfone.)* - Senador, abordando a questão do planejamento e coordenação, que eu vejo é uma preocupação grande sua....

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Só não dá para assumir a Presidência, mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O meu está ligado, mas eu temo ceder a Presidência a alguém.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) -

O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Voltou.

Senador Walter, desde que entrei no PAC, tenho participado de várias iniciativas que tentam realmente focar, fortalecer não só planejamento como a melhoria da coordenação entre os órgãos. Entendo a angústia de quem olha de fora, com um olhar crítico que tem que ter mesmo em relação à nossa atuação, porque também temos essa angústia, é uma reconstrução que não é fácil, que não é do dia para noite.

Lembro que, quando entrei, por exemplo, o Ministério dos Transportes tinha começado, no final 2006, o Plano Nacional de Logística de Transportes, que era um plano pensado até pelo Dr. Marcelo Perrupato, que é histórico do Geipot, planejador da área de transporte, que já foi um orientador inicial das primeiras ações selecionadas no PAC. Precisava ser feito em conjunto com o Exército - na época não tinha EPL -, salvo engano, um processo que foi, por algum período, renovado, atualizado a carteira de projetos e orientou o planejamento de fato, de seleção de projetos, no PAC, no período que estive lá.

De 2011 pra cá, houve outras iniciativas que achei interessantes. Estou falando assim, porque realmente acho importante falar. Caminhou-se para reconhecer os pontos que precisamos avançar. De 2012 para cá, houve outras iniciativas. Então, esse PNLT, que era uma iniciativa isolada e muito meritória do Ministério dos Transportes, passou a ser objeto de uma atuação em conjunto com a Secretaria de Portos e virou PNLI, que está sendo hoje objeto de trabalho da EPL, que é outro resultado desse trabalho de conhecimento de que precisávamos mesmo, na área de transportes, retomar planejamento, retomar a coordenação entre os órgãos. O PNLU está sendo feito, a última conversa que eu tive com Dr. Josias, que é o Presidente da EPL, era no sentido que ele já tinha os primeiros levantamentos de fluxo de carga.

Então, eu acho que há várias iniciativas. Outra iniciativa foi mencionada pelo Carlos de coordenação entre os órgãos pelos comitês como Conaportos, não é nem o caso de envolver a ANTT, mas o Conaportos, onde, por exemplo, foi tratado, no ano passado, uma iniciativa muito importante de coordenação do corredor multimodal para Santos, que teve um resultado muito interessante na diminuição de filas e foi uma experiência brotada no âmbito do Conaportos, com atuação da Antaq, da ANTT, Ministério do Planejamento, Ministério dos Transportes, SEP.

Agora, reconheço que a nossa demanda é tão grande, a nossa necessidade de aprimorar os mecanismos nas instituições são tão grandes que de fato sempre corremos atrás para dar uma resposta, mas podemos estar devendo e acontecer fatores como os que os senhores apontam aqui, como um projeto que precise de mais aprimoramento, que não capta necessariamente um maior fluxo de carga de uma determinada região.

Acho que as medidas corretivas têm sido buscadas com mais participação social, com adoção de PMI, para que de fato os projetos sejam os que têm maior viabilidade, ao mesmo tempo em que tentamos construir, fortalecer, as instâncias de planejamento, porque sabemos que não será do dia para a noite, por exemplo, que EPL vai ter um PNLI pronto aqui para gente. Então, você seleciona, debate com os diferentes setores da sociedade, com todos os órgãos de governo e tenta fazer o processo mais aberto possível. Às vezes vai dar certo e funcionar. O PIL de 2012, na parte de rodovias, avançou, na parte de aeroportos avançou bem e teve outros que mostraram que precisamos avançar e amadurecer o modelo, como foi o caso de ferrovias.

O SR. CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO - Complementando, porque acho que o Marcelo esgotou quase que integralmente as perguntas aqui, mas seria interessante ressaltar, Senador Walter, como a Agência pretende avançar. Acho que temos que nos antecipar. Já é uma diretriz da Agência estar mais presente junto a essas concessões, não deixar a coisa

se tornar irregular, se tornar inadequada, para que possamos agir porque será tarde. A carga não chegou. Não adianta ação da Agência se não retorna o prejuízo à sociedade a ação posterior da Agência.

