



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

REUNIÃO

18/11/2015 - 40ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Declaro aberta a 40ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da atual Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação das atas das reuniões anteriores.

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

Aprovadas.

A Presidência comunica o recebimento de ofício da Câmara de Vereadores de Concórdia, Estado de Santa Catarina, que apresenta uma moção de apelo para que seja rejeitada, pelo Supremo Tribunal Federal, a ação direta de inconstitucionalidade movida contra lei aprovada em Santa Catarina que dá poderes aos bombeiros voluntários para realizar vistorias técnicas a partir de convênios com as Prefeituras.

Comunico ainda aos Srs. Senadores e às Sr^{as} Senadores o recebimento de ofício da Câmara Municipal de Jundiá, Estado de São Paulo, que apresenta moção pela aprovação de leis mais rígidas e eficazes para processar, julgar e punir responsáveis por crime de trânsito.

Como sempre, cópias desses documentos encontram-se à disposição de todos na Secretaria.

Comunicamos o recebimento de Aviso do Tribunal de Contas da União nº 753, que trata de levantamento realizado pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura de Energia Elétrica do TCU, com o objetivo de examinar medidas emergenciais e estruturantes que poderão ser adotadas no âmbito do setor elétrico.

O Aviso nº 767 trata de acompanhamento de estágio do Leilão nº 12/2015-ANEEL, referente à licitação para outorga de 29 usinas hidrelétricas em operação. Embora apresente uma série de recomendações à Aneel, o TCU não detectou inconformidades que possam comprometer a continuidade do leilão.

Há também, Srs. Senadores, o Aviso nº 915, que se refere à fiscalização realizada na Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural, Pré-Sal Petróleo S.A.

Há o Aviso nº 1.179, que dá ciência a esta Comissão da decisão do Tribunal de Contas da União sobre recurso interposto pelo Ibama e pelo Ministério do Meio Ambiente contra acórdão do TCU.

Há também o Aviso nº 1.286, que trata da consolidação das fiscalizações realizadas pelo TCU, no âmbito do Plano de Fiscalização de Obras de 2015.

Há, por fim, o Aviso nº 1.326, que trata de auditoria operacional sobre procedimentos utilizados pelo Departamento Nacional de Produção Mineral na arrecadação e na fiscalização da compensação financeira pela exploração de recursos minerais e da taxa anual por hectare, em especial os mecanismos da autarquia para arrecadar essa receita, para identificar os mineradores que as sonegam e os respectivos procedimentos de cobrança.

As cópias dos avisos do TCU, se interessarem aos Srs. Senadores, como sempre, encontram-se à disposição das Sr^{as} e dos Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

A presente reunião, Sr^{as} e Srs. Senadores, destina-se à realização de audiência pública, em atendimento aos Requerimentos nºs 54, 67 e 72, de 2015, de autoria dos Senadores Blairo Maggi, Wellington Fagundes e Acir Gurgacz, para tratar da conjuntura das obras rodoviárias que serão realizadas e que serão realizadas pelas empresas concessionárias do setor.

Para debater o tema, foram convidadas as seguintes autoridades especialistas, a quem já convido para tomar assento à mesa: Dr. Jorge Bastos, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres; Dr. Cleverson Aroeira da Silva, Chefe do Departamento Nacional de Transportes e Logística do BNDES; Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); Ricardo Pinto Pinheiro, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

Agradeço os convidados e informo que contaremos ainda com o Dr. Felipe Borim Villen, Diretor de Rodovias... Inclusive, acaba de chegar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É o Dr. Cleverson.

Desculpe-me, Dr. Cleverson.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Também chegou. Então, a Mesa acaba de ser composta pelo Dr. Jorge Bastos, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres; pelo Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); pelo Dr. Cleverson Aroeira da Silva, Chefe do Departamento Nacional de Transportes e Logística do BNDES; pelo Dr. Ricardo Pinto Pinheiro, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR); pelo Dr. Felipe Borim Villen, Diretor de Rodovias, Ferrovias e Hidrovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento (SEPAC), do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Sr^{as} e Srs. Senadores, consulto os proponentes da audiência se, antes de conceder a palavra aos convidados, querem fazer alguma observação, dirigir alguma palavra. *(Pausa.)*

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

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

Inicialmente quero dar as boas-vindas aos nossos convidados para esta reunião. Cumprimento os colegas, o Senador Moka e o Senador Wellington, assim com o Ricardo Corrêa, que está aqui conosco e já foi Superintendente do DNIT e Deputado. É um político importante do Estado do Mato Grosso. Seja bem-vindo à nossa Comissão de Infraestrutura!

Presidente, ao requerer esta audiência pública, tinha a intenção de esclarecer um pouco ou de conhecer um pouco como andam as rodovias que foram concessionadas nos últimos anos pelo Governo brasileiro.

Tenho acompanhado particularmente a questão da rodovia que foi concessionada no Estado do Mato Grosso, a BR-163, que liga a divisa do Mato Grosso do Sul, do Senador Moka, até a cidade de Sinop. São oitocentos e poucos quilômetros de duplicação. Também no Mato Grosso do Sul tem desde a divisa do Mato Grosso, em Sonora, até Guaiara. Portanto, é o esse tronco, o eixo principal de rodovia que mais me interessa neste momento. Não que não me interesse saber como estão as outras coisas no Brasil.

Ao convidar as pessoas para virem aqui, havia feito um convite para que alguém da concessionária, a Odebrecht, estivesse na Mesa, para explicar especificamente como está aquela rodovia, porque tenho acompanhado de perto e sei do grau de dificuldade - não sei o Presidente Ricardo Pinheiro vai conseguir ou se vai falar sobre isso - que essas concessões estão tendo neste momento para acessar os financiamentos que foram comprometidos ou que lá traz diziam que teriam para levar adiante essas concessões e construir esses milhares de quilômetros de rodovias que estão ali colocados.

Então, tenho sentido, conversando com o pessoal dessa concessão, as dificuldades que eles têm. O Brasil mudou, as regras mudaram, mas os contratos deles não mudaram. Então, eles têm grandes dificuldades em levar adiante e, claro, eu, como mato-grossense, como Senador daquela região, assim como o Senador Wellington, tenho uma preocupação enorme de, de repente, ver essas obras não cumpridas dentro dos prazos estabelecidos, o que seria um prejuízo muito grande para o Estado do Mato Grosso e para o Brasil.

Dentro dessa área, há uma parte da concessão que ainda ficou por conta do DNIT, para que o DNIT pudesse construir e entregar para o concessionário. Tanto o é que os valores do pedágio do Mato Grosso do Sul em relação aos do Estado do Mato Grosso, praticamente na mesma quantidade de quilômetros, de 800 a 850 quilômetros cada uma, são maiores, porque o DNIT entregaria em torno de 300 a 400 quilômetros de rodovia prontos. E isso não estamos vendo acontecer.

Há uma grande dificuldade de recursos, a gente está vendo como está a situação. Portanto, vou ouvir todos, mas no final eu gostaria o representante da Rota do Oeste para entender especificamente a questão do Estado do Mato Grosso.

Sejam bem-vindos e boa audiência!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Segundo estou informado, está presente o Dr. Paulo Lins, a quem eu pediria para se sentar aqui na bancada dos Senadores.

Não vá tomar gosto! *(Risos.)*

O SR. PAULO DE MEIRA LINS - Bom dia! Vou sentar aqui na bancada de traz, humildemente. Agradeço o convite.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Desde que arranje os votos, pode tomar gosto.

Então, vou conceder a palavra...

Peço uma sugestão aos autores do requerimento sobre quem ouviríamos primeiro.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu gostaria de ouvir primeiro o Presidente dessa associação, que vai colocar as dificuldades que eles têm. Os demais representam órgãos de Governo e terão de dizer qual a solução para os problemas que estão colocados.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Se os senhores permitem, há um pedido do Dr. Jorge Bastos, Diretor-Geral a ANTT, que tem um compromisso, mas, ao mesmo tempo...

Com a palavra o Dr. Jorge Bastos.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Permitido, Dr. Jorge. Pode continuar.

O SR. JORGE BASTOS - Desculpem-me, mas tenho um compromisso em São Paulo, e meu voo será às 10h40min. Ficarei aqui até o horário que for possível, mas, se for fundamental, deixo o compromisso de lá. Acho que esta reunião é muito mais importante do qualquer compromisso.

Mas está aqui o meu Superintendente de Infraestrutura, que é pessoa encarregada de toda infraestrutura de todas as concessões e mais gabaritada para falar sobre as concessões. Ele está aqui pronto para responder a todas as perguntas necessárias. Mas eu estarei aqui...

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Pela ordem, Sr. Presidente.

Eu acho que o Dr. Jorge Bastos fala primeiro, e nós faremos as perguntas a ele.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fora do microfone.*) - Mas tem o horário do avião.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Mas será às 10h. Senão, nós vamos ficar... A agência é imprescindível. Eu faria o apelo para que ele falasse e nós fizéssemos as perguntas diretamente ao Dr. Jorge Bastos, sem subestimar, evidentemente, o Superintendente, que depois, na segunda rodada, poderá responder. Mas é fundamental.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de dar a palavra ao Dr. Jorge Bastos, eu queria comunicar que, além do Dr. Paulo Lins, já temos a presença do Dr. Túlio Abi-Saber, da Via 040, uma concessionária.

Os dois se fazem presentes e também o Dr. Helvécio Soares, da MGO.

É assim?

(Intervenção fora do microfone.)

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

Desculpem. É o universitário; a culpa é do universitário.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Está presente o Sr. Maurício Negrão, da MSVia.

Dr. Jorge Bastos, com a palavra.

O SR. JORGE BASTOS - Eu queria cumprimentar o Presidente, Senador Garibaldi, e agradecer o convite aos Senadores Wellington e Blairo para estarmos aqui para falar sobre as concessões.

Eu acho que é superimportante atualizarmos a Comissão sobre o andamento das concessões. O programa de concessões foi um sucesso na sua proposta. Tivemos uma redução muito grande de tarifas nas propostas. Agora, na implementação deles, vamos encontrando as dificuldades que são inerentes à concessão.

Tivemos algumas falhas que temos de reconhecer. Estou falando diretamente para o Senador Moka, que nos cobrou muito. Nós estamos mudando esse procedimento, porque, quando são feitas as concessões, fazemos os PMIs, que são os Procedimentos de Manifestação de Interesse, e o EVTEA, que é o projeto. Então, esse projeto é feito bem antes da concessão. Quando foi feito o EVTEA, chegamos a uma tarifa básica. Do EVTEA até o leilão, normalmente, demora um ano, um ano e pouco, e nós fizemos o leilão com os valores do EVTEA, mas falando que esses valores seriam corrigidos, como foram todos. Então, o Senador nos cobrou porque a tarifa de quilômetro da concessão dita na época seria uma, só que com as correções todas, no momento da implantação da concessão, a tarifa já era outra, já havia inflação. Então, ele nos cobrou, e nós estamos fazendo essa correção agora. Então, quero dizer que, no momento da tarifa, vamos botar o valor da tarifa atual, já corrigida, para que o leilão ocorra com os valores determinados, para que não haja essa má interpretação da tarifa básica de pedágio. Mas isso foi feito todos os anos, todas as concessões foram feitas desta mesma forma. Realmente, no momento de inflação um pouco mais alta, a tarifa subiu, e o Senador nos cobrou isso. Acho que realmente a gente precisa fazer essa mudança de correção no fluxo da concessão.

De maneira geral, as concessões estão cumprindo as suas obrigações. Todas elas já cumpriram os 10% determinados pelo contrato, todas elas já estão cobrando a tarifa de pedágio. Há alguma dificuldade na obtenção de financiamento. O BNDES está aqui; eles estão conversando com o BNDES. Então, as concessionárias têm sempre uma dificuldade que têm passado para a agência. É bom que os senhores saibam que eles estão reclamando que as condições de financiamento, na hora da obtenção do próprio financiamento, não estão sendo as mesmas determinadas nas condicionantes para que obtivessem o financiamento no leilão. Então, é uma dificuldade que estão encontrando e que toda hora trazem para nós na Agência.

Nós estamos levando isso para o Ministério. O Ministério já fez uma reunião com o BNDES e está tentando equalizar esse problema de financiamento, que realmente vai impactar na frente, porque, se eles não conseguirem o financiamento, eles têm de cumprir um prazo que foi determinado, que é a duplicação total em cinco anos.

Então, precisamos botar isso bem claro, para que seja discutido e todos saibam o impacto disso daqui a cinco anos, se eles não cumprirem o prazo, as determinações do contrato para que essa duplicação aconteça. Então, no plano de negócios deles, eles deveriam estar contando com o financiamento. Aí, a gente precisa sentar e resolver esse problema.

De maneira geral, Senador, as concessionárias estão fazendo um trabalho... A ANTT tem acompanhado, e estão dentro do cronograma de obras. A redução de acidentes é evidente. Nessas rodovias, houve uma redução de acidentes significativa. Acho que um dos fatos importantes da concessão é dar segurança para a rodovia. Acho que, além de dar melhor condição de tráfego na rodovia, uma das condições primordiais que a ANTT cobra da concessão é a segurança na via. Acho que a vida vale mais do que qualquer coisa. Então, conseguimos uma redução de acidentes significativa em todas as concessões.

O programa continua. Estamos esperando que entreguem os EVTEAs das outras rodovias que foram colocadas no PIL 2; a Rodovia do Frango, que passa por Santa Catarina e pelo Paraná, está no TCU para dar parecer sobre o plano de negócio que apresentamos. Estamos esperando para colocar isso em licitação. Esperávamos que fosse este ano, mas, devido ao prazo, acho que vai ser muito difícil. Talvez nos dois primeiros meses do ano que vem colocaremos essas concessões em licitação.

No mais, estou à disposição dos senhores para responder a qualquer coisa. Depois eu vou pedir... O Luiz Castilho tem uma apresentação. Eu vim aqui atendendo ao pedido dos senhores, mas tenho um compromisso fora. Então, pedi que o Castilho fizesse a apresentação das concessões. No mais, estou à disposição dos senhores para responder qualquer pergunta a respeito das concessões.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Aliás, eu queria comunicar à Comissão que o Dr. Jorge Bastos teve uma iniciativa que acho muito interessante para a Comissão. Ele está propondo que seja realizada uma reunião a fim de que possamos apresentar um balanço das realizações e desafios do corrente ano, de modo a progredirmos na busca comum do atendimento ao interesse público.

Acho que nós deveríamos atender isso. Inclusive temos uma demanda a apresentar a ele. Acho que deveríamos marcar uma reunião extraordinária, que poderia até servir de exemplo para outras agências.

Então, vamos marcar. Vamos registrar a satisfação de receber em nosso plenário a presença do ex-Deputado Federal e ex-Diretor do DNIT Dr. Ricardo Corrêa.

Tendo em vista este problema da viagem do Dr. Jorge Bastos, há quem queria dirigir alguma indagação a ele?

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Sr. Presidente, eu entendo. Vou esperar o Superintendente, mas quem me escuta, quem me ouve e quem me vê no Mato Grosso do Sul não vê o Senador Moka. É a questão da representatividade do mandato. E eu vou deixar claro isso aqui, porque, no Mato Grosso do Sul, especificamente, são mais de oitocentos quilômetros de duplicação, e nós não temos absolutamente reclamação da empresa. O que aconteceu é que foi anunciada uma tarifa, porque essa obra levou um tempo, foi licitada em 2013, com preços de 2012.

O que aconteceu é que foi anunciada uma tarifa - porque essa obra levou um tempo, foi licitada em 2013 com preços de 2012 -, dizendo que ela seria de R\$3,4 ou R\$4,3 a, no máximo, R\$6,4 e, quando a empresa concluiu os primeiros cem quilômetros que dão a ela o direito de cobrar o pedágio, 10% da obra, começou a cobrar o pedágio, mas com a taxa a R\$7,20. Ou seja, aquilo que teria como limite R\$6,4 saltou para R\$7,20.

E o que é pior é que esses pedágios têm um problema. Tem gente que mora - isso é por cada cem quilômetros -, como é o caso do distrito de Campo Grande e Anhanduí, em que o sujeito mora, estuda e trabalha em Campo Grande e mora no Anhanduí. Então, ele vai e vem, Sr. Presidente, às vezes, duas ou três vezes ao dia e fica pagando uma tarifa como se ele tivesse percorrido cem quilômetros, quando ele está encostado na cidade. Isso não é só em Campo Grande. Ocorre em Dourados com o pessoal que mora envolta, em torno de Dourados. Isso deu uma reclamação muito grande que acaba refletindo, evidentemente, na empresa. Quando fomos ver, o Dr. Jorge deu as explicações, mas ninguém concorda, porque os preços teriam de ter sido atualizados quando da licitação e isso teria de ser dito um ano antes. Anunciou um ano antes? Teria de ser feita essa atualização, porque, assim, a população estaria esperando.

Há outra coisa. O pessoal compara, muitas vezes, a rodovia que foi executada pelo Governo, com dinheiro do Ministério dos Transportes como essa que a empresa vai duplicar oitocentos e tantos quilômetros. Mas, se ela vai duplicar, a construção e o investimento são da empresa, enquanto há várias concessões em que o empresário paga o custo de manutenção, quando muito um recapeamento. Então, os valores de investimento também são diferentes.

Então, tudo isso precisa ser esclarecido. E o foi, mas é uma questão que até hoje... E o Dr. Jorge nos prometeu solução para esses problemas, pelo menos para esses problemas específicos. Seria um cadastramento ou o cidadão pagaria proporcionalmente, nesse caso, pela quilometragem percorrida. Senão, vamos ter - e temos - problemas no Mato Grosso do Sul, porque, quando o Blairo compara o preço da tarifa do Mato Grosso com o Mato Grosso do Sul, percebe-se que no Mato Grosso é mais barato, só que lá, dos oitocentos quilômetros, trezentos quilômetros serão construídos pelo DNIT. Vale dizer que o investimento da empresa é menor, embora as distâncias sejam praticamente as mesmas.