Então, temos que ser proativos, temos que nos antecipar aos problemas. Vamos ouvir e, independentemente da previsão regimental, a Agência e seus diretores estão à disposição desta Comissão para estar aqui sempre que formos convidados. Acho que é um dever de prestação de contas que temos, porque somos eleitos nesta Comissão. É parte da nossa função ouvir a sociedade, nos antecipar e dar a resposta antes que o problema aconteça.

Acho que parte do planejamento... Hoje o Ministério dos Transportes tem um grupo técnico, formalizado, para construir algo que é até uma demanda do próprio TCU, que é construir a formatação da governança na área de transporte, que inclui dar a resposta à cadeia decisória, como se chegou a determinadas decisões. Isso vai levar necessariamente a um melhor estabelecimento do planejamento do setor de transportes, porque talvez haja uma falha também na comunicação desse planejamento, na forma como o sistema transportes mostra para a sociedade que ele planeja sistemas e o PNLI que está sendo gestado pela EPL é um desses produtos. Gestamos esse planejamento, sim, a Agência participa desses grupos de trabalho mas, em algum momento, há uma falha e o sistema de transportes não consegue comunicar adequadamente que existiu um planejamento, que existiu uma cadeia decisória e que essa cadeia decisória fez sentido e vai ao encontro do que é interesse público.

Na Agência - aproveitando só para abordar um ponto que foi colocado nas perguntas que foram apresentadas por escrito do Senador Wellington - é um processo semelhante ao que hoje nós temos na Agência de análise de impacto regulatório, que é antever o que se quer, seus objetivos, como chegar lá e os resultados que você espera daquele objetivo para depois conseguir retornar à base, olhar o que se implantou, olhar o resultado daquilo e verificar se a sua ação foi, de fato, no sentido daquilo que se pretendia.

Então, há um ambiente no sistema transporte que caminha no sentido de explicitar mais esse planejamento, explicitar melhor as suas decisões e deixar que a sociedade consiga compreender e participar também dessa tomada de decisão.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Bem, quero agradecer ao Dr. Marcelo Bruto da Costa Correia, agradecer ao Dr. Carlos Fernando do Nascimento, que demonstraram aqui um perfeito conhecimento sobre as indagações feitas.

Quero encerrar o processo de votação, antes consultando se algum Senador ainda não votou. *(Pausa.)*

Todos votaram.

Convido o Senador Wellington Fagundes e o...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - V. Ex^a perguntou tanto que...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Pela ordem, Sr. Presidente. O senhor já tinha encerrado o processo de votação. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Os últimos serão os primeiros, já dizia o Evangelho.

Senador Ciro Nogueira.

O SR. CIRO NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PP - PI) - Acho que, pela fala de todos os Senadores, nós devemos aprovar, apesar de a votação ser secreta, esses dois nomes. Acho que seria possível nós aprovarmos também a urgência para que pudesse ser votado hoje ainda no plenário, se for possível.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O universitário aqui informa que já vai automaticamente para o plenário, segundo ele, o que atende ao desejo de V. Ex^a.

O SR. CIRO NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PP - PI) - Então, ótimo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, os escrutinadores, Senador Walter Pinheiro e Senador Ciro Nogueira, poderiam fazer a contagem dos votos? O Senador Elmano, se quiser, também para ter maior segurança.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senadora Sandra Braga.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Sr. Presidente, está à mesa um requerimento assinado pela Senadora Vanessa Grazziotin, juntamente com vários outros Senadores, que propõe uma audiência pública com a vinda do Sr. Romeu Rufino, Diretor-Geral da Aneel. Eu gostaria que o senhor apreciasse para que fosse aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - V. Exª será atendida logo após o anúncio sobre a votação.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Isso.

Eu gostaria como Relatora da indicação do Sr. Carlos Fernando do Nascimento, parabenizá-lo, não só pelo seu currículo, mas também pelo seu desempenho; como o Sr. Marcelo também, que está aqui hoje à disposição desta Comissão.

Eu gostaria de dizer que foi uma indicação técnica. Portanto, antes de sair o resultado da votação, já quero lhe dar os parabéns, porque tenho certeza de que a sua *performance* foi bem o que nós todos estávamos esperando.