Então, tudo isso gera um desconforto enorme e reclamações, parece-me, muito justas da população, primeiro, por dificuldade de informação e, depois, pelo problema concreto que ocorre quando se prevê o pedágio e não se prevê, principalmente, a localização dessas cidades ditas vizinhas ou distritos muito próximos do pedágio.

O SR. JORGE BASTOS - O Senador Moka é um grande batalhador. Sempre nos visita e cobra. Por isso, no início, dei logo essa explicação. Acho que precisamos realmente corrigir. Na época foi informado que seria aquela tarifa corrigida. Seria mais fácil falarmos logo o valor corrigido. Então, estamos mudando isso. Vamos falar realmente qual vai ser a tarifa no momento do leilão. No momento do leilão, vamos dar a tarifa corrigida. O valor e qual o valor que foi dado como lance vencedor, qual vai ser realmente a tarifa no momento.

Como expliquei para o Senador, infelizmente isso ocorreu, mas a diferença de tarifa da rodovia do Mato Grosso do Sul é que ela é a de maior quilometragem a ser duplicada, de todas elas é a com que a concessionária tem uma obrigação maior. Sabe que duplicar, senão me engano... São quantos quilômetros mesmo?

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS. *Fora do microfone.*) - Oitocentos e cinquenta.

O SR. JORGE BASTOS - A duplicar?

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco Maioria/PMDB - MS. *Fora do microfone.*) - A duplicar.

O SR. JORGE BASTOS - Então, duplicar 850 quilômetros em cinco anos é algo que nunca ocorreu no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Oitocentos e cinquenta?

O SR. JORGE BASTOS - Oitocentos e cinquenta quilômetros em cinco anos. Você sabe o que é isso? Qual é o compromisso da concessionária? Isso nunca ocorreu. Acho que é uma coisa inédita fazer 850 quilômetros de duplicação em cinco anos. Então, é uma obrigação de difícil realização, e eles estão cumprindo.

São aspectos... Estamos conversando com o Senador Moka. Vamos marcar uma reunião lá na agência junto com a concessionária, para ver o que podemos resolver a respeito dos pedidos dele. Estamos sempre atentos.

No mais, estou à disposição.

O SR. GLADSON CAMELI (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AC) - Pela ordem, Sr. Presidente. É sobre esse assunto mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Senador Cameli.

O SR. GLADSON CAMELI (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AC) - Primeiramente, sempre tenho dito e defendido, quando vou a qualquer audiência com os Ministros dos Transportes e da Casa Civil, que parto do princípio de que toda obra que for duplicada e privatizada, porque às vezes as pessoas só querem o filé e não querem o osso, que peguem o filé e uma parte do osso também. Enquanto o Mato Grosso e o Mato Grosso do Sul discutem duplicação, nós lá do Acre estamos querendo só uma recuperação da BR-364, para que não seja fechada agora no inverno.

Aproveito para parabenizar meu amigo e Diretor-Geral do DNIT, Dr. Valter, que tem compromisso com o nosso Estado e tem feito um grande trabalho.

Quero parabenizar o Mato Grosso e o Mato Grosso do Sul, que estão falando em obras de duplicação. Eu, do Estado do Acre, único Estado que brigou para ser brasileiro, tenho defendido, adulado para que o Governo Federal não deixe a nossa BR-364 fechar.

Era só esse comentário breve que eu queria fazer e agradecer e parabenizar por este debate de extrema importância para o nosso País. Era isso que tinha a dizer, Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves.

O SR. DALIRIO BEBER (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Presidente, aqui.

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

O SR. DALIRIO BEBER (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Só um minutinho.

Quero cumprimentar a estada do Presidente da ANTT para fazer a seguinte pergunta: existe, digamos, algum estudo no sentido de fazer com que as tarifas fossem sempre do mesmo valor, ou seja, que houvesse uma compensação? Por exemplo, onde a União efetuou toda a infraestrutura e a concessionária vai apenas fazer a operação, que ali se praticasse uma tarifa média ponderada, para permitir, nas implantações de trechos onde se exija um investimento maior, que isso possa ser também compensado com uma arrecadação para, digamos, equalizar as tarifas em toda a região ou, pelo menos, na unidade, no Estado.

O SR. JORGE BASTOS - Deixe-me comentar.

Colocar uma tarifa única é muito difícil. Cada rodovia tem a sua complexidade. Quando falamos de manutenção, as pessoas acham que manutenção é uma coisa simples, e não o é. Manutenção em uma rodovia em concessão de trinta anos representa quase 50% da tarifa de pedágio. A manutenção de uma rodovia é superimportante. As pessoas só dão valor à duplicação, mas a manutenção de uma concessão tem o serviço médico, tem serviço de reboque, tem de dar toda segurança na via. Temos de manter - temos muitas pesadas - a grama em uma certa altura; acima daquilo, a concessionária é penalizada. Então, tem de haver uma equipe toda hora capinando a rodovia, para manter a rodovia. As pessoas não têm muita noção sobre isso, mas a manutenção, em alguns casos, representa 60% do custo de uma concessionária em uma concessão de longo prazo. Então, a manutenção é muito importante. Não é só a duplicação, não são só as obras de recapeamento.

Nós estamos estudando, a pedido, quando da sabatina dos diretores...

Mais uma vez agradeço a todos da Comissão a ajuda para completar a diretoria da agência. Hoje estamos com a diretoria completa, graças à intervenção dos senhores, principalmente do Senador Garibaldi, que cobrou bastante que a diretoria ficasse completa.

É importante falarmos a respeito da manutenção. O Senador Blairo naquela época falou das concessões que classificou como concessões "caipiras", que seriam concessões só para manutenção da rodovia. Com isso, estamos estudando, o Ministério dos Transportes está estudando, junto com a EPL e com o DNIT, fazendo levantamento das rodovias que têm esse tipo de concessão, as quais teriam uma tarifa menor e daria toda a manutenção delas. Isso já está em estudo e, brevemente, vamos lançar os estudos dessas concessões.

O SR. DALIRIO BEBER (Bloco Oposição/PSDB - SC) - A gente sabe que a composição da tarifa é em função dos serviços que são prestados para manutenção. No entanto, o investimento na implementação da rodovia tem de ser bancado por alguém, ou pela própria concessionária, através da tarifa, ou através de investimentos da própria União, que é a dona daquela rodovia.

Estou preocupado, em relação a Santa Catarina, com a BR-470, que é uma rodovia difícil de ser implantada, de ser duplicada, em função das condições topográficas e por passar em vários centros urbanos. Existem indicativos de que a tarifa é proibitiva, impraticável, se formos querer tirar da tarifa todo o recurso para amortizar os investimentos executados na sua duplicação. Então, se houvesse pelo menos condição de se fazer uma compensação, talvez essa seria uma maneira de financiar o investimento necessário para a BR-470.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra, o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Pelo jeito vamos dividir a reunião.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Temos de voltar ao leito natural.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E porque se considera que o Dr. Jorge Bastos vai sair, não é?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senão ele perde o avião.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Temos exemplos dessas concessões. É bom dizer isso aqui para a sociedade brasileira. Tenho como bom exemplo a Ponte Rio-Niterói. Todas as pessoas falam concessionou, privatizou, e sabe-se que uma concessão não é uma privatização. Cito o exemplo da Ponte Rio-Niterói não só por ter tido uma nova concessão, mas por ela já ter sido entregue. A licitação aconteceu, mas não ganhou a concessão a mesma empresa e foi feita uma transição, a entrega de forma muito tranquila. Acho que isso é até muito pouco conhecido pela sociedade brasileira.

Mais ainda: o Governo poderia ter aproveitado aquela situação. Estivemos lá com o Ministro Paulo Sérgio, para conseguir convencer a equipe do Palácio. Tivemos de chegar até a Presidente Dilma, porque havia obras fundamentais para se ter acesso ao porto, que iria ser inaugurado, com investimento de 1 bilhão da iniciativa privada, 1,5 bilhão ao total. Era praticamente impossível de se chegar, dado o congestionamento que existia. Isso acontece em Santos e em outros portos, o que acaba complicando a vida das pessoas que ali moram. Mas, com muita dificuldade, conseguimos incluir 1 bilhão e pouco para obras na nova concessão a ser feita, ou seja, quem ganhasse teria de fazer aquelas obras. Mas a gente tinha na discussão muito mais obras a serem feitas. E o que acontece? Insistiu-se pelo menor preço e uma concessão que funcionava há 25 anos abaixou o preço, ou seja, a população estava acostumada, poderia ser o mesmo preço ou até um pouquinho mais que ali, com certeza, as obras que viessem iriam ajudar muito o Rio de Janeiro e muito mais ainda toda aquela complexidade no acesso ao Porto do Futuro, no Rio de Janeiro.

Acho que fica o exemplo, Dr. Jorge Bastos, principalmente para que não façamos um preço caro demais, mas aquilo que já está aceito pela comunidade, que pode redundar em outras obras, por que perder a oportunidade?

Aqui temos o exemplo de Mato Grosso, da concessão da BR-163, em que o DNIT ficou responsável por aproximadamente metade da obra. Lá, aqui tanto eu quanto o Senador Blairo Maggi, em outras tantas reuniões, a nossa preocupação é que o DNIT não está conseguindo fazer a sua parte, mas a concessionária trabalhou, avançou nas obras, cumpriu a meta de implantar os pedágios. Os pedágios estão implantados, está pagando, e as obras estão deixando a desejar por parte do Governo. Esse é um ponto.

Lá tem, o Dr. Valter foi lá esta semana, viu *in loco* a situação. Há obras que estão praticamente prontas, que já poderiam estar sendo aproveitadas - porque nesse trecho, Sr. Presidente, há muito acidente frontal. É o trecho, segundo a Polícia Rodoviária Federal, que tem mais volume de acidentes frontais. Então, tentamos encontrar a solução da descentralização dos recursos, porque hoje só paga na fila, ou fazer um convênio com a ANTT, já que ela é a gestora de todo o trecho. Então, eu gostaria aqui de fazer um apelo à Diretoria da ANTT. Não podemos demorar, porque há algumas obras lá que precisam ser complementadas para não parar. Assim, não ficaria a população cobrando e dizendo que não vai pagar mais o pedágio e também, daqui mais um pouco se aceleram mais as chuvas e já não dará para trabalhar muito. Mas a empresa, se perder totalmente o ritmo, inclusive da conservação, pode prejudicar a credibilidade do PIL regionalmente.

Aqui também está representado o BNDES. Nós propusemos o BNDES aqui. Isso será respondido depois. Não vamos fazer as perguntas ainda; vamos aguardar para o senhor ainda pegar seu avião. Mas há também a questão da liberação dos recursos para a concessionária. É uma outra pauta que, acho, vai sobrar mais para o BNDES.

Mas também, Dr. Jorge, queria saber, agora que a Diretoria está completa - e quero ressaltar o trabalho desta Comissão, através do Presidente; de todos nós, mas o Presidente liderou esse processo, e conseguimos, não só da ANTT, mas de outras tantas agências com afinidade com a nossa área. Com a diretoria completa, sabemos que vocês têm muito condições de tomar decisões. É isso que queríamos cobrar, que essas decisões realmente sejam tomadas, que não se fique esperando. Elas

têm de ser tomadas, para a gente não causar esse descompasso. Além disso, quero perguntar se a agência está preparada, em termos de gente, de pessoal, para fazer a fiscalização.

Hoje estamos vendo na televisão, com esse acidente que ocorreu em Minas Gerais, todo mundo falando que não tinha gente para fiscalizar. Se tivesse fiscalizado, teria evitado. Gastaram-se só 3,5 milhões este ano pelo DNPM para fazer toda a fiscalização. Então, para certas coisas, Presidente, estão faltando recursos, mas há lugares em que não há jeito de faltar. Quer dizer, têm de ser priorizados. No Mato Grosso há várias estradas federais sendo construídas, mas, no caso da BR-163, ela é a prioridade número 1 e pronto! Se não tiver dinheiro para nada, soltar para BR-163 fica muito complicado. E estamos lançando também no PIL 2 a BR-364, de Rondonópolis para Goiás. Acho que essa complexidade, se não houver credibilidade e atuação da ANTT bem, digamos, forte - e queremos, inclusive, a presença da ANTT. A gente quer que dê certo. Queremos fazer com que este programa seja a solução. Inclusive o número de acidentes, Presidente, já diminuiu. No caso da BR-163, estão sendo implantadas mais de 500 câmeras ao longo da estrada. Isso vai impactar diretamente na questão do combate ao narcotráfico. Acho que é um serviço a mais de auxílio à população mato-grossense. Nós todos somos favoráveis. Estamos defendendo e queremos que dê certo.

O SR. JORGE BASTOS - Senador, obrigado.

Sabemos da sua luta, a gente tem conversado bastante a respeito disso. A agência está pronta e tem o maior interesse de que essas obras que estão a cargo do DNIT sejam resolvidas o mais rapidamente possível, mas temos entraves jurídicos. Por vontade da Diretoria, já teríamos absorvido essa obra e tentado resolver com concessão. Entendeu? A concessão também tem a dificuldade de financiamento, porque temos de passar para a concessão, mas a concessão também tem de buscar financiamento no BNDES, senão ela não consegue realizar as obras.

Então, essa pergunta é bastante importante. Temos de resolver e estamos interessados, porque realmente compromete o programa se essas não forem realizadas. Há praças de pedágios nesses trechos que são do DNIT e realmente fica complicado até para a concessionária cobrar um pedágio em um trecho do DNIT que está malconservado e no trecho dela estar tudo perfeito. Mas esse foi o compromisso de contrato, onde estava o compromisso de que o DNIT iria realizar a obra. Infelizmente, no momento em que vivemos, o DNIT passa por dificuldades. Não é culpa do DNIT, não é culpa do Ministério. É culpa da situação que estamos vivendo hoje. Infelizmente, os recursos são escassos, e o DNIT não está conseguindo performar da maneira que gostaria.

Nós estamos trabalhando nisso. Estamos encontrando uma maneira legal para que consigamos resolver esses problemas. A agência está junto com o DNIT e o Ministério tentando resolver esse problema, e vamos encontrar a solução. Não tenha dúvidas de que vamos encontrar a solução. Eu acho que seu questionamento é bastante importante, assim como esta audiência para que a situação fique esclarecida. Aqui estão todos os entes que podem dar respostas às suas indagações, e a agência está realmente preocupada e disposta a resolver esse problema.

Quanto ao agradecimento, eu já havia feito antes o agradecimento pela ajuda para que a nossa Diretoria fosse composta. Ela já está completa e trabalhando para que a gente realize tudo isso o mais rapidamente possível, Senador.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Dr. Jorge, eu queria fazer a consideração de que vocês não podem deixar os burocratas ficar conversando e o sistema ser desmoralizado, porque o recurso o DNIT passaria. Lá, já está sob a jurisdição da concessionária. Então, são coisas que, se não se fizer de imediato... Aí é onde entra o Presidente, o Superintendente, a Diretoria. Vamos fazer, moçada. Vamos fazer. Consequências? Não está causando prejuízo ao Erário público. Prejuízo maior será parar a obra, será parar a cobrança do pedágio. Aí, sim, vamos ter prejuízo. Parando isso, o que vai acontecer? Volta a questão. Agora, a operação Arranca Safra está lá, volta a morrer mais gente, voltam mais problemas, e o custo social para o País é muito maior.

O SR. JORGE BASTOS - Com certeza.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Além da desmoralização dos três Senadores que são de Rondonópolis. Quando o Blairo vai para lá, são as irmãs e a mãe perguntando "o que você está fazendo lá?". As minhas irmãs - já não tenho a minha mãe viva - perguntam "o que você está fazendo?" Então, daqui a pouco vamos perder a nossa família. Então é dentro de casa e fora de casa.

O SR. JORGE BASTOS - Os senhores sabem que a agência tem procurado atender todos os pleitos do Mato Grosso, como os da região em geral, mas nesse estamos empenhados. Estamos em reunião diária com o DNIT e vamos resolver o problema. Podem ter certeza.

Eu queria me desculpar, mas...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu quero convidar...

O senhor não perdeu o avião.

Convido o Sr. Luiz Fernando Castilho, para tomar assento à Mesa, em substituição ao Sr. Jorge Bastos.

O SR. JORGE BASTOS (*Fora do microfone.*) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Boa viagem.

Vamos ter agora a exposição do Sr. Ricardo Pinto da Silva, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Muito bom-dia a todos!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Dr. Ricardo, quero pedir que conte tudo, não esconda nada, porque aqui não é o tribunal de exceção; aqui é o local que vocês têm para buscar o apoio, no sentido de que encontremos as alternativas, inclusive pressionando quem deve ser pressionado. Ontem mesmo encontrei com o Presidente do BNDES. Se a gente não apertar bem as coisas, daqui a pouco vamos ter problemas mesmo.

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Bem, muito bom-dia a todos.

A ABCR, Associação Brasileiras de Concessionárias de Rodovias, agradece muito o convite do Presidente Garibaldi que nos chegou do Presidente Garibaldi Alves Filho.

Além de S. Ex^a, os signatários dos requerimentos, a quem também agradeço, que são os Senadores Wellington Fagundes, Blairo Maggi e Acir Gurgacz. Cumprimento a todos da Mesa, meus colegas de trabalho, de Governo e da área privada. Quero lembrar também que estão presentes aqui os presidentes das concessionárias da região, foco da discussão de hoje, que é financiamento.

Já foram chamados, mas gostaria de chamar a atenção: Dr. Túlio Abi-Saber da Via-040; Dr. Paulo Lins, da Rota do Oeste; Dr. Maurício Negrão, da MS Via; e está conosco também o Sr. Luiz Manara, representando o Diretor-Geral da Triunfo Concebra.

O pedido que havia chegado à ABCR era para que estivéssemos aqui, de maneira organizada, dispostos a tirar dúvidas específicas.

Quero dizer que preparei a minha apresentação, dentro do foco que havia sido pedido, Senador Blairo Maggi. Vamos fazer um foco especificamente quanto ao financiamento deste programa. Como já disse o Diretor-Geral da ANTT, não é um programa pequeno. É um programa de grande fôlego. São 4.200 km de rodovias concessionadas. Estamos falando de quase dois terços destes 4.200 mil, para serem duplicados em cinco anos. Vamos dar alguns números aqui, mostrando que a área concessionada do Brasil é da ordem de 19.000 km. Neste foco, propiciado pela Câmara, estaremos discutindo pontos específicos de financiamento de 4.000 km.

Então, é extremamente desafiante isso que se faz. Por isto, o nosso agradecimento à Comissão, por trazer aqui todos os envolvidos nessa discussão, para que os resultados sejam obtidos no seu tempo e na sua hora.

A fala está dividida em duas partes: na primeira parte, há um vídeo bastante compacto, um pedido feito pelo Senador Wellington Fagundes, para que evitássemos falando muito aqui do programa de concessões, mas é importante abriremos a discussão com esta leitura mais geral do programa de concessões; depois, na segunda parte, vamos focar exatamente nas dificuldades de financiamento que estão encontrando as empresas nesse bloco de 4.000 km.

Peço, então, ajuda para exibir o vídeo.

(Procede-se à apresentação de vídeo.)

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Bem, vamos passar agora à segunda parte, dando mais foco ao tema a que fomos chamados, pela importância também que damos ao assunto.

Vamos focalizar exatamente os 4.000 km, de que estamos falando, da 3ª Etapa de Concessões, está exatamente em fase de execução.

A primeira rodovia que aparece ali, é a Concebra - há ali um mapa à direita. As extensões são elevadas, e o total a ser duplicado é de 650 km. Os investimentos todos são da ordem de bilhões de reais. Os números aí estão. Já está implantado. Essa concessão foi assinada no início do ano passado, no dia 30 de janeiro de 2014, e o estado de avanço dessas obras são exatamente os 10% contratuais já implantados, que são 70km.

Há três dispositivos aí, ou pontes, ou elementos, obras de arte, ao longo da rodovia. Os restantes 500km, com investimentos de R\$3,3 bilhões, estão previstos para os próximos quatro anos.

A segunda é exatamente a MGO Rodovias, referente à BR-050, no trecho Goiás-Minas Gerais. Ela vai de Brasília, Cristalina até o Rio Grande, numa extensão da ordem de 440km. O total a ser duplicado é de 218km. Então, são números elevados de investimento em 5 anos e em 30 anos.

O estado da arte desta obra é exatamente de 41km implantado, dentro do prazo contratado. Há dois dispositivos especiais também implantados, faltando 170km nos próximos quatro anos.

Essa Rodovia atende muito o Distrito Federal: ela é de Cristalina até o Triângulo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - A concessionária é a MGO Rodovias. Coloquei ali sempre o nome de batismo da concessão, associado, e a MGO é o nome da empresa, que está presente aqui.

A terceira rodovia desse pacote da terceira etapa é a MSVia, referente à BR-163, do Mato Grosso do Sul, já aqui mencionada pelos Senadores, também assinado no início do ano passado, e tem uma extensão de 850 km. Vão ser duplicados 800 km.

Os investimentos estão aí: de 5 anos, R\$3,9 bilhões; de 30 anos, R\$5,9 bilhões. O estado da arte dessa obra também atende o contrato de duplicação dos primeiros 10% do conjunto, tem 8 dispositivos já implantados e, nos próximos 4 anos, uma revolução ali na área, tanto quanto nas anteriores.

A BR-163, do Mato Grosso, que é a rota oeste, também assinada no mesmo período, tem uma extensão de 850 km. Essa está aqui bem mencionada pelo Senador Wellington Fagundes, no Mato Grosso. Ela tem uma extensão a ser duplicada de 560 km, e os investimentos aí ... Daqui a pouco, vou falar dos investimentos globais, porque todas elas têm um elevado nível de investimento, mas o estado da arte de implantação atende também o contrato, está a rigorosamente em dia. São 117 km já duplicados, 16 dispositivos.

Quer dizer, tudo isso já foi comentado aqui, como melhorias do primeiro ano da implantação e mais quatro anos para a duplicação de 450 km, envolvendo R\$3,6 bilhões.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Os dispositivos são as obras de arte: pontes, viadutos, que são... Normalmente, esses dispositivos são vários quilômetros de estrada. Então, eles são importantes e têm custos elevados, como detalhes da construção da via.

A obra seguinte é a BR-040. É exatamente essa ligação aqui de Brasília até Juiz de Fora. Quer dizer, para nós, brasilienses - eu, que sou de Brasília - trata-se de uma obra que sempre esperamos, com melhorias. Então, estamos falando dela agora.

Ela possui uma extensão de 940 km de via, com uma duplicação de 557 km - há um pequeno rio ali - e investimentos da ordem de R\$4,8 bilhões, em cinco anos, e o total, em 30 anos, de R\$5,7 bilhões.

Ela está rigorosamente em dia, com 55km já implantados, com um dispositivo especial. E nos próximos 4 anos, mais 640km de duplicação com investimentos de R\$3,2 bilhões.

Isso posto, esse é o bloco de que estamos falando, de 4.000 km, que está num processo de implantação talvez pouco conhecido. A Comissão, quando coloca essa discussão, faz muito bem, porque é uma oportunidade que temos de falar de obras, em execução, um pouco despercebidas para quem não está envolvido.

É lógico que todas as áreas lindeiras dessas estradas estão vivendo agora inclusive dificuldades. Para ter benefícios *a posteriori*, elas têm muitas dificuldades, neste momento, porque se defrontam com toda essa movimentação, com todas essas obras.

Mas o desafio colocado aqui é exatamente o financiamento das obras. O Diretor-Geral da ANTT pontuou exatamente isto: como fazer com que isso tudo ocorra no seu tempo e nos seus prazos.

Há muito recurso em discussão. Havia, durante a fase dos leilões, ajustes para financiamentos específicos do BNDES, mas este Banco, aqui, também vai explicar e nos ajudar nessa discussão. No entanto, repito, estamos tendo algumas dificuldades nesse momento.

É esta a oportunidade que nos dá a Comissão: colocar esses pontos mais claros. Vou pedir ajuda, agora, ao meu diretor técnico da ABCR, para comentar essa parte do financiamento e irmos ao foco mais específico do interesse da discussão desta reunião.

Antes, portanto, quero que também a ABCR cumprimenta esta Comissão pelos últimos resultados obtidos, no sentido de a ANTT obter o seu conselho pleno, porque, vejamos, vivíamos um momento anterior a isso, de muita dificuldade - uma agência que estava com seus diretores interinos e com desafios dessa natureza.

Já foi pontuado aqui, e o Senador Wellington já mencionou o trabalho desta Comissão, no sentido de dotar a agência de um conselho pleno.

É exatamente isso. A ABCR sentia isso também e cumprimenta aqui a Comissão, os esforços dos Senadores da Comissão, para que esse sistema ficasse completo, porque, precisamos, com um bloco de obras como essas, de um regulador que esteja pleno, com o seu conselho atuante, porque são nessas situações de dificuldade que precisamos do regulador.

É muito importante dizer, e não temos dificuldade nenhuma quanto a isso, que somos delegados do Poder Público. Fazemos uma prestação de serviço em nome do Poder Público. É um poder temporário das concessionárias. Não há qualquer discussão quanto a isso. Esse é um fato extremamente bem aceito. Não há dúvida nenhuma.

Estamos aproveitando este momento para dizer que fazemos isso tudo em nome do Poder concedente do Governo central ou dos Governos Estaduais.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de dar a palavra ao Diretor da ABCR, gostaria de registrar a presença, em nosso plenário, do Sr. Luiz Eduardo Barros Manara, Diretor de Relações Institucionais da empresa Triunfo.

O SR. FLÁVIO FREITAS - Bom dia a todos. Muito obrigado pelo convite feito à ABCR. Para mim, brasileiro, pela primeira vez no Congresso Nacional, é motivo de orgulho, é emoção. Muito obrigado pelo convite.

Srs. Senadores que compõem a Mesa, meu colega de concessão, não sei vamos ter uma boa visão dos números, mas estão lançadas aí as cinco concessionárias que estão operando na Fase 3 do inicial.

Os trechos já foram apresentados pelo Dr. Ricardo bem como as datas do enquadramento no BNDES. A data da contratação do empréstimo-ponte, aquele que viabilizou as obras iniciais e a execução de 10% das duplicações, e ali são os números que dizem respeito à data de vencimento do empréstimo-ponte - fim de 2015 e início 2016.

Ali está o valor que já foi comprometido pelas empresas. Estamos falando de R\$4 bilhões que já serviram pra essas obras. E o grande desafio é o complemento dessas 90% de duplicação, que atingem R\$14,5 bilhões para os próximos quatro anos. É disto que estamos tratando aqui: das dificuldades e das necessidades de apoio, para que isso realmente ocorra.

Essa tabela também repete as empresas e uma ideia aos senhores das duplicações que ocorrerão, ano a ano, de 2016 e 2019, com o correspondente valor de cada uma e a totalização. Quer dizer, estamos falando de 3,5; 5; 4,8; e 2.3 bilhões nos próximos cinco anos.

Isso são obrigações contratuais previstas no contrato com a nossa agência reguladora, a ANTT. Parte disso vem de recursos próprios, do *equity* das empresas, parte vem das cobranças que estão sendo feitas e parte vem de financiamentos acenados como factíveis à época das propostas - financiamentos liderados pelo BNDES, com a participação da Caixa Econômica Federal também.

Aqui, temos a alegria de comentar que essas obras atendem a tudo a que o Governo Central se dispôs, dizendo que, na nossa visão, até hoje, isso tem sido um sucesso. É uma tarifa módica. Os investimentos iniciais estão sendo executados e fiscalizados não só pela agência, como por outros órgãos. O próprio TCU tem acompanhado isso.

A melhoria de serviço agregado é notável e a geração de empregos impostos. Hoje, temos nesses 5 contratos cerca de 5 mil trabalhadores e uns cem números de contratados, empresas que geram um mercado, uma riqueza grande para o País.

Os desafios que estamos enfrentando são que, até o momento, os investimentos foram realizados com recurso ou garantias dos acionistas das empresas. As condições que hoje estão sendo apresentadas se diferem substancialmente daquilo que tinha sido colocado inicialmente há um ano, um ano e meio.

Atualmente, esses R\$4 bilhões dificilmente vão acontecer, sem que haja um comprometimento maior dos acionistas e das empresas, agravando a situação de balanço das empresas e, de uma certa forma, comprometendo o avanço das novas licitações que serão colocadas, uma vez que, com esse endividamento e esse agravamento, torna-se cada vez mais difícil a continuidade na participação de novos investimentos e até na conclusão desses atuais.

Por exemplo, aqui são dados técnicos. Onde você tinha o comprometimento do acionista, através de uma parte do financiamento, você passa a ter um pedido de praticamente uma fiança corporativa. Quer dizer, são palavras técnicas mas, basicamente, o que garante o financiamento é o próprio projeto - o chamado *project finance*. É um financiamento através do projeto, que vai gerar recurso.

Hoje, está sendo solicitada uma garantia da corporação dos acionistas da empresa. Isso restringe e agrava principalmente a situação do balanço dessas empresas. Havia uma expectativa de que apenas 20% da parte de financiamento seriam realmente a garantia de recursos dos investidores, dos acionistas, mas, hoje, têm sido, em alguns momentos, solicitado até 100%. Praticamente, não se está conseguindo, em alguns momentos, financiamento.

E mais. Existem riscos não gerenciáveis e securitizáveis. Esses riscos são eventualmente algum acidente, mais alguma mudança do próprio poder central, da delegação de acionistas da delegação da concessão. Isso tem sido agravado para ficar 100% a responsabilidade nos acionistas.

O que tem de, vamos dizer, aí da mecânica da garantia, esses dois primeiros pontos são basicamente os mais sérios, do comprometimento da obtenção do financiamento, nas condições previstas e no sucesso da concessão, é que está havendo, vamos dizer, o que foi combinado o que seria um aporte de 1.2, esse índice de cobertura, em relação aos custos em investimentos feitos, tem sido contingenciado, reduzido, naquilo que efetivamente poderia ser obtido de financiamento.

Acerca da carência de cinco anos, que era prevista a partir da assinatura do contrato de concessão, tem sido pedido que ela seja a partir da assinatura do contrato de financiamento.

Então, esse período, entre a assinatura do contrato da concessão e a assinatura do contrato de financiamento, tem sido reduzido dessa carência de cinco anos. Isso são ônus adicionais que viabilizam aquele gráfico mostrado no filme, de obrigações e receitas possíveis para o sucesso e o equilíbrio da concessão.

O IOF vai ser pago agora. Ele não estava previsto durante a fase de licitação. É uma legislação nova. E ele vai incidir agora sobre o aporte de capital.

Havia um outro aspecto, que era o aceno de uma possibilidade de participação de fundos de investimentos públicos que poderiam se tornar acionistas de até 49% do negócio da SPS das concessionárias. Isso não tem sido possível pela situação em que nos encontramos no momento.

Então, os nossos grandes desafios são que o programa é, e continuará a ser, um marco na retomada do crescimento nacional. Os investidores nacionais e internacionais têm ratificado o interesse em participar. É grande o interesse em participar e trazer fontes alternativas de financiamento e de recurso, que vai desonerar a necessidade de investimento da União.

E essa prática do *project finance* é uma prática internacional, vamos dizer, os bancos que financiam fazem uma avaliação bastante criteriosa, no sentido de que o negócio tem capacidade de se suportar. Só isso já seria suficiente para a obtenção dos recursos.

Basicamente, é isso. Estou às ordens para alguma questão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço e concedo a palavra ao Dr. Valter. Pergunto ao Dr. Ricardo se o senhor teria alguma conclusão.

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Acho que a conclusão já está bem-posta, não é?

Não há dúvida alguma de que foco é o financiamento. Foi quanto a esse ponto que a Comissão pediu a nossa contribuição. Gostaríamos de concluir com esse detalhe do financiamento, porque é aí que queremos focalizar as dificuldades e dar importância ao tamanho desse bloco de investimentos que enfrenta o programa de concessões neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço.

Concedo a palavra ao Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes).

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Bom dia. Cumprimento aqui o Senador Garibaldi Alves, Presidente da Comissão de Infraestrutura, em nome de quem cumprimento os demais membros da Mesa. Cumprimento aqui os Srs. Senadores.

O DNIT, como já foi colocado pelo Diretor-Geral da ANTT, ficou responsável por algumas obras nas rodovias que foram concedidas. Eu trouxe um mapa aqui, para apresentar aos senhores, dos pontos, em que o DNIT é responsável por obras nas rodovias concedidas. Temos aproximadamente 24 obras, contratos, nessas rodovias, que totalizam um volume de investimento na ordem de R\$3 bilhões. São esses investimentos aí apresentados.

Desses investimentos, já executamos em torno de R\$2 bilhões, já medidos, e esse R\$1 bilhão, que ainda falta ser executado, conforme apresentado já pelo Diretor da ANTT, a restrição financeira em que se encontra o País gerou dificuldades no andamento dessas obras executadas pelo DNIT.

O Senador Wellington comentou aqui de uma visita que fizemos no trecho concedido de Cuiabá a Rondonópolis, onde fomos verificar o andamento das obras que estão a cargo do DNIT.

Infelizmente, relatamos aqui que algumas empresas estão com muita dificuldade de tocar por conta do atraso no pagamento, que o DNIT vem enfrentando. Em outra visita, já havia relatado aos senhores que o DNIT teve um corte

substancial no seu recurso, a ser utilizado. Tínhamos uma execução próxima de R\$10 bilhões/ano, que foi reduzida para aproximadamente R\$6 bilhões/ano.

Então, foi um corte muito relevante no nível de execução. As obras de construção tiveram que ser reduzidas em 45%, com isso retardando o cronograma de execução dessas obras. Só no Mato Grosso, chega a R\$800 milhões o que temos de investir naquele trecho.

Como solução, o que o DNIT está tentando fazer junto à ANTT? Ele está negociando a passagem desses contratos, para que sejam executados pela ANTT. Já começamos uma tratativa com o Jorge, que chegou a comentar esse aqui, o Senador Wellington também, no sentido de passarmos a execução desses contratos que estão na área de concessão, a fim de que sejam executados pela ANTT.

O DNIT transferiria recursos para a ANTT, e esta executaria esses contratos. Esse contrato está em tratativas. O setor jurídico da ANTT está fazendo algumas análises ainda da viabilidade legal desse procedimento, mas isso já vem sendo conversado, para que seja feito no menor tempo possível, conforme até solicitado pelo Senador Wellington aqui, a fim de que possamos agilizar esse processo e não atrasar mais essas obras, que sabemos estar a cargo do DNIT, e este tem de cumprir, porque foi um compromisso assumido no contrato de concessão.

Por outro lado, o DNIT já se colocou para o Ministério dos Transportes, numa negociação de que não se coloque mais obras nas concessões sob a sua responsabilidade, porque fica uma responsabilidade compartilhada, muitas vezes, acabando por descasar os prazos previstos no contrato para cobrança de tarifa com os prazos que o DNIT precisa para cumprir esses contratos.

Era isso que eu tinha a colocar. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço e conceda a palavra ao Dr. Cleverson Aroeira da Silva, Chefe do Departamento de Transporte e Logística do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

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

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. e Senador Blairo Maggi.

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

Só quero comunicar que vou ter de retirar-me desta reunião. Sou relator de um projeto na CCJ. É o Item 01, e ela começa às 10h.

Normalmente, ela atrasa uns 15 minutos, mas vou ficar aqui até seja chamado para proferir meu relatório naquela Comissão. Vou transferir aqui as minhas indagações para o Senador Wellington. Farei das indagações do Senador Wellington as minhas nos trechos que se referem a Mato Grosso, principalmente entre Cuiabá e Rondonópolis, o grande problema que temos neste momento.