Portanto, quero parabenizá-los e desejar-lhes boa sorte. Que vocês possam desenvolver um trabalho que seja de grande valia para o nosso País, porque, neste momento, nós estamos precisando muito. Então, eu gostaria de parabenizá-los e, ao mesmo tempo, desejar-lhes boa sorte. Que vocês possam nos ajudar.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Trabalho concluído. Agradeço os Senadores.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Está conferido aí. São 22 votantes, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Wellington Fagundes anuncie.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - São 22 votantes no total. Desses 22 votantes, 20 votaram SIM no Marcelo Bruto da Costa Correia e também no Carlos Fernando do Nascimento. Dois votaram NÃO em ambos.

Vamos repetir aqui. Foram 22 votantes no total.

Vinte votaram SIM no Marcelo Bruto da Costa Correia. Dois votaram NÃO no Marcelo Bruto da Costa Correia.

Vinte votaram SIM em Carlos Fernando do Nascimento. Um votou NÃO para o Carlos Fernando do Nascimento. E tivemos também uma abstenção para o Carlos Fernando do Nascimento.

Portanto, Sr. Presidente, está aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço o Senador Wellington Fagundes. Está aprovada a indicação do Sr. Marcelo Bruto da Costa Correia para o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Também está aprovada, de acordo com o resultado já divulgado, a indicação do Sr. Carlos Fernando do Nascimento para o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Parabenizo os dois.

As mensagens seguem à Secretaria-Geral da Mesa para prosseguimento da tramitação.

Agradeço a presença dos dois indicados.

Vamos dar continuidade à nossa reunião dentro de poucos instantes. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Temos um requerimento extrapauta e dois requerimentos pautados para hoje.

Há um requerimento que, nos termos do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, solicita a realização de Audiência Pública no âmbito da Comissão de Infraestrutura, para debater a questão da cobrança de bandeiras tarifárias dos consumidores de energia elétrica do Estado do Amazonas.

Como convidados, sugerimos os nomes do Diretor-Geral da Aneel, Sr. Romeu Rufino, e o Presidente da Amazonas Energia, Sr. Antonio Carlos Faria de Paiva.

O requerimento é assinado pelas Senadoras Vanessa Grazziotin e Sandra Braga.

Submeto à consideração da Comissão se poderíamos votar o requerimento. *(Pausa.)*

Os Senadores realmente estão de acordo e eu submeto à votação esse requerimento.

Submeto à votação o requerimento.

ITEM 6**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 37, de 2015****- Não terminativo -**

Nos termos do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, solicitamos a realização de Audiência Pública no âmbito da Comissão de Infraestrutura, para debater a questão da cobrança de bandeiras tarifárias dos consumidores de energia elétrica do Estado do Amazonas.

Como convidados, sugerimos os nomes do Diretor-Geral da ANEEL, Senhor Romeu Rufino e o Presidente da Amazonas Energia, Senhor Antonio Carlos Faria de Paiva.

Autoria: Senadora Sandra Braga e outros

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Está aprovado.

Item 3:

ITEM 3**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 35, de 2015****- Não terminativo -**

Nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e dos arts. 90, inciso II, 93, inciso II e 113, todos do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro a realização de audiência pública conjunta da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e Comissão de Relações Exteriores (CRE), para tratar da Ferrovia Transcontinental, com a participação de representantes dos órgãos e entidades relacionados a seguir:

- Casa Civil da Presidência da República;
- Ministério dos Transportes;
- Ministério das Relações Exteriores;
- Conselho de Estado da República Popular da China;
- Governo do Peru;
- Conselho Empresarial Brasil-China - CEBC;
- Grupo de Trabalho Brasil-China-Peru.