Mas quero agradecer a presença de todos e lamentar não ficar aqui até o final. Irei à CCJ. Se os senhores ainda estiverem, ainda voltarei a esta Comissão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. Cleverson Aroeira da Silva.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Muito bom dia. Gostaria de agradecer ao Senador Garibaldi, Presidente desta Comissão, bem como aos Senadores Wellington e Blairo, pela formulação do requerimento, e cumprimento também os demais colegas da Mesa, os Presidentes, representantes das concessionárias, é um privilégio estar aqui e dividir com os senhores o andamento atual dessas operações de financiamento, dos investimentos das concessões. Sinto-me muito honrado de fazer parte desta distinta Comissão.

Gostaria de trazer algumas informações muito breves. Serei muito sucinto aqui na explanação, até para propiciar a oportunidade de o Senador Blairo Maggi eventualmente ainda poder trazer alguma das suas indagações.

Trouxe informações divididas em dois blocos, apenas para ilustrar como o BNDES tem apoiado os investimentos em rodovias e concessões rodoviárias principalmente.

Depois, posso falar um pouco sobre a situação atual dos financiamentos: as rodovias do PIL 1, que são justamente essas rodovias, apresentadas pelo Ricardo há pouco. No decorrer da reunião, poderíamos explanar até aspectos mais técnicos, aproveitando também o gancho da apresentação, trazida pela ABCR. Há algumas questões ali muito importantes, que sejam debatidas e esclarecidas, trazendo informação a todos.

Essa tabela, bem resumidamente, mostra o histórico do apoio do BNDES a operações no setor de logística e transportes. "Rodovias" está na primeira linha. É assim desde 2003. Foi um corte dos últimos 12 anos, mais ou menos. Há mais projetos do que isso, porque as concessões rodoviárias começaram em 1996.

De 2003 para cá, já apoiamos 50 projetos de concessão rodoviária, num total de R\$18 bilhões. O banco está presente praticamente em todas as concessões rodoviárias. O departamento que represento é o Departamento de Transportes e Logística, responsável por essas análises.

Então, são as equipes desse departamento que tem a interação praticamente diária com as concessionárias nas análises dos financiamentos, nas negociações dos termos e condições dos financiamentos.

Isso aqui também a ABCR mostrou, mas é impressionante ver como o Brasil amadureceu nesse setor de concessões rodoviárias. As primeiras foram em 1996. Esse gráfico mostra basicamente a extensão das concessões hoje. Chegamos aí a 20.000 km, quase 21.000 km de rodovias concedidas.

É um marco. Na verdade, é um dos maiores países do mundo, em extensão, em concessões rodoviárias. Isso veio crescendo sistematicamente. É um modelo, a cada ano que passa, mais maduro, mais sólido e mais confiável, o que torna os leilões competitivos e atrativos para as empresas do setor tanto brasileiras, quanto de fora do País.

E dessas 61 concessões rodoviárias, o BNDES apoiou praticamente todas. Como mencionei, só de 2003 pra cá, foram 50 operações de financiamento.

Mais recentemente, esse apoio do BNDES se tornou bastante expressivo. Em 2003, o desembolso total do banco para o setor de logística e transportes - não só de rodovias, mas também de ferrovias e portos - era de R\$400 milhões. Crescemos a uma taxa de praticamente 35% ao ano, a uma taxa composta, que nos fez chegar, no ano passado, a um desembolso recorde de R\$11 bilhões, só para transportes e logística.

Ali, por exemplo, podemos visualizar, apesar de não ser o assunto do dia, um gráfico que mostra a evolução da infraestrutura no País. Por exemplo, aquelas barrinhas amarelas mostram que, de 2012 para cá, o BNDES começou a financiar aeroportos. Foi justamente quando o Governo Federal iniciou a política de concessão de aeroportos. De 2012 para trás, não havia financiamento de aeroportos praticamente na carteira do BNDES.

Falando especialmente de rodovias, vemos que, de 2009 até os dias atuais, os financiamentos têm sido crescentes e bastante expressivos. Isso decorre principalmente dos leilões da segunda etapa e, mais recentemente, dos leilões das rodovias do PIL, que manteve em um patamar alto esse apoio do banco.

É interessante notar que, nas primeiras concessões, tínhamos volumes de investimento muito tímidos se compararmos com os volumes de investimentos atuais. Um financiamento a rodovias, dez anos atrás, era de R\$100 milhões ou R\$200 milhões. Nos últimos anos, o que vemos é uma demanda por infraestrutura rodoviária muito maior, ou seja, o volume diário de veículos, passando pelas rodovias, aumentou extremamente.

Isso demanda que as rodovias tenham mais capacidade, tenham terceiras faixas, sejam duplicadas, também pelo tamanho das concessões rodoviárias, que, nos últimos tempos, veio tornando-se bastante significativo.

Nessa última rodada do PIL, são números assim interessantes de se mencionar. Arrisco dizer que a Concebra, por exemplo, é a maior concessão rodoviária do mundo.

Não devemos ter, no mundo inteiro, um concessão rodoviária de 1.100km. Também foi mencionada aqui já a MS Via, com 850km, para duplicar em cinco anos. Provavelmente, é o maior programa de duplicações de uma rodovia só do mundo inteiro.

De modo que temos programas de investimentos bilionários nesse pacote do PIL e características bastante especiais nesse novo programa, que o diferem das concessões anteriores.

E, nesse gráfico, destacamos apenas o apoio do BNDES a rodovias. Como havia dito, desde 2009, esse apoio tem crescido, de forma sustentável. O ano de 2014 foi, de fato, um ano recorde de investimentos, em que tivemos um desembolso de R\$44,1 bilhões para concessões rodoviárias.

Uma boa parte disso são essas rodovias, essas concessões, que estão aqui hoje representadas. Foram as duplicações dos 10% necessários à cobrança de pedágio e também os investimentos iniciais em recuperação de pavimento, que melhorou muito a trafegabilidade, a fluência do tráfego, conforme estamos verificando hoje.

Nessa tabela, trazemos a situação de cada uma dessas rodovias, chamando a atenção para o financiamento. Bem, as cinco rodovias já foram bem descritas pelo colega da ABCR, pelo Ricardo. Todas elas, poucos meses depois de terem assinado o contrato de concessão, tiveram o empréstimo-ponte aprovado.

Então, temos aí empréstimos-ponte concedidos, de meados de 2014 até setembro de 2014, num valor que supera R\$4 bilhões de empréstimos-ponte, considerando só os volumes diretamente concedidos pelo BNDES. Temos aí R\$3,5 bilhões.

A Caixa Econômica Federal também tem participado desse programa, tem concedido empréstimos-ponte com recursos próprios da Caixa. Como é comum nos programas de financiamento que realizamos, a partir de agora, teremos financiamentos com recursos do BNDES, concedidos diretamente às rodovias, ou mediante repasse de outros bancos, que é uma estrutura comum no financiamento à infraestrutura de ter compartilhamento de financiamento e de risco entre bancos. Naquelas duas últimas colunas, o financiamento da MGO foi recentemente aprovado, no final de outubro, e soma um total de até R\$1,1bilhão, o que pode chegar a 69% dos investimentos que a concessionária pretende fazer nos cinco anos.

Especialmente, fiquei muito feliz e até aliviado. Os senhores podem até imaginar como estamos trabalhando incessantemente para concluir essas operações de financiamento.

É lógico que o BNDES, depois de conceder R\$3,5bilhões de empréstimos-ponte e de apoiar praticamente todas as concessões rodoviárias do País, tem, como principal objetivo, é seguir apoiando e continuar prestando todo o suporte financeiro necessário para as rodovias recentemente concedidas e para as próximas.

Então, foi muito bom ter tido a aprovação do financiado à MGO, que acredito não tenha um representante aqui hoje. Não veio, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Não veio. Ele já conseguiu o financiamento.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - No Brasil é assim: quando sumiu, sarou ou morreu. *(Risos.)*

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - O financiamento MGO foi bem discutido com a empresa...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas ainda há o que financiar ou não?

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - A MGO... Foi aprovado o financiamento do BNDES. Como é que são os financiamentos do BNDES?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Não. Não se detenha a isso.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Ainda há uns quatro, não é?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Era só para dizer que, se houvesse alguma coisa...

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Ela vai aparecer na próxima audiência aqui. *(Risos.)*

Mas esses financiamentos do banco são desembolsados *pari passu* com os investimentos.

Então, aprovamos o financiamento agora, e os recursos são desembolsados normalmente, em regime trimestral, até a conclusão dos investimentos, para os próximos quatro ou cinco anos.

E as demais concessões, que hoje vivem um período de bastante tensão e ansiedade, porque concluíram uma etapa do programa de investimentos, agora querem dar continuidade aos investimentos.

E, logicamente, como todo programa de projeto de infraestrutura, é preciso recursos. Temos uma agenda bastante intensa com elas - temos tido já -, nos próximos dias, e com arranhões praticamente semanais, com todos os representantes das empresas.

Estamos trabalhando firme, para obter essas aprovações ainda este ano, no quarto trimestre, eventualmente até o primeiro trimestre do ano que vem. Tenho minhas equipes, todas muito empenhadas nisso.

Quero detalhar um pouco as condições de financiamento, porque, para nós, é muito importante afirmar, com muita tranquilidade técnica, que o banco está seguindo estritamente as condições de financiamento que foram divulgadas à época do leilão.

E o financiamento concedido à MGO é reflexo daquelas condições de financiamento. Na época, antes do leilão, o BNDES disponibilizou uma carta de condições de financiamento, que foi redigida com muito cuidado, inclusive debatida com o setor à época. Ela é disponível, pública, e até a trouxe, caso os senhores tenham interesse em percorrer a carta.

Esta carta traz as condições de financiamento para essas concessionárias. Foram condições inovadoras, porque nunca o BNDES havia oferecido condições tão favoráveis a concessões de rodovia na história.

Isso é logicamente fruto das características das rodovias, que há pouco mencionei. São projetos difíceis, porque requerem um volume muito grande de investimento muito grande, vultoso, no início, e, por isso, precisam, de fato, de condições de financiamento que sejam bastante favoráveis.

Bem, as condições básicas: TJLP mais 2%. Essa taxa é fixa. Basicamente, não temos financiamentos com taxas fixas no BNDES, à exceção do Programa de Sustentação do Investimento, que foi um financiamento excepcional, dado, durante os últimos anos, como uma atuação anticíclica do BNDES, com o apoio do Governo Federal, o PSI.

E essas rodovias gozaram de uma condição semelhante à do PSI, um financiamento de até 70% dos investimentos, em TJLP, mais 2%, uma taxa fixa.

É importante destacar isso, porque essas condições foram oferecidas, antes mesmo de o BNDES ter conhecimento de quem seriam os ganhadores dos projetos e quais seriam as condições em que os projetos seriam vencidos, qual seria o deságio, quais seriam as características desses projetos.

Mesmo assim, os bancos públicos - BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal - comprometeram-se com uma condição extremamente diferenciada.

Nesse ponto, é importante atentar para as condições da carta, porque uma interpretação eventualmente equivocada daquelas condições, de fato, podem levar à conclusão de que o banco não está cumprindo as condições propostas. Aquela carta mencionava que seriam concedidos financiamentos de até 70% e não 70% do crédito. Isso porque - e aí tomo a liberdade de trazer aos senhores de trazer algumas informações um pouco técnicas - se trata de um financiamento a um projeto de infraestrutura, que é dimensionado de forma bastante técnica, em cima de dados econômicos, de engenharia, de forma a que o projeto consiga suportar esse financiamento, porque o sucesso de uma concessão rodoviária começa no leilão, e só podemos considerá-la bem sucedida quando a concessão termina, porque, ao longo de 30 anos de concessão, essa concessionária tem obrigações enormes para com a sociedade, de entregar obras, no início, de mantê-las.

O Dr. Jorge Bastos, há pouco, mencionou como a manutenção de uma rodovia é custosa, e ela pode significar mais de 50% do valor da tarifa de pedágio. Os ciclos de manutenção, dependendo da sobrecarga de uma rodovia, podem ter de acontecer a cada cinco anos.

Então, naqueles investimentos ali demonstrados pelo Ricardo, os investimentos, no início, são de R\$5 bilhões, mas, até o final da concessão, eles podem ser de R\$15 a R\$20 bilhões.

Assim, o sucesso de uma concessão rodoviária começa no leilão e tem que perdurar ao longo de 30 anos.

Na condição de financiador de um projeto, o que é fundamental para nós? É ter certeza de que, nesses 30 anos, essa será uma concessão saudável. Essa concessão vai conseguir pagar a dívida contraída no início e continuar investindo, continuar dando manutenção. É muito triste vermos situações de projetos de infraestrutura em que foi entregue uma obra e, meses ou anos depois dessa obra entregue, a concessionária se vê em dificuldades financeiras tendo que postergar ou extinguir seus investimentos porque tem uma dívida para pagar, que supera a geração de caixa do projeto.

Então, na verdade, é aqui que reside a grande técnica do financiamento a um projeto de infraestrutura. O financiamento tem que receber uma dívida, que é necessária para ele fazer o investimento, mas ela não pode ser superior à capacidade de pagamento. E isso basicamente é a teoria de *project finance*, que tanto vemos no mundo inteiro. Ou seja: o projeto é autossustentável, ele não pode depender do seu sócio durante 30 anos. E aí, podemos, logicamente, aprofundar em discussões técnicas relacionadas a esse tema, e tenho todo o prazer de debater esse tema. São temas que discutimos em seminários e que, com todas as concessionárias, já é parte do nosso dia a dia.

Aquele "até" da carta significa justamente isto: na hora da análise de um projeto é que vai se verificar a projeção de receitas desse projeto ao longo do tempo, o volume de investimentos que ele tem, como é a sustentabilidade desse projeto e o tamanho da dívida que ele suporta. E, eventualmente, um projeto não suporta os R\$3 bilhões de dívida que ele esperava inicialmente; ele suporta R\$2,5 bilhões, suporta R\$2 bilhões. Essa equação é comum a todos os projetos de infraestrutura. O Banco já financiou mais de 300 projetos de infraestrutura e o nosso nível de inadimplência é zero. Por quê? Porque a qualidade da análise do projeto tem que equilibrar estes pontos: a receita do projeto, a capacidade do acionista de cumprir suas obrigações e o tamanho da dívida que esse projeto, de fato, suporta. Isso é que significa o sucesso de um projeto de infraestrutura.

Estamos vivendo agora, com todas as concessionárias, um momento, usando uma metáfora que, muitas vezes, ouvimos de financiadores, da relação mais íntima entre credores e devedores, que são as negociações finais da obtenção do financiamento, porque é ali que vamos chegar à equação final do crédito. Portanto, para uma empresa, sabemos que faz muita diferença obter um financiamento de R\$2 bilhões ou R\$1,5 bilhão, é lógico, porque essa diferença significa imprimir mais recursos para concluir o projeto. E é por isso que é um momento de tensão esse da negociação final, em que bancos e empresas têm que chegar a um acordo sobre o montante do crédito, as condições desse crédito, que devem ser as condições que o projeto suporta, e não necessariamente as condições preestabelecidas. Elas são derivadas da análise do projeto, e não estabelecidas *a priori*.

Seguindo as condições que foram divulgadas na carta, todas os termos dela foram bem claros em relação a isso, ou seja, que o crédito dependeria das condições do projeto, que a estruturação de garantias depende da geração de caixa desse projeto e das condições dos acionistas. Isso tudo é fruto de uma análise técnica.

Pegamos o histórico de apoio do BNDES à energia, por exemplo. Tivemos várias linhas de transmissão de energia em que os financiamentos puderam não ter sido 70%, como pleiteado pelas empresas, mas, pelo contrário, a alavancagem média de projetos de linhas de transmissão é de 50%. Por quê? Porque, no leilão, as empresas optaram por dar um deságio. E, logicamente, qualquer deságio e qualquer resultado de leilão, interfere no equilíbrio econômico-financeiro de um projeto e isso tem impacto no volume de dívidas que um projeto suporta pagar.

A média de alavancagem de concessões rodoviárias no BNDES é abaixo de 60%. A MGO, como vimos, tem um crédito de 58%, que pode chegar até 69%. E, com as demais concessionárias, estamos justamente nesse momento da negociação, ou seja, de definir condições do crédito, dimensionamento do crédito de acordo com essas premissas, que são técnicas.

Senador Garibaldi, peço desculpas por ter me alongado na minha explanação e coloco-me à inteira disposição dos Senadores para debater o tema.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu pensei que diretor de banco falava menos. Mas foi necessário. *(Risos.)*

Agradeço a intervenção e concedo a palavra ao Dr. Felipe Borim Villen, que é Diretor de Rodovias, Ferrovias e Hidrovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento (Sepac), do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

O SR. FELIPE BORIM VILLEN - Olá. Bom dia a todos.

Antes de mais nada, eu gostaria de agradecer ao Senador Garibaldi Alves e saudá-lo. Agradeço o convite porque me sinto muito honrado pela oportunidade de participar aqui desse fórum para discutir questões tão relevantes para o desenvolvimento da infraestrutura no nosso País. Acho de extrema importância que esses debates ocorram e que consigamos avançar cada vez mais e colher frutos desse tipo de interação.

Gostaria também de saudar o Senador Blairo Maggi e o Senador Wellington Fagundes, signatários do requerimento que ensejou esta audiência.

Quero saudar também os demais Senadores, os representantes das concessionárias aqui presentes e os meus companheiros de Mesa aqui.

Eu vou aproveitar que os meus companheiros já entraram nos detalhes específicos relacionados a financiamento e andamento das obras e vou fazer uma breve apresentação, dando um panorama geral do programa de investimentos e lançando luz também sobre o programa que foi anunciado, sobre os próximos desafios que teremos nos próximos anos para continuar desenvolvendo a infraestrutura nas diversas regiões do Brasil.

Então, antes de mais nada, só uma visão geral do programa, que foi muito além de rodovias. Foram anunciados R\$198 bilhões de investimentos, divididos em: R\$66 bilhões em rodovias, R\$86 bilhões em ferrovias, R\$37 bilhões em portos, e R\$8 bilhões em aeroportos. Esse foi o programa todo, anunciado em junho, e que já está caminhando aí a passos largos.

Eu falarei especificamente de rodovias, que é o assunto desta audiência. Então, inicialmente, temos aqui um resumo do que foi a primeira etapa do PIL. Acho que já tivemos bastantes informações dos demais colegas sobre o que foram as concessões e de como elas estão. Mas, dando uma visão geral, foram seis rodovias concedidas entre 2012 e 2014, totalizando 4,8 mil quilômetros com 3,4 mil quilômetros de duplicação pelos concessionários. É um programa de magnitude poucas vezes visto em outros países ao redor do mundo. E também um volume bastante considerável de investimentos, R\$32 bilhões, investimento esse realizado pelos concessionários, investimento privado.

Temos um mapa que mostra as seis rodovias. Acho que é desnecessário entrar em maiores detalhes porque já foram comentados pelos meus colegas.

E aqui temos o que foi anunciado em junho, o nosso novo programa, que entra de maneira complementar a tudo que vem sendo feito. Temos R\$66 bilhões de investimentos projetados. Esses R\$66 bilhões são divididos entre 16 novas concessões, que totalizam R\$50,8 bilhões.

E também uma nova maneira de agilizar esses investimentos e de realizar os investimentos onde eles são necessários e da maneira mais rápido possível que são os novos investimentos nas concessões existentes, que vai nos permitir, aí, destravar os investimentos no mais curto prazo do que em relação às concessões que serão realizadas.

Então, aqui detalhando esses 16 projetos, são R\$51 bilhões de investimentos - como eu já disse - e 7.000 km de rodovias - ainda mais ambicioso do que o que foi concedido na primeira rodada - em 14 Estados, cobrindo todas as Regiões do País.

Um leilão já foi realizado, foi o primeiro leilão, que foi a Ponte Rio-Niterói. E temos, aí, esse mapa que acho que dá uma boa ideia da integração desse programa que foi anunciado com o que já foi feito e com o sentido desse programa: o da criação dos corredores logísticos de como se inserem essas futuras concessões no panorama logístico brasileiro.

Então, podemos ver aí, por exemplo, as regiões em verde, que são as regiões produtoras de grãos. Temos aí a BR-163 no Pará, que é assim interligada com concessões já realizadas - a BR-163 no Mato Grosso. E permitirá o escoamento da produção do Mato Grosso pelo Porto de Miritituba, pelos terminais privados que estão sendo construídos ali, e pela hidrovia do Rio Tapajós.

Temos também a BR-364, que também liga importantes regiões produtoras do Mato Grosso a Porto Velho e permite o escoamento da produção por meio da hidrovia do Rio Madeira.

E temos aí as demais rodovias.

Acho que fica bastante clara a integração entre as regiões produtoras, que são a fonte de demanda, e a integração com os demais modais e com as rodovias já concedidas, levando aos portos - algumas com caráter mais de circulação interna, como, por exemplo, a BR-101 em Santa Catarina. Mas acho que fica bastante claro o papel que todas elas representarão e a importância que elas terão para viabilizar os corredores logísticos, para a construção desses corredores logísticos.

Aqui, nesse eslaide, podemos ver o andamento desses projetos. Eles já estão caminhando bastante bem. Temos um contrato assinado, que foi a Ponte Rio-Niterói, como já comentei. Temos um projeto, que é a BR-476, no Paraná e em Santa Catarina, que já se encontra em análise no TCU, e pretendemos, assim que essa análise for concluída, até o final desse mês ou em dezembro, se tudo correr, publicar já esse edital e realizar o leilão no início do ano que vem. Temos dois projetos que já passaram pela audiência pública, estão passando por ajustes e serão encaminhados em breve ao TCU, que são as BR-364/365, em Goiás e em Minas Gerais, e que devem ser encaminhados, nos próximos dias ou, no máximo, em semanas, ao TCU. E as BR-364/060 também, nas próximas semanas, devem ser encaminhadas ao TCU. Temos um projeto que já está concluído, que é a BR-163 no Pará, que teremos a abertura de audiência pública também nas próximas semanas. E os 11 projetos que tiveram as PMIs, os Procedimentos de Manifestação de Interesse, abertas em junho, que são o mecanismo para a realização dos projetos, via participação do setor privado. As premissas foram abertas em junho e a conclusão está prevista para o primeiro trimestre do ano que vem.

Então, só para se ter uma ideia desses 11 projetos especificamente, tivemos uma demanda excepcional do setor privado para a realização desses projetos. Foram 301 estudos autorizados para a realização dessas 11 rodovias - para os projetos dessas 11 rodovias -, o que dá uma média de 27 estudos por rodovia. Temos aí os números abertos e essa apresentação ficará disponível depois. Então, esses estudos estão sendo realizados e esperamos, logicamente, não receber esse número para todas as rodovias, pois é natural que essas empresas se juntem para a realização, se consorciem para a realização desses estudos - isso é autorizado pelo decreto. E esperamos receber esses estudos no primeiro trimestre de 2016. Mas, de qualquer maneira, isso dá uma dimensão, dá uma ideia de quanto e como o setor privado está recebendo bem esse novo programa de concessões.

E para finalizar eu mostro aqui os novos investimentos nas concessões existentes, porque é esse mecanismo que vai permitir destravar os investimentos de maneira mais ágil. Em duas rodovias eles já estão em execução, que são a BR-290 no Rio Grande do Sul e a BR-040 no Rio de Janeiro. Temos mais um autorizado, que foi autorizado no início de outubro, que foi a BR-163 em Mato Grosso, que é a duplicação, já, que foi passada para a concessionária também e já foi autorizada. E pretendemos ter novas autorizações em breve. Até o final do ano, pelo menos, certamente teremos alguma novidade. E a tendência é que esses investimentos sejam destravados rapidamente.

Bom. Acho que era isso. A ideia era dar um panorama do que foi a primeira rodada do Programa de Investimentos em Logística e do que está sendo, quais são os próximos desafios e o que temos em vista para a infraestrutura, para as concessões rodoviárias nos próximos anos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço.

Concedo a palavra ao Senador Blairo Maggi.

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

Ainda deu tempo, pois o nosso Presidente Maranhão está chegando agora na Comissão. Então, eu vou ser muito rápido aqui no meu questionamento, e é um questionamento para o BNDES.

Dadas as devidas explicações, o pessoal que fez os contratos com o banco, se passar de ou ir até 70%, vai matar o projeto, porque, se o financiamento fosse de 70%, com juros fixos de 2% ao ano, estaria tudo resolvido, mas, já que existe essa

alternativa de o BNDES não dispor dos recursos previamente acordados de 2% ao ano, sem correção monetária, sem TJLP, a pergunta é a seguinte: as condições mudaram, mas o banco está trabalhando, tem recursos, tem interesse, e as negociações estão avançando, as negociações terminarão, e as concessionárias - e agora quero falar mais do Estado de Mato Grosso, da Rota do Oeste - terão condições de acessar os financiamentos, mesmo que, em condições financeiras diferentes, com TJLP e juros de 2% ao ano?

É aquela história: do couro, sai a correia. Se os juros serão mais caros para a concessionária, mais caro será o pedágio, porque uma empresa precisa ter lucros obviamente, tem de existir, pagar dividendos e manter os seus contratos. Portanto, não há qualquer crime em obter resultados nos negócios que fazem. É assim que funciona a vida.

Então, a pergunta bem clara para o representante do BNDES que quero fazer, nas novas condições que vocês estão estabelecendo, porque é claro que a empresa vai argumentar, espernear e argumentar, e já politicamente nos movimentamos, para que pudéssemos cumprir com a intenção de que os até 70% serem os 70% do financiamento.

Isso seria muito bom para a economia do Estado de Mato Grosso, já que o valor do pedágio se manteria nas condições que estão lá e simplesmente iriam ser majorados, na medida em que as despesas, a inflação e tudo o mais passam. Vejam bem: não se trata de um pedágio barato para o setor produtivo do Estado de Mato Grosso, nem do Estado de Mato Grosso do Sul, nem de nenhum Estado.

Nós, do Mato Grosso, estamos assumindo, como grandes produtores de grãos e grandes volumes de carga, custos extremamente elevados no transporte, no valor que pagamos de pedágio. Por exemplo, uma carga que sai de Sinop, no Mato Grosso, e vai chegar lá embaixo em Paranaguá ou vai para Santos, de carga de caminhão, está custando aproximadamente R\$30,00 por tonelada ou pedágio que tem de ser pago, para poder andar.

Quer dizer, então, não é barato. E não queremos continuar pagando, obviamente, esses pedágios, sem ter as rodovias duplicadas, porque o que nos permite pagar é que pagamos um pouco mais, ou pagamos mais, mas o tempo que o caminhão fica andando na rodovia é diminuído e, conseqüentemente, o empresário, dono dos caminhões, das transportadoras, conseguem ter um preço mais baixo pelo seu ganho de eficiência.

Então, é uma troca: paga-se pedágio, paga-se para andar mais, paga-se para andar numa rodovia de boa qualidade, para diminuir o tempo. Obviamente, o investimento que o empresário tem de remunerar será feito em menos tempo, porque um caminhão, saindo de Cuiabá, para chegar em Rondonópolis, ainda hoje, gasta de cinco a seis horas. Isso depende, porque, se houver um acidente, gasta-se um dia para fazer 200km.

Quando todas as rodovias estiverem duplicadas, o caminhão vai fazer esse trecho em três horas. Então, há ganho de eficiência, permitindo essa troca do pagamento do pedágio.

Mas a pergunta específica é: Nas condições novas colocadas pelo banco, haverá recursos? Porque sei que, se os empresários não conseguirem esses recursos do BNDES, muito provavelmente, eles vão retardar os investimentos; e nós, como usuários, vamos para cima deles, do Governo e de quem for, pois vamos pagar, mas não teremos uma estrada duplicada? Não é justo também!

Então, temos aqui uma situação que precisa ser resolvida. Para que isso ocorra, é necessário financiamento. Pode-se tentar argumentar o fato de a companhia ser rica, mas todos os empresários, no Brasil e no mundo todo, fazem projetos com financiamentos. Ninguém faz projetos com recursos próprios. Quem vai ter R\$5 bilhões guardados em caixa, para colocar numa rodovia ou numa ferrovia, com um contrato que vai demorar 30 ou 40 anos para terminar? Ninguém vai fazer isso.

Então, é preciso haver crédito, e a minha pergunta específica é: O BNDES tem esse dinheiro? Está disposto a colocar esse dinheiro? Quando colocará esse dinheiro?

Obrigado.

Se puder responder, porque vou ter de sair, agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Como o Senador Blairo Maggi vai ter de se retirar, então, o Dr. Cleverson vai responder logo ao Senador Blairo Maggi.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Obrigado pela oportunidade, Senador Blairo Maggi.

Talvez não tenha sido muito claro na minha explanação. As condições em que o banco está negociando com as empresas não são novas. Elas são as mesmas. Era de TJLP, mais 2% na carta, e continua sendo o mesmo agora.

Respondendo à sua pergunta especificamente: Sim. O banco está comprometido em prover os recursos necessários, para que a empresa possa dar prosseguimento aos investimentos.

O banco entende que, para a viabilidade de projetos de infraestrutura dessa envergadura, o financiamento é indispensável. É lógico que não há problema algum, na empresa, ter sua taxa interna de retorno. Na verdade, é desejável que os empreendedores sejam saudáveis e tenham o retorno adequado em seus investimentos.

E o banco está empenhado em conceder esses recursos. Eles existem e estão disponíveis. Infraestrutura é prioridade para o BNDES que, certamente, vai dispor de seus recursos.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Só para registro, as companhias que estão lá e têm essas concessões, já começando a cobrar pedágio, estarão até tranquilas se pararem de fazer as obras, porque o faturamento que ela tem já é de 100%.

Quer dizer, nós, os usuários, é que não podemos ficar no meio. A companhia está resguardada, está faturando 100% daquilo já previsto, e não vai desembolsar os recursos. Então, os mariscos, que somos nós, os consumidores, estamos sofrendo entre o mar e o rochedo mesmo.

Obrigado, Dr. Cleverson.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Wellington Fagundes, como autor do requerimento.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Mais uma vez, quero cumprimentar a todos.

A nossa preocupação é a de que o programa, tão anunciado pelo Governo, com as empresas se organizando para isso, inclusive empresas de fora que vieram pra cá, algumas com problemas... Mas entendemos que o Brasil não tem outra forma. Mesmo na crise, a forma de o País buscar o desenvolvimento é investimento na infraestrutura.

Todos sabemos que o Governo deu uma freada, e o que temos discutido - principalmente os Senadores - com o Ministro Levy, que tamanho dessa freada o País aguenta e também, dentro dessa freada, se ele tem alguma perspectiva de começar a colocar o pé no acelerador, porque, na verdade, em termos de estrada, se demorarmos mais um ano, a qualidade das estradas brasileiras vai voltar ao que era no início do Governo Lula, e ainda com aquela situação: o Governo fazia de conta que pagava, e as empresas faziam de conta que trabalhavam.

Os buracos iam só aumentando. Aí, quando sobrava algum recurso, era para fazer a operação tapa-buracos. Isso causava uma desmoralização em todo o Governo; uma desmoralização das empresas, porque se jogava o asfalto ali, esparramando-o, e também da classe política, porque esta tem de cobrar e fiscalizar se o dinheiro está sendo jogado fora. Enfim, é o dinheiro público, além do número de acidentes Brasil afora, que impacta também um custo muito alto.

Então, gostaria de saber do representante das concessionárias, porque fomos procurados por vocês, afirmando que estava havendo muita dificuldade na liberação dos recursos, inclusive dos empréstimos-ponte e dos recursos de longo prazo, com uma certa dificuldade até das garantias.

Isso precisa ficar bem esclarecido aqui, por parte das concessionárias, se essa situação está resolvida, porque isso pode ter sido resolvido de ontem pra hoje, se isso está tranquilo.

Queremos ajudar. A função nossa aqui é pressionar o Governo se for o caso.

Ontem, encontrei-me com o Presidente do BNDES, e ele disse que não, que estava tudo certo, que os recursos saíam.

Sr. Presidente, fomos ao Banco do Brasil para tentar... o Banco do Brasil fez aí um acordo com o Governo, no sentido de que, principalmente para a BR-163, no Mato Grosso e no Pará, seria liberada uma linha de crédito, para financiar as empresas que estavam ali trabalhando.

No Banco do Brasil, primeiramente, disseram-nos que parássemos, porque lá era banco; lá, não havia pedalada não! Eles disseram que lá iriam emprestar o dinheiro a juros de mercado, e as empresas tem de ter todas as condições, enfim...

Normalmente, o que garantiam para essas empresas que estão tocando obras é o contrato, com as medições. Agora, como o Ministério está com um atraso no pagamento, a empresa vai ficar pagando juros por seis meses, para receber o empréstimo. Isso já acaba com a margem da empresa também.

Então, se não houver um subsídio para custear isso, que é responsabilidade do Governo, a maioria das empresas vai parar. Inclusive, o Senador Vicentinho me deixou aqui uma pergunta para ser feita. No caso da BR-153, de Aliança do Tocantins a Goiás, que parece ter sido abandonada pela empresa, qual a resposta que vocês têm...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Dirigida a quem?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - À ANTT.

Também ao DNIT, temos o caso, nem sei em quais Estados especificamente, de as obras, que estavam sendo feitas na BR-163, em função da Copa do Mundo, terem sido suspensas. Como está a previsão do pagamento desses reajustes ou dessa diferença? Porque isso é também fundamental para as empresas que estão lá trabalhando receberem, pois aí há condições de entrarem recursos no caixa.

Ainda mais, quero ampliar... O Dr. Valter foi a Mato Grosso, em Rondonópolis, e pôde ver lá o canteiro de obras entre Rondonópolis e Jaciara, lá na Cidade de São Pedro da Cipa.

Lá, tínhamos uma usina de cana-de-açúcar, de álcool e açúcar, que faliu. É a menor cidade do Estado, com uma população muito pequena, cujos trabalhadores eram os canavieiros.

Coincidentemente, chegou a empresa há dois anos. Fizemos uma festa, porque a empresa foi lá fazer o acampamento exatamente onde era o acampamento da usina, voltando a ter geração de empregos. Então, a cidade, que estava entrando num caos, voltou a melhorar.

Hoje, a empresa que está tocando lá, por conta do DNIT, está devendo de padaria a supermercado, a óleo diesel, enfim, tudo, inclusive aos trabalhadores.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Está devendo a Deus e ao mundo.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - A Deus e ao mundo.

Então, como é uma cidade de economia pequena, isso causa um prejuízo e um problema social muito grande.

Não há como resolver o problema, no caso dessa cidade, se não encontrarem essa solução, ou seja, passar o convênio para a ANTT. Isso tem de ser logo, porque, provavelmente, daqui a um ou dois meses - o Dr. Valter viu lá -, é uma questão falimentar.

Na verdade, esse consórcio começou com a Mendes Júnior, que entrou com os seus problemas e abandonou a obra. Ela saiu fora! Então, a segunda parceira é uma empresa menor, a regional, que não tem condições de tocar a obra.

Por isso, esse prazo da ANTT, Dr. Luiz Fernando, não pode ser aquele das pessoas que estão lá, com muitas situações. É preciso separar o que é prioridade, porque, senão, o pedágio vai ser desmoralizado na região toda.

Temos uma concessão próxima na MT130, que foi a primeira concessão do Governo do Estado, que a Justiça já fechou por duas vezes, por deficiência da obra.

Se ocorrer o mesmo naquela cidade, a situação vai ficar instalada, porque as pessoas começam a reivindicar outras tantas coisas.

Como disse, Sr. Presidente, lá é uma estrada, onde há um número muito grande de acidentes, as pessoas estão começando a compreender que a concessão não é apenas no sentido de duplicação da pista, mas de toda uma prestação de serviços.