Autoria: Senador Wellington Fagundes

Relatoria:

Relatório:

Observações:

Consulto se algum Senador ou se o próprio autor, claro, gostaria de se manifestar sobre a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem quera se manifestar, submeto o requerimento à votação.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

Item 4:

ITEM 4**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 36, de 2015****- Não terminativo -**

Requeiro nos termos do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura para tratar dos investimentos em infraestrutura de logística em andamento no chamado Complexo Industrial do Porto do Açú. Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença do Diretor Presidente da empresa Prumo Logística Global, Eduardo Parente.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

O Senador Ricardo Ferraço pede a palavra para uma manifestação.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, muito rapidamente, o Complexo do Açú é ponta de um conjunto de investimentos que estão relacionados em todos esses programas, sejam PAC, sejam PIL, inclusive, este requerimento que acaba de ser aprovado, do Senador Wellington Fagundes, que propõe a discussão da Ferrovia Bioceânica. A Ferrovia Bioceânica tem como destino exatamente o Porto do Açú. A ferrovia ligando os portos do Sudeste também tem como ponto de saída o Complexo do Açú.

Nós estivemos conversando com o Dr. Eduardo Parente, que é o Presidente da Prumo, e ele se colocou à disposição para que nós pudéssemos fazer um debate aqui, na Comissão de Infraestrutura, relacionado ao estado da arte, dos investimentos que estão acontecendo no Complexo do Açú e os desafios que se apresentam para que esse Complexo do Açú possa produzir os resultados adequados à expectativa que o País tem.

Portanto, o convite é para que nós pudéssemos debater infraestrutura, tendo como ponto o Complexo do Açú, que é o maior investimento que está acontecendo na América Latina, relacionado à infraestrutura e logística. Portanto, parece-me adequado, e há da parte do Dr. Eduardo Parente enorme interesse, disposição e prazer em estar conosco.

Para tanto, eu peço o apoio na aprovação desse requerimento. E, oportunamente, vamos marcar uma data que possa ser conveniente para a Comissão, para os Senadores e para o próprio executivo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fora do microfone.*) - O requerimento está em votação.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

Outro requerimento:

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 38, de 2015

- Não terminativo -

Requeiro nos termos do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura para tratar das alterações propostas na Lei n.º 12.351, de 2010, que estabelece a participação mínima da Petrobrás no consórcio de exploração do pré-sal e a obrigatoriedade de que ela seja responsável pela condução e execução das atividades de exploração e produção. Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença dos seguintes convidados:

1. Senador José Serra;
2. Presidente do Conselho Nacional de Política Energética, Ministro Carlos Eduardo de Souza Braga;
3. Presidente do Instituto Brasileiro do Petróleo, Gás e Biocombustíveis, Sr. Jorge Marques de Toledo Camargo;
4. Diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura, Sr. Adriano Pires.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Essa audiência já tem data para ser realizada; será dia 24, data da nossa próxima reunião, na próxima semana.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Agradecendo a celeridade com que V. Ex^a conduz um tema dessa envergadura, nós queríamos fazer apenas duas observações. A primeira é que nós estamos convidando o Ministro Eduardo Braga por ele ser o Presidente do Conselho Nacional de Política Energética, mas não sabemos se a agenda do Ministro está compatível com a nossa necessidade. Portanto, nós vamos consultá-lo. Se o Ministro desejar vir, o Ministro vem. Senão, ele pode naturalmente indicar alguém do Conselho Nacional de Política Energética para que possa dar a impressão, enfim, a opinião do Ministério das Minas e Energia.

E nós estamos propondo também a inclusão do Diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), o Dr. Adriano Pires. Eu estou aditando aqui essa sugestão e, evidentemente, a partir dessa aprovação, se assim for, nós vamos cuidar da operacionalização desses nomes.

Eu espero, ainda entre hoje e amanhã, confirmar com V. Ex^a todos esses nomes e, aí sim, antes mesmo da reunião temática que o Plenário fará, a Comissão de Infraestrutura fará uma *avant-première*, como assim V. Ex^a adequadamente conceituou, para que possamos fazer um nivelamento, ouvir os expositores e partir para um debate muito franco acerca desse tema.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Ricardo Ferraço a sua manifestação e confio que o Senador Ricardo Ferraço vá apoiar a Presidência da Comissão no sentido de que tenhamos a realização dessa audiência pública, no dia 24 de junho, próxima quarta-feira, quando lá, no Nordeste, as fogueiras estarão acesas no dia de São João.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - E aqui também, pela temperatura do tema, estarão bem quentes.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Está encerrada esta reunião.

(Iniciada às 8 horas e 41 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 58 minutos.)