Verdadeiramente, já diminuiu o número de acidentes e a criminalidade. Então, a população está percebendo que isso é importante. A população cobra diuturnamente que a obra não pode parar. Esse é um aspecto.

Agora, quanto ao BNDES, ouvi o senhor, dizendo que há recurso. Quero ver e saber se as concessionárias estão dizendo a mesma coisa, porque não adianta sairmos da reunião, e, lá fora, isso tudo ser conversa pra boi dormir.

Vamos ser claros, para que possamos qual o papel do Senado, o que esta Casa pode fazer. Se for o caso, inclusive, a Comissão poderá produzir um documento para a Casa Civil, para a Presidente da República, para o Ministro. Enfim, essa é a nossa função.

Aqui, não estamos tratando especificamente só de uma concessão, mas de todas as concessões brasileiras, inclusive daquelas que vão ser lançadas, que interessam muito ao País. Ou seja, o povo prefere pagar a ficar com estradas esburacas, sem condições, com todos os acidentes e tudo o mais.

Isso posto, gostaria de ouvir a concessionária. O Dr. Casimiro pode falar, mas seria boa essa provocação com a concessionária aqui. Não sei se as outras que aqui estão, Sr. Presidente - seria importante permitir, porque são regiões diferentes - gostaria de fazer alguma observação.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Da parte das concessionárias...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Das concessionárias, porque ali está o Presidente da Associação, da ABCR.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Sim. Mas, se dá parte das concessionárias....

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO (*Fora do microfone.*) - Sr. Presidente, estamos aqui *in loco*. Em havendo a possibilidade de as concessionárias se manifestarem, é muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Se os representantes desejarem manifestar-se, pode solicitar se for o caso.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Entendo que seria bom que se manifestasse. Fale ou cale-se para sempre. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Bem, vamos fazer uma rodada. O Senador Wellington Fagundes permite, ou quer logo que... ?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Aqui eu sou seu admirador. Do jeito que V. Ex^a quiser fazer, estou pronto para tocar. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Olhe, admiração sempre tem limite. (*Risos.*)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Disseram-me que ele tem uma neta bonita lá, tenho um filho também, então precisamos ampliar essa imaginação.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Temos de compreender que os Senadores têm compromisso em outras Comissões.

Então, temos de dar a oportunidade. O Senador Waldemir Moka deve ter compromisso e quer fazer alguma pergunta.

Então, com a palavra o Senador Waldemir Moka.

Inclusive, peço ao Senador Wellington Fagundes - e isso será por poucos minutos - que assumisse a Presidência dos trabalhos.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - Sr. Presidente, quero ser muito objetivo.

Ao contrário, vejo o Senador Wellington falar de problemas e tal, no Mato Grosso do Sul, pelo menos até onde tenho conhecimento - e tenho viajado pelo interior -, a nossa empresa lá tem tocado, e o grau de satisfação de ver a quantidade de equipamento, de máquina, os trechos que já foram duplicados, com todos os equipamentos...

É importante registrar que, lá, a empresa está tocando.

E, na minha avaliação, está tocando muito bem a obra. São coisas diferentes.

O problema é o que o Senador Blairo já colocou aqui. Ou seja, quando você instala o pedágio e apenas 10% da obra está duplicada ou feita. Mas o usuário está pagando como se a obra estivesse duplicada nos seus 800 quilômetros. Isso vai esbarrar na questão do financiamento.

O Senador Blairo me alertou aqui que quando o BNDES respondeu que é até 70%, segundo o pessoal... Mas esse até 70% é nos juros e também na TJLP. Então, na verdade, esse valor do financiamento, se for usado para as duas coisas juntas, o dinheiro vai encurtar muito. E ao diminuir o financiamento vai acontecer isto: ou a concessionária vai, ao invés dos cinco anos, que é o prazo para duplicar a rodovia...

Porque o Senador Wellington conhece bem, isso vem lá do Mato Grosso; na divisa, toda a produção ou uma parte grande da produção do Mato Grosso é escoada pela 163. Aí pega a produção de Mato Grosso do Sul, passando por Mundo Novo, e saindo já em Guaíra, em direção ao porto. Ou de Paranaguá, Cascavel, enfim.

E o número de acidentes nessa rodovia é enorme. O Bispo de Coxim me ameaçou dizendo que vai me excomungar se eu não resolver o problema. Porque a cada mês o número de acidentes com vítima fatal é grande. A duplicação, portanto, é uma coisa que a população enxerga como um benefício muito grande, e isso é real. A qualidade das rodovias é muito melhor.

E em relação à tarifa, estamos falando porque houve um equívoco, na minha avaliação, por parte da ANTT. O Dr. Jorge não está aqui, mas deixou o Dr. Luiz Fernando. Houve uma falha, porque fizeram um levantamento do orçamento da obra tendo como base o ano de 2012, mas essa obra só foi licitada no final de 2013, em novembro de 2013, se não me engano, e começou a execução em 2014. E quando completou os 10%, a tarifa - estou falando de automóvel - a tarifa, que era de R\$4,30 - e foi anunciado que chegaria, no máximo, a R\$6,40 - chegou a R\$7,20. E aí não tem a diferença, Senador Wellington, para aquele usuário que está lá no distrito, na vizinhança. O tratamento é desigual.

Assim, um cidadão que trabalha e estuda e mora em Anhanduí ou mora próximo de Rio Verde ou de Dourados, porque as cidades são muito próximas, está pagando uma tarifa cheia, como se ele estivesse... E às vezes ele vai e volta duas vezes.

E, quando se coloca o eixo de caminhão, quando se fala de escoamento de produção, o valor final em Mundo Novo chega, dependendo do eixo, a R\$42,30 todo o percurso. É o que custa para a empresa de transporte ou para o motorista autônomo. As pessoas vão concordar em pagar? É claro que sim. E não tenho dúvida porque não há alternativa. Mas o que estamos discutindo são alternativas para não ser desigual, não ser injusto com aqueles que moram em torno das cidades, muito próximo. Ou seja, cobrar para esses casos uma tarifa parcial. Tem que ter uma alternativa para isto. Acho que essa seria a melhor forma.

E a ANTT não cometer mais esse equívoco de anunciar uma tarifa com base em 2012, sendo que obra começou em 2014. Quer dizer, ela tinha que ter corrigido, tinha que ter feito a atualização e tinha que ter anunciado a tarifa no preço que era para ser.

Ninguém entende. Porque o aumento foi de 48% na tarifa. E o cara fica fazendo o raciocínio: "Mas no ano passado era até 6,4 e como de 2014 para 2015 a inflação não foi de 48%!" O problema que a ANTT fez as contas com base no ano de 2012. E aí vêm os advogados e dizem que ela não poderia ter licitado. Aí vêm os questionamentos jurídicos que vão acabar por fazer.

Então, não é o Senador Moka, mas a bancada inteira do Mato Grosso do Sul, Senadores e Deputados Federais, não para reclamar da empresa - quero insistir nisso -, mas para discutir essa questão da tarifa, porque, a meu juízo e da população, estamos tratando de forma desigual pessoas que utilizam a rodovia numa quilometragem muito menor. Às vezes, percorrem esse trecho duas vezes porque trabalham ou estudam em Campo Grande, por exemplo, morando em Anhanduí, que é um distrito de Campo Grande. Ou morando próximo de Dourados, o estudante vai e volta todos os dias. Então, com relação a essa questão, vocês prometeram uma solução e a população do Mato Grosso do Sul está esperando esse equacionamento.

E para não ficar sendo aquele que reclama, quero defender - e acho que o Wellington e o Blairo já fizeram isso - porque o financiamento do BNDES é fundamental. Caso contrário, o usuário está pagando como se a duplicação estivesse 100% concluída. E não está. Está concluído um pouco mais de 10%. Mas ele está pagando a tarifa.

Mas, se não chegar o financiamento, se não chegar os recursos para a empresa, como ela vai dar conta de fazer os investimentos que tem feito? E vamos fazer justiça, tem feito regularmente e a obra... Claro que é o DNIT ou a própria ANTT que fiscalizam, mas me parece que a obra está dentro do cronograma com que se comprometeu.

É isso, Sr. Presidente. Eu queria ouvir o Luiz Fernando e também o Cleverson sobre essa questão dos 70%, pois são 70% dos juros e também do valor da TJLP. Se eu não estou enganado, o Presidente, o Ricardo... Porque o Dr. Ricardo se preocupou em fazer a exposição, mas acho que caberia a ele, como representante dos usuários, fazer a pergunta diretamente nessa questão do valor do financiamento. Certamente, ele tem um conhecimento melhor e mais específico sobre essa questão do financiamento do BNDES.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Tem mais um aspecto que está sendo levantado, ou seja, a questão da carência, pois o banco também já não está querendo contratar a mesma carência lá do início. E todos sabem que uma obra de duplicação tem uma alavancagem inicial de recurso muito rápido. Portanto, tem que ter isso para poder dar aparência na obra.

Se algum de vocês quiser fazer a inscrição que se manifeste.

Voltamos agora para o Dr. Ricardo, porque acho que ele está falando que a coisa está muito boa.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Meu Presidente, estou inscrito pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - V. Ex^a já quer falar?

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Está bem.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Em primeiro lugar, quero cumprimentar e dizer que, a exemplo de V. Ex^a, que tinha admiração pelo nosso Presidente Garibaldi Alves, eu também tenho admiração por V. Ex^a.

Veja que, anteontem, nós estávamos aqui em uma audiência, por iniciativa de V. Ex^a e do Blairo, uma audiência pública tão importante quanto esta. Na segunda-feira, estava aqui o Ministro dos Transportes, aliás, dos Portos e o Ministro da Aviação Civil. Hoje, temos aqui esses ilustres convidados do Ministério dos Transportes. Hoje não tem nenhuma mulher. Na segunda-feira, havia uma.

Então, considero importante, e inclusive tem sido uma lição para mim, como um neófito recém-chegado à Casa. Mas eu vejo, sobre os assuntos em discussão, uma evolução, e uma demonstração de que se esgotou a capacidade de investimentos do Governo. Surgiu em 1996, exatamente para suprir essa carência de recursos para investimento em infraestrutura.

Estou aqui numa situação um pouco delicada, porque me sinto isolado. As concessões para portos, aeroportos e ferrovias - aqui, o caso específico são as ferrovias - estão mais concentradas nas regiões Sudeste e Sul, ou Centro-Sul. E somos da Região Nordeste, onde não há concessões. Embora há 50 anos se fale em fazer esse porto, não se faz, e há os problemas de aeroportos. Enfim, concessões não chegam à Região Nordeste, nem à Região Norte. Isso significa que precisamos de investimentos. Sabemos da escassez, da limitação de recursos.

Mas me sinto feliz porque aqui está o Ministério do Planejamento, que nos vai dar essas respostas. Foi criado recentemente pelo Governo Federal o Plano Matopiba, um programa de desenvolvimento dos cerrados do Maranhão, do Tocantins, do Piauí e da Bahia, e o fundamental são os investimentos em infraestrutura, principalmente no setor de rodovias e também no de ferrovias. E não vi no programa ação alguma voltada para a logística de infraestrutura. Vejam: é um programa novo, que nasceu exatamente um mês antes da terceira etapa do PIL, mas não se falou em investimentos, embora saibamos que o investimento no PIL se dê mais por meio de concessões.

Então, pergunto inicialmente ao representante do Ministério do Planejamento sobre esse caso específico do Matopiba. Aliás, não sabemos nem se o BNDES, por exemplo, tem conhecimento desse programa. Às vezes, um programa nasce de um ministério setorial, e os outros... Há uma desarticulação em nosso País entre os órgãos que deveriam estar trabalhando de forma integrada, inclusive sob a coordenação do Ministério do Planejamento.

De outra parte, com relação ao BNDES, nós ocupávamos, há 20 anos, um cargo de planejamento no Estado. E, àquela época, nós tentamos captar recursos junto ao BNDES, que só financiava o setor privado, as atividades e projetos produtivos. Nem Banco do Brasil nem Caixa Econômica falavam em financiar o setor público, o que passou a ocorrer em boa hora a partir de 2003.

E a minha pergunta é se o BNDES vai dispor de recursos para continuar financiando esses projetos de infraestrutura, se vai ter recursos suficientes; por outro lado, pergunto se a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) já fez alguma tentativa de captação de recursos externos, ou se estão limitados apenas aos agentes financeiros internos do Brasil. Essa é uma pergunta que faço ao Presidente da ABCR, e eu me antecipo, considerando que os recursos dos nossos agentes financeiros nacionais, especificamente BNDES, são limitados. E a demanda é por investimentos em infraestrutura, cujo retorno se dará no longo prazo; ou seja, o retorno para os agentes financeiros nacionais talvez tenha recursos limitados para tanto.

Seriam as duas perguntas que eu gostaria de fazer, inclusive parabenizando, meu querido Wellington, a iniciativa do Brasil, que penso ser a grande saída.

Estamos com problemas nos nossos aeroportos, nos nossos portos, nas nossas ferrovias e rodovias, e a capacidade de investimento do Estado brasileiro é limitada, porque o nosso Estado é - eu sempre repito isso - autofágico, um Estado que arrecada mais para manter a estrutura meio. Enfim, não sabemos o que é a preocupação maior do Planejamento.

Eu sei que as agências nacionais, as agências reguladoras nasceram exatamente para fazer essa gestão; quer dizer, em nome do Estado, fiscalizar esse processo de concessões. No entanto, temos de ser criativos, no caso específico de regiões que estão em crescimento, em expansão, onde a iniciativa privada tem tido sucesso, sobretudo através da incorporação de sistemas tecnológicos avançados. É o caso do agronegócio; ou seja, a iniciativa privada está fazendo a sua parte, enquanto o setor público não está respondendo ou não está correspondendo a essa iniciativa. Produz-se em alto nível tecnológico, competitivamente com qualquer país do mundo, e não há como se exportar a produção. Aí, há um fosso entre o caso específico do agronegócio... O País está em crise, mas o agronegócio está se expandindo, está crescendo, pelo menos no Estado do Piauí, que, digamos, tem uma economia vulnerável. Nós estamos aumentando a área plantada, de produção de grãos, e não temos outra atividade de mineração, porque não há infraestrutura de ferrovias, embora ressaltamos que a malha rodoviária federal no Estado do Piauí - são mais ou menos 2.700km - tenha excelente qualidade, seja de bom nível. Mas precisamos muito mais.

Então, são as perguntas que faço, envolvendo BNDES, as limitações de recursos; se os concessionários desses sistemas de rodovias buscam recursos externos; e como o Planejamento vê essa questão dessas regiões, como Norte e Nordeste, regiões em crescimento, em que ninguém se interessa...

É claro que a iniciativa privada não vai interessar-se, como se interessou pela Ponte Rio-Niterói, que não deve ser exemplo, no meu entendimento, porque houve investimento naquela ponte, de 13km de extensão, de 140 mil veículos diários. Esse é o movimento naquela ponte. Ali, o retorno do investimento é rápido, diferentemente de uma rodovia. E a iniciativa privada

pegou um equipamento importantíssimo de infraestrutura viária, feita toda com recursos do Tesouro Nacional - é claro que, também, com empréstimos - e agora faz, digamos, a exploração, a gestão da ponte, de maneira muito confortável. É diferente de uma rodovia em que a empresa concessionária faça o investimento, porque é bom pegar-se uma Rio-Niterói, toda pronta, com o maior movimento de tráfego e explorar essa rodovia. Mas vá fazer isso no Nordeste, no Norte do País. A Transamazônica está parada há 40 anos!

São as perguntas que gostaria de fazer.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Mais algum inscrito para se manifestar? *(Pausa.)*

Pois não. Identifique-se, dizendo seu nome. Quero esclarecer que a reunião está sendo transmitida ao vivo pela TV Senado e por todas as mídias sociais do Senado. E as pessoas que estão assistindo à reunião podem nos dirigir as perguntas.

O SR. TULIO ABI-SABER - Bom, antes de mais nada, obrigado, Senador Wellington Fagundes. Cumprimento todos os Senadores e os componentes da Mesa.

As colocações foram muito felizes no sentido de que o PIL é um programa extremamente importante e desafiador. A dimensão dos investimentos e dos benefícios e melhorias previstos nesse programa são únicos na história do País, mas também são únicos no âmbito mundial. Os desafios são realmente enormes, do tamanho do nosso País. Obviamente, para viabilizar um programa tão desafiador, foram colocadas questões e condições prévias ao leilão que viabilizassem a assunção de riscos por parte dos investidores e das empresas participantes, que são agentes importantes nesse processo, em parceria com o poder concedente, o Governo brasileiro, que idealizou o programa.

Queria elogiar a colocação do Cleverson, do BNDES, no sentido de que, efetivamente, o BNDES é o grande agente financiador e viabilizador de todos esses empreendimentos no País. Como também o nobre Senador colocou há instantes, são investimentos que demandam grande alocação de capital no seu início, mas cujos retornos são de longo prazo; o mercado de financiamento e financeiro no Brasil não está desenvolvido a ponto de os agentes financeiros privados terem uma participação mais ativa nesse processo. O BNDES vem exercendo muito bem o seu papel de fomentar esse setor e viabilizar os investimentos na infraestrutura, como o Cleverson muito bem demonstrou e apresentou aqui.

Especificamente sobre o PIL, as concessões do PIL, dado o tamanho do desafio e o tamanho dos investimentos requeridos, foram colocadas condições especiais ou particulares para esse programa, previamente leilão, nos quais as concessionárias se basearam para formular as suas equações financeiras, as suas propostas, os seus planos de investimento. Essas condições levam em consideração, Senador, respondendo a sua pergunta, inclusive a capacidade ou a possibilidade de captação externa de recursos nacionais e internacionais. Como estava comentando, dada a natureza do investimento, a condição de prazo de retorno e de capacidade de pagamento desses investimentos, o mercado brasileiro financeiro é muito pouco desenvolvido para isso, e atualmente o mercado externo ou não está acessível ou custa muito caro, haja vista as condições macroeconômicas do País na sua totalidade. Diferentes grupos e diferentes empresas possuem em sua composição investimentos estrangeiros, e há um debate muito rico sobre o assunto, uma busca muito grande de investidores nesse sentido.

Mas, voltando ao tema do financiamento e das condições prévias, ocorre que, se vocês se lembrarem, o gráfico apresentado pela ABCR mostrava uma necessidade de investimento muito grande no início, com retorno de longuíssimo prazo. Os retornos são consideravelmente menores, mas de longo prazo. Logo no primeiro e no segundo ano dos investimentos, os anos mais demandados do empreendimento, estamos vivendo um momento excepcional na economia brasileira, que não era previsto em 2013, quando as empresas participaram dos programas.

É claro que o empreendedor assume parcela importante desse risco quando toma a decisão de investir, e isso não está em discussão, mas é importante considerarmos que um programa estratégico para um país deste tamanho aconteceu e está se materializando num momento de condições econômicas extremamente adversas no País. Isso coloca uma pressão não prevista inicialmente por parte dos investidores e dos participantes desse programa, uma dificuldade enorme em suportar eventos não previsíveis.

Somando-se a isso, o processo de licenciamento ambiental desses empreendimentos é único na estrutura; é inovador. Aliás, com bastante sucesso quando comparando com a segunda etapa de concessões, é inovador no sentido da responsabilidade do agente empreendedor que licencia os projetos. A EPL é o agente empreendedor que está conduzindo isso, mas o fato é que temos um atraso, frente à previsão inicial, de algo entre dez meses e um ano, nos licenciamentos ambientais, que, considerando a segunda etapa, é um atraso muito menor, não é o que demonstra o sucesso.

São as dificuldades de licenciar um empreendimento desse tamanho, são empreendimentos vultosos, de impacto muito grande.

Mas tudo isso impacta não só o cronograma de investimentos, mas o cronograma de obras. Desloca-se no tempo, à medida que, como foi colocado, o tamanho do desafio e o imediatismo desse desafio me fazem concluir que não é possível compensar esses atrasos, alocando-se ainda mais investimento num espaço de tempo tão curto.

Nós temos dificuldades hoje de capacidade produtiva para tal.

Então, o que isso faz? Isso desloca todo o programa de investimentos, por questões que não podem ser imputadas ao investidor, e começa-se a colocar investimentos fora da janela de financiamento.

Se considerarmos o prazo de carência, o prazo de cobertura do financiamento, o prazo de assinatura dos contratos original, esses prazos estão comprometidos. E esse comprometimento dos prazos por fatos que não são imputados ao empreendedor tem como consequência uma necessidade de apoio financeiro, de exigência financeira do empreendedor de grande vulto, haja vista o tamanho do empreendimento.

Então, acho que para o bem do debate e para o bem de podermos viabilizar um programa desse tamanho, de importância estratégica tão grande para o País, precisamos reconhecer esses fatos, precisamos reconhecer essas externalidades e avaliar maneiras e alternativas. E, nesse sentido, como o Cleverson bem colocou, acho que as negociações financeiras estão evoluindo, e as discussões são intensas.

Nós estamos num momento de intimidade máxima - não é, Cleverson? - na discussão disso, mas acho que isso transcende, talvez, até mesmo o papel do banco. É uma opinião minha, não queria impor, mas trata-se de divisão estratégica do poder concedente do País, olhando para essas externalidades e fatos que impactam, sim, os empreendimentos, que causam, sim, dificuldades enormes para que esses investimentos aconteçam conforme planejado, investimentos importantíssimos para o País, para a competitividade, para a vida das pessoas.

Que encontrássemos formas de compensar esses efeitos, para continuarmos podendo evoluir na maneira como previstos os empreendimentos e para se obterem os sucessos previstos, que já se iniciaram e que acho que já se demonstraram em tudo que foi feito até agora. Mas ainda temos um desafio enorme pela frente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Mais alguém?

O SR. PAULO DE MEIRA LINS - Bom dia a todos.

Senador, gostaria de cumprimentar os presentes por meio de V. Ex^a, que sempre foi um defensor da BR-163.

Eu lembro que, em todas as etapas estratégicas do projeto, desde a sua concepção até o leilão, até a sua implementação, o Senador Wellington sempre acompanhou muito de perto e sempre defendeu muito o interesse público ligado à BR-163, o interesse dos usuários, o interesse de Mato Grosso. E venho agradecer a V. Ex^a todo o trabalho que vem sendo feito por parte de V. Ex^a para a BR-163 como rodovia - como eixo de integração nacional, mas como rodovia fundamental para o Estado de Mato Grosso.

Então, gostaria de saudá-lo e de cumprimentar todos os demais Senadores aqui presentes.

Gostaria de adicionar algo às palavras do meu colega, primeiro ressaltando que, apesar de estarmos numa crise econômica, o Programa PIL e essas rodovias da terceira etapa são uma tremenda oportunidade de investimento e crescimento econômico.

Nós estamos falando de R\$4 bilhões em pouco mais de um ano, que já foram investidos, e de R\$14 bilhões, que podem voltar diretamente para a economia.

E essas rodovias todas têm uma importância logística essencial para o Brasil. A BR-163, no Mato Grosso, transporta 30% dos grãos que são produzidos no Brasil, perto de 30 milhões de toneladas de milho, soja, algodão. Então, são rodovias fundamentais para o desenvolvimento do agronegócio, no qual o Brasil é tão competitivo.

O PIL tem sido um tremendo sucesso, os investimentos estão sendo feitos. No caso da BR-163, nós estamos para concluir 117km de duplicação, entre Rondonópolis e a divisa com Mato Grosso do Sul. No pico de obras, empregamos mais de 5 mil pessoas e investimos até agora R\$1 bilhão. E reforçamos aqui, reafirmamos o nosso compromisso de seguir firmemente com esses investimentos.

Esse programa é extremamente desafiador do ponto de vista da execução de investimentos. Nós estamos falando, em média nas rodovias - algumas até mais, como esse MSVia - de 100km, 150km, 200km de duplicação por ano. Em um ano, na BR-163, nós fizemos 117km - vamos concluir os 117 - até a divisa com Mato Grosso do Sul.

Então, é um programa extremamente desafiador e, como foi falado aqui, muito intensivo em capital. E esses investimentos não se fazem só, obviamente, com capitais privados. O Senador Blairo colocou aqui claramente que nenhum grupo

empresarial no Brasil, por mais forte que seja, por mais capitalizado que seja, tem a capacidade de executar todos esses investimentos com capital próprio.

Esses investimentos são feitos com capital próprio, com um volume de financiamento significativo - os retornos são estáveis, mas de longuíssimo prazo - e com os recursos do próprio pedágio. Com o pedágio, esses investimentos voltam para a rodovia, da mesma forma que os financiamentos voltam diretamente em investimentos. O BNDES não financia os empresários, financia os projetos, para que esses recursos sejam aplicados diretamente em investimentos.

E o programa agora chega a um ponto importante de inflexão, que é o ponto da passagem dos empréstimos-ponte, que permitiram que esses investimentos fossem feitos até agora, à contratação dos financiamentos de longo prazo, que são os financiamentos que vão permitir que esses investimentos sejam feitos nos próximos 5 anos, que os empresários cumpram efetivamente com suas obrigações contratuais, que o setor público cumpra com seus objetivos de duplicar esses trechos de rodovias no prazo de 5 anos e viabilize todas essas obras.

Neste momento nós nos encontramos em discussões com o BNDES. É importante que se registre aqui o comprometimento das equipes do Banco em discutir esse programa, em viabilizar esses projetos. O Banco está extremamente comprometido e empenhado em fazer com que esses investimentos aconteçam, porque são investimentos que não são importantes só para o Mato Grosso do Sul e para o Mato Grosso, são investimentos importantes para o Brasil.

É natural, no processo de entendimentos com o financiador, que haja diferenças de visões em relação a certos pontos. E aqui eu menciono dois pontos que estão em discussão hoje, são pontos importantes para que esses projetos saiam.

Um primeiro ponto é o grau de alavancagem desses projetos, ou seja, o volume de financiamento que estará disponível para esses projetos.

O empresariado, ao entrar nos leilões, ao preparar as suas propostas para os leilões, de boa-fé considerou alavancagens compatíveis com o que acreditava que esses projetos, em função da base do tráfego, do crescimento do tráfego - são rodovias de crescimento de tráfego pujantes - seriam capazes de suportar e seriam capazes de contrair de dívidas.

Então, a questão da alavancagem é uma questão importante, que está em discussão com o banco e é fundamental que os empreendedores e financiadores convirjam para um grau de alavancagem que viabilize os projetos. E aqui eu não estou falando de 70%, 75%, 60%. Cada projeto é um projeto, mas há aí premissas consideradas pelos empresários com a crença no tráfego dos seus projetos, com a crença no crescimento do tráfego dos seus projetos, no que esses projetos são capazes de atingir. E foram essas as condições de alavancagem que foram consideradas na formação das propostas em leilão, a formação de propostas que resultaram em 46%, 52%, 50% de deságio e na modicidade tarifária atingida pelo PIL. Então, essa é uma questão importante que está sendo discutida e endereçada com o Banco.

Outra questão é a questão do contingenciamento, o contingenciamento de crédito é um ponto que está na mesa. Seria um mecanismo proposto justamente para segurar parte do crédito *vis-à-vis* a performance do tráfego dessas rodovias, que é o que gera receita, que é o que gera o pagamento da dívida. Então, o setor não é contrário ao contingenciamento, o setor absorveu o contingenciamento, e o contingenciamento não foi mencionado na Carta PIL.

Por outro lado, o setor entende que seria interessante ter um histórico de tráfego, ter uma base de tráfego significativa, alongada. Quanto a essas rodovias, é preciso um, dois anos, para se entender como é que é o tráfego, qual é a sazonalidade, como é que o crescimento desse tráfego se comporta. Então, o setor tem falado muito em ter um histórico de tráfego condizente para, aí sim, poder aplicar os mecanismos de contingenciamento.

Em suma, acho que o setor tem buscado, junto com o BNDES, construir as saídas para que esses investimentos sejam viabilizados. Há saídas diversas cujos detalhes não abordarei aqui tecnicamente, mas é muito importante que, nesta reta final, o banco e os empreendedores desses mais de 4.000km de rodovia, através da ABCR, através da ABDIB, que são as associações que falam pelo setor, que congregam as opiniões comuns do setor, possam sentar juntos e construir as saídas para viabilizar esses financiamentos e viabilizar esses investimentos.

Agradeço pela oportunidade de aqui falar e fico à disposição para responder a outros itens.

V. Ex^a pediu que me identificasse: Paulo Lins, eu sou o CEO, presidente da concessionária Rota do Oeste, que é responsável pela BR-163, no Mato Grosso.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Mais alguém?

Pois não.

O SR. MAURÍCIO SOARES NEGRÃO - Bom dia a todos.

Eu queria agradecer o convite para estar aqui. Meu nome é Maurício Negrão, sou presidente da MSVia.

Infelizmente, parece que o Senador Moka se ausentou, mas eu gostaria de apenas complementar o que já foi dito por meus colegas aqui.

Uma das preocupações que temos com relação ao financiamento é a questão do período de carência. Nós consideramos, nas nossas propostas, que o período de carência se iniciaria após a assinatura do contrato de financiamento, mas hoje o BNDES está nos colocando que esse período de carência seria a partir da data da assinatura do nosso contrato com a ANTT. Eu tenho a impressão de que precisaríamos aprofundar um pouco essa questão com o BNDES.

Mas queria registrar, tal como meu colega falou aqui: nós estamos discutindo com o BNDES todas essas questões de contingenciamento, todas essas questões estão sendo discutidas, e temos certeza de que vamos chegar a um bom termo.

É uma pena que o Senador Moka tenha se ausentado, porque eu gostaria de fazer alguns comentários com relação às colocações que ele fez, e dizer que esse projeto foi desenvolvido de maneira que, durante o período da construção dos investimentos, já se estivesse arrecadando o pedágio, porque ele é um *project finance*, quer dizer, toda essa arrecadação faz parte do volume de recursos necessários para fazer face aos investimentos.

Não fosse assim, a tarifa teria que ser muito mais alta se tivéssemos que terminar nos cinco anos todas as duplicações e, somente a partir daí, começarmos a cobrar pedágio.

Então, esse foi o modelo que a agência colocou.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Mas o que o Senador Moka colocou é que ele concorda com isso, todos nós, a população está pagando, está pagando sem problema. O que ele coloca é a reclamação à ANTT em relação ao preço que...

O SR. MAURÍCIO SOARES NEGRÃO - Eu vou falar do preço também, se o senhor me permitir.

Com relação ao preço, na realidade, esse projeto começou a ser estudado lá em 2012, os preços então se referiam a essa época da elaboração da proposta, e no edital estava claro que a correção seria a partir dos valores que foram estabelecidos. O nível dos investimentos foi estabelecido em maio de 2012. Então, a correção se deu a partir daí, e estava previsto no edital, está no nosso contrato, até se iniciar a cobrança do pedágio; a partir daí, anualmente, pela variação do IPCA.

Houve, realmente, uma dificuldade, um mal-entendido com relação ao início. Foi divulgado, em 2014, quais seriam os preços da época da licitação até aquele momento, janeiro de 2014. Entretanto, aconteceram outros fatos além da correção, que foi a inserção de investimentos não previstos. Além disso, nós tivemos a Lei dos Caminhoneiros, que trouxe o fato novo da não cobrança dos eixos suspensos. Isso fez com que a tarifa fosse mais elevada.

Mas eu queria fazer também uma observação com relação à colocação do Senador. A tarifa, na realidade, é uma tarifa quilométrica, ela saiu de R\$4,30 para R\$6,60 - a tarifa quilométrica. Em duas praças essa tarifa é em função do trecho de cobertura do pedágio, ela é um pouco maior. Nós temos tarifas de R\$7,20 - de Anhanduí, a que ele se referiu - mas temos tarifas, inclusive, de R\$4,40, dependendo da extensão do trecho de cobertura da praça de pedágio.

Com relação à isenção, eu já fui convocado pelo Dr. Jorge para debatermos esse tema. Eu diria que isenção em praça de pedágio é um tema bastante complicado devido ao princípio da isonomia, que está previsto, inclusive, na Lei de Concessões. Essa é uma dificuldade muito grande, porque a partir do momento em que se concede para Anhanduí, que é o caso mais grave que temos aí, da mesma forma Dourados vai querer, Coxim vai querer e, aí, vamos generalizar uma quantidade de descontos que vai inviabilizar o sistema e, aí, a tarifa vai ter que ser aumentada. Quer dizer, esse é um projeto com preços definidos, investimentos definidos, e, diante de qualquer desequilíbrio que haja nesse processo, tem que haver um reequilíbrio.

Então, estamos prontos a debater. O Jorge já me convocou, nós vamos debater essa questão com a Bancada do Mato Grosso do Sul especificamente sobre esse assunto. Mas é um assunto que vai demandar uma discussão bastante longa.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Bom, então vamos aqui...

O senhor quer fazer alguma colocação?

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Senador Wellington, eu anotei aqui algumas questões dos Senadores, mas tenho a impressão de que podíamos simplificar, porque todos os presidentes das empresas deste programa que estamos discutindo já colocaram pontualmente os temas. Vai diretamente a sua pergunta, Senador...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Só para valorizar aqui os nossos internautas, gostaria de apresentar suas perguntas. Se houver alguma que o senhor possa responder já.

Do Pedro Luiz Brandini, do Mato Grosso: "Já que existe a cobrança do pedágio no intuito de preocupar-se com as rodovias, para onde é destinado o dinheiro do IPVA? Acredito que o Brasil, comparado a outros países, está em desvantagem na obtenção de serviços por causa da quantidade de tributos."

A Ana Flávia Smith: "E quando sairão as obras prometidas aqui em Santa Catarina? Santa Catarina está nos buracos".

Então, são essas as perguntas.

Mas gostaria que o senhor nos transmitisse se o que foi ouvido aqui, por parte do BNDES principalmente, se isso traz tranquilidade, ou se vocês entendem que ainda há dúvidas. É muito bom esclarecer isso, porque vamos ter uma reunião com a equipe econômica e, então, precisamos...

Estamos pressionando o DNIT porque realmente está atrasado. O atraso, hoje, é de mais de seis meses para acessar a medição. Então, o Dr. Valter tem reunido... Ontem eu estive com o Ministro dos Transportes. Está-se tentando fazer uma pressão, porque, na verdade, se a Fazenda liberar R\$1,5 bilhão, pelo menos daria um alívio neste momento para as empresas poderem encerrar o ano, pagar, inclusive, os fornecedores, pagar principalmente os trabalhadores.

Eu gostaria que a Comissão se posicionasse, talvez aprovarmos aqui um requerimento para ser encaminhado à própria Presidente Dilma nesse sentido em relação ao DNIT.

Em relação às concessionárias, eu gostaria que fôssemos bem precisos mesmo: se há preocupação, se há fluxo...

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Bem, Senador, volto a dizer, os presidentes das concessionárias colocaram os pontos, e me parece que poderíamos resumi-los aqui. São três pontos fundamentais que precisamos debater com o BNDES. Foi colocado o tema da carência, o tema do contingenciamento do crédito e a alavancagem. Então, esses três temas foram muito bem colocados aqui, temas que são objeto de preocupação.

Por outro lado, há o programa que o BNDES colocou aqui, que o Cleverson colocou, de fechar essa negociação, que são todas para o quarto trimestre - e já estamos nele, não é? - e para o primeiro trimestre de 2016. Talvez uma coisa que possamos fazer para inovar seja abrir essa discussão agora em bloco com o BNDES, uma vez que os prazos são curtos. Há o objetivo do BNDES de cumprir esses prazos, de fechar essa negociação, mas há vários pontos que precisam ser debatidos, e o tempo é curto.

Então, eu colocaria a disposição da ABCR de participar desse conjunto para uma discussão com todas as concessionárias desse programa, da terceira etapa, para tentar fechar isso o mais rapidamente possível, porque os temas, parece-me, transladam de uma concessionária para a outra e, até agora, pelo que sei, isso tem sido feito caso a caso, concessionária com o BNDES.

Cleverson, eu colocaria para a sua avaliação se isso não abreviaria o nosso tempo, se não facilitaria o nosso trabalho, que, talvez já apoiado aqui pela Comissão de Infraestrutura, daria um certo norte para a busca dessa solução. Lógico que, no ano que vem, voltaríamos aqui para dizer desse sucesso, do resultado obtido.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Presidente, o nobre Presidente da ABCR não me respondeu. Eu fiz uma pergunta, e eu gostaria, se fosse possível, que ele me respondesse.

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Desculpe, Senador...

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Ou seja, nós temos que pensar, meu Presidente, no futuro. O Brasil é a 7ª economia do mundo e, talvez por isso, alguns países vieram aqui atrás de recursos, sobretudo países da África, atrás de recursos do BNDES. Quer dizer, nós precisamos de valores maiores.

Então, a minha pergunta é se esse setor, que está entrando numa área importantíssima e é um setor fundamental, e precisa de capital - e não é capital pequeno não, são somas vultosas - se os senhores já pensaram em recursos externos. Era essa a minha pergunta.

Por outro lado, vejam, um banco nacional teve um lucro trimestral de R\$6 bilhões. Sei que é fácil emprestar dinheiro através de consignação, ou seja, dessa agiotagem oficial que há no Brasil. Quero ver esses agentes financeiros financiarem projetos importantes para a infraestrutura, projetos que vão ser fundamentais para um processo de desenvolvimento.

Então, a minha pergunta é bem simples: só saber se o setor já pensou em captar recursos lá fora.

O SR. RICARDO PINTO PINHEIRO - Senador Elmano Férrer, desculpe não ter abordado o seu tema. Imaginei que o Túlio já houvesse respondido a sua questão, até porque a ABCR, como associação das concessionárias, não decide para o programa, como o expande, nós apresentamos sugestões ao governo.

Quanto à pergunta, talvez o meu colega do Governo possa falar mais sobre o programa de futuro. Mas, especificamente quanto ao outro tema, o do financiamento, os investidores aqui colocaram a ideia clara: quando eles decidem participar dos leilões que o Governo coloca na praça, cada um deles busca o seu *funding*, a sua maneira de financiar seus projetos.

Colocou o Presidente Túlio a dificuldade neste momento de buscar crédito externo, pela conjuntura. Mas houve momento, no passado, em que várias concessionárias obtiveram recursos externos. Eu fui funcionário do BIRD em Washington e muitas vezes financeiei projetos para o setor de rodovias no Brasil. Então, isso tem o seu tempo.

Agora, resposta à sua pergunta direta: a decisão de colocar projetos novos - estou vendo a preocupação do Senador de desenvolver o País como um todo - e nós olhamos o país e precisamos que as concessões cresçam - é uma decisão de governo, faz parte das decisões de governo. Quer dizer, cabe aos empresários, uma vez colocadas em leilões, buscar as suas fontes, e é isto que estamos discutindo neste momento: as dificuldades daquilo que os investidores imaginaram poder conseguir na época em que fizeram suas propostas e, neste momento, na realização do projeto.

Acho que esse é o ponto - não sei se esclareci a sua dúvida. Desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Bem, eu gostaria aqui então, antes de passar para o BNDES, que eu acho que é a palavra principal, de mencionar a ANTT também.

A ANTT ficou de enviar ofício para o DNIT ontem propondo essa questão do convênio, especificamente nesse trecho da BR-163, na qual parte do trecho está sendo executado pelo DNIT. Esse convênio, Sr. Presidente, permitiria, então, que pelo menos as empresas que estão ali pudessem receber - não na fila nacional, porque lá está todo ele, o trecho da concessão, da divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop, já sob a jurisdição da ANTT.

Então, nós queríamos, de forma muito clara, Dr. Luiz Fernando, que o senhor colocasse se esse ofício vai chegar mesmo, porque a angústia do tempo é muito grande.

O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO - Obrigado pela oportunidade, Senador, de nos manifestar sobre o assunto.

Vai sair um ofício hoje. Na verdade, o Diretor-Geral solicitou que fizéssemos uma alteração. Na verdade, é uma consulta ao DNIT para as duas partes entrarem em entendimento quanto aos trechos em área concedida que estão ainda sob responsabilidade do DNIT, para que, a partir daí, no mais breve prazo possível, possamos fazer a transferência desses trechos para as concessões.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - É um avanço.

Então, agora, o BNDES.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Muito obrigado, Senador.

Anotei aqui alguns dos questionamentos e dos pontos levantados pelos Senadores Moka, Omar e Wellington. Vou fazer uma abordagem geral e depois eu gostaria de pontuar algumas questões trazidas pelos colegas das concessionárias e também pelo Dr. Ricardo.

Acho que a pergunta básica, que o Senador Moka fez questão de frisar, é sobre a disponibilidade de recursos para esses projetos por parte do BNDES.

Eu queria transmitir muita tranquilidade nesse sentido para os senhores, porque o banco, nos últimos anos, tem tido um orçamento de desembolso bastante expressivo, e boa parte desse orçamento é autossustentável, sustenta-se pelos recursos próprios do BNDES.

O banco tem uma fonte de recursos, que é - além do FAT, que hoje nem é a maior parte dos seus recursos - muito estável, que é o retorno de suas operações. O banco empresta recursos há mais de 60 anos, operações de longo prazo. Então, a disponibilidade de recursos para certos setores, logicamente, passa por uma discussão de priorização. O que é claro é que o BNDES tem recursos suficientes para a infraestrutura, principalmente porque a infraestrutura é, e continuará sendo, prioritária no rol dos setores apoiados pelo banco - infraestrutura, inovação, micro e pequenas empresas são setores que, de fato, merecem atenção muito especial do banco.

E eu deixo um número para ilustrar isso. O BNDES teve desembolsos em torno de R\$180 bilhões nos últimos anos, e a infraestrutura recebeu mais ou menos um terço desse valor. Então, em diferentes cenários de orçamento do BNDES, nós temos muita tranquilidade e clareza de que, para a infraestrutura, haverá recursos disponíveis.

Trazendo a discussão agora especialmente para as nossas rodovias, eu queria também deixar claro que, assim como os concessionários reconheceram, as equipes do banco estão empenhadas - assim como afirmei agora há pouco para o Senador Blairo - em concluir a análise de financiamento de longo prazo e - usando as palavras do Paulo - superar essa fase de transição, que é um ponto de inflexão de verdade. Estamos saindo dos empréstimos de curto prazo e indo para os empréstimos de longo prazo. Portanto, é um ponto de inflexão para todas as partes envolvidas: para as concessionárias,

porque dá mais segurança de disponibilidade de recursos para os próximos tempos; e também para os bancos, porque é um momento em que os bancos assumem um risco muito maior em relação à fase anterior, que é a disponibilização de três vezes o valor contratado inicialmente, que é o empréstimo-ponte - o empréstimo-ponte é em torno de 30%, 40% do valor pleiteado inicialmente e, quando nós concedemos o longo prazo, esse valor se multiplica por duas ou três vezes. Então, é um ponto de inflexão de verdade, e por isso é que as equipes do banco estão empenhadas em concluir essa análise, essa contratação.

E aí, pegando cada um daqueles pontos e também esclarecendo uma das dúvidas levantadas pelo senhor, Senador Moka: aquela carta de condições de financiamento tem como pilares a taxa de juros, os prazos do financiamento - e aí eu incluo a carência - e o nível de participação, que é a proporção do investimento que vai contar com financiamentos do BNDES. Então, eu diria que esses são os principais pilares, ainda que haja outros detalhes na carta, muitas exposições ali sobre garantias que são indispensáveis ao financiamento.

Em relação à taxa, a carta previa que todas essas concessões teriam um crédito corrigido por TJLP mais 2% fixos. Vou usar como exemplo a MGO, que foi recentemente aprovada. O crédito aprovado para a MGO foi, justamente, corrigido em TJLP mais 2% fixos. A TJLP, como todos sabemos, é flutuante, é definida por decisão do Conselho Monetário Nacional. Quando aumenta - ou diminui - a TJLP, aumenta para os mutuários e aumenta também para o BNDES, que tem que devolver os recursos em TJLP. Então, isso é algo que não está na esfera do BNDES nem dos mutuários, é uma decisão relacionada à política macroeconômica.

Então, aquela TJLP, à época em que as propostas foram feitas, era, se não de 5%, de 5,5%. Hoje temos uma TJLP que está em 7%, com algumas previsões de poder sofrer algum aumento no curto prazo e depois convergir para a queda de taxa. A variação na TJLP, de fato, ocorreu, decorre da situação macroeconômica, das condições conjunturais do País, mas, de qualquer forma, as condições da carta foram mantidas, que é o crédito em TJLP mais 2% fixos.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - Sim, mas aí o "até 70%" não são só os juros...

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Na verdade, ele não é relacionado aos juros. Ele é relacionado ao volume de crédito, ao tamanho do crédito. O tamanho do crédito varia, mas a taxa de juros é a mesma.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - O que está dando problema é porque aumentou essa TJLP e, aí, ao aplicar "até 70%" - pode ser 40%, 50% ou 60% - num valor maior, claro que o nível do financiamento será menor.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - A TJLP também tem efeito nesse cálculo do crédito. Há outros componentes que têm efeito, mas o senhor está correto, porque o crédito é calculado... A empresa solicita R\$2 bilhões - vamos pegar um número fictício como exemplo - porque, nas contas que ela fez ao elaborar sua proposta, ela projetou uma receita, projetou que R\$2 bilhões seriam corrigidos por uma taxa determinada e que, por isso, esses R\$2 bilhões caberiam no fluxo de capacidade de pagamento do projeto. Ao fazer essa conta atualmente, esse fluxo projetado de capacidade de pagamento do projeto não comporta os mesmos R\$2 bilhões, ele comporta um valor inferior. A TJLP é diferente, as condições macroeconômicas são diferentes, eventualmente o tráfego esperado para essas rodovias é diferente daquele que elas esperavam. Todas essas são variáveis que são consideradas na hora de se fazer uma projeção financeira. Estou falando aqui de aspectos bem técnicos, mas que são comuns e universais. Na verdade, é da mesma forma que se financia projeto em qualquer outro país. Na Europa e nos Estados Unidos se faz essa projeção de fluxo de caixa com base em premissas que sejam vigentes.

O SR. WALDEMIR MOKA (PMDB - MS) - Desculpe a minha insistência, mas eu acho que o momento é oportuno.

Então, considerando a situação macroeconômica, considerando que, quando se fez o cálculo do valor a ser financiado, se tinha uma TJLP menor e agora ela não vai caber nisso, esse "até 70%" deveria ser, a meu juízo, o mais próximo possível de 100% desses 70%, para evitar que o financiamento das concessionárias seja reduzido drasticamente. Vai haver uma redução. Concordo que a regra está mantida, mas as condições macroeconômicas, não por culpa do BNDES nem do contrato, são outras, e as condições das concessionárias, além de ter um fluxo menor, como V. S^a mesmo reconhece, em função também da economia, das condições macroeconômicas, da baixa atividade, e ainda com uma TJLP... Se vocês reduzirem "até 70%" para 40%, as condições serão mais difíceis ainda.

Não sei se eu me fiz entender, não sei se o meu raciocínio está correto.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - O senhor está correto. Essa análise é feita justamente buscando maximizar o crédito que é dado ao projeto. O banco, em todos os seus financiamentos, não tem o propósito de reduzir o crédito concedido. Muito pelo contrário, o propósito é sempre apoiar o projeto da melhor forma, otimizar o crédito concedido. Mas, logicamente, sendo uma instituição técnica, sendo um banco sujeito a todas as normativas de prudência bancária, o banco observa alguns preceitos na hora de analisar e conceder crédito e tem certos limites. E nesse tipo de operação,

o limite é estabelecido, justamente, por essa capacidade futura de pagamento. Então, nós propomos, lógico, maximizar o crédito dentro do que cabe na capacidade de pagamento do projeto.

E aí eu queria aproveitar - o momento é oportuno - e abordar um conceito que os concessionários trouxeram e chamaram de "contingenciamento de crédito", e nós estamos chamando, no BNDES, de "descontingenciamento" - é o mesmo conceito, mas visto sob outro aspecto.

Quando eu faço essa projeção de fluxo de caixa, eu calculo que esse projeto suporta R\$1,5 bilhão de financiamento, mas pode ser que, daqui a um ano ou dois, nós sejamos surpreendidos positivamente. E aí nós criamos um conceito nesses financiamentos que é inovador - isso não era feito nas rodovias anteriormente - que é deixar contratada a possibilidade de melhorias nas condições de crédito para a concessionária.

E aí, quando formos assinar esse contrato de R\$1,5 bilhão - usando de novo o exemplo - esse valor estará imediatamente disponível, e nós vamos contratar, por exemplo, um crédito adicional de R\$300 milhões, que vai ficar contingenciado e pode ser descontingenciado se as condições melhorarem e o projeto tiver uma *performance* melhor do que a prevista. Na verdade, a maior certeza quando se faz uma projeção financeira é que ela está errada. Nem nós nem as empresas, ninguém tem certeza absoluta sobre aquelas variáveis. Então, uma forma que descobrimos para contratualmente não penalizar as empresas foi deixar esse crédito disponível, mas sujeito a essas condições do projeto.

E foi exatamente o que foi feito na MGO. Foi contratado um crédito que, imediatamente disponível, é 58% dos investimentos, e há 11% adicionais que podem ser descontingenciados a cada ano, e isso pode ser acessado até o final do período de investimentos. Então, a concessionária tem todo o período de investimentos para demonstrar para o BNDES, levar as informações realmente ocorridas no tráfego da rodovia que lhe permitem acessar esse crédito adicional.

Eu queria abordar um último ponto, que é o da carência, e esse eu sei que é um ponto importante para os concessionários e também estava expresso na carta. Por isso, é importante que ele seja bem esclarecido.

Por que cinco anos? Cinco anos não foi um número escolhido a esmo. Na verdade, ele é um número exatamente compatível com a obrigação de investimento da concessionária. As concessionárias têm cinco anos para realizar a duplicação. Então, quando o BNDES estava escrevendo as suas condições de financiamento, tecnicamente, qual foi o racional dessa proposta? "Olha, durante os cinco anos de duplicação, essa empresa vai ter que empenhar muitos recursos de investimento. Então, vou dar uma carência, durante esses cinco anos, para que a empresa não direcione recursos para pagar a dívida, mas, sim, para concluir as obras." É por isso, então, que estabelecemos esses cinco anos contados da assinatura da concessão, que é exatamente o período de cinco anos que a empresa tem para realizar seus investimentos.

Conversando com as empresas, nós percebemos que algumas delas tiveram alguns ajustes no programa de investimentos - algumas podem terminar antes de cinco anos e, outras, um pouco depois. Então, nós oferecemos uma forma de flexibilizar esse conceito, que é os cinco anos serem contados a partir do momento em que o BNDES conceder o empréstimo-ponte, e não do momento em que a concessão foi contratada. Não é uma diferença tão grande, mas é uma diferença, pois são seis ou sete meses que se pode ganhar a mais.

E qual é o racional? O racional é: a empresa vai ter cinco anos de carência desde que ela teve acesso aos recursos do BNDES. Então, da data da contratação do ponte: há recursos disponíveis? Há. Ela só vai ter que pagar a dívida cinco anos depois daquela data.

Diante de um raciocínio diferente - eu preciso de cinco anos a partir do contrato de financiamento -, a pergunta que eu, tecnicamente, não consigo responder é: e o outro ano e meio de carência que já foi concedido desde que o ponte foi celebrado? Porque se eu der uma carência de cinco anos a partir de agora, a carência final vai ser de seis anos e meio e, na verdade, não se justifica tecnicamente uma carência depois que os investimentos foram concluídos. Na verdade, o recurso já tem que ser usado para pagar a dívida, já que os investimentos foram concluídos.

Eu queria ter abordado esses pontos. Eu agradeço ao Dr. Ricardo pela sugestão de otimizarmos os prazos de negociação - temos todo interesse. Na verdade, os prazos são desafiadores, as empresas sabem disto: fechar as nossas negociações no quarto trimestre, agora. Nós já estamos no meio do quarto trimestre, então temos que trabalhar duro para concluir isso neste quarto trimestre e no primeiro trimestre do ano que vem, mas estamos dispostos a seguir conversando diariamente, semanalmente, até que consigamos concluir.

A boa notícia é que uma concessionária já teve concluída a sua negociação. Então, o caminho está trilhado, os pontos de diferenças já estão identificados. Agora precisamos convergir nessas negociações.

Muito obrigado, Senadores, pela oportunidade.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Sr. Presidente, eu queria apenas pedir ao Dr. Ricardo para desconsiderar a minha preocupação com relação aos recursos internos e externos considerando que o Dr. Aroeira acabou de dizer aqui que há recursos suficientes no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Ressalto, Dr. Aroeira, que eu era Prefeito de Teresina dois anos atrás e bati à porta do BNDES buscando recursos para uma obra de infraestrutura, porque diziam que havia recursos. A realidade é que eu tive um insucesso nessa minha tentativa como prefeito quando fui demandar recursos, embora a prefeitura naquele momento tivesse uma capacidade de endividamento de R\$1 bilhão. Era menos de R\$100 milhões, e o banco... Talvez por ser uma coisa pequena, não conseguimos.

Por último, vou levar ao atual Governador do Piauí, Wellington Dias, que tem um empréstimo já assinado pelo Governador anterior no valor de trezentos e poucos milhões e que teve um insucesso agora. A informação é que não há recursos do banco para esse financiamento - parece que estão contingenciados.

Mas é uma notícia alvissareira para o Estado do Piauí que eu vou levar ao Governador, isto é, que o banco pode salvar o Estado do Piauí em obras de investimento - pelo que o senhor acabou de dizer aqui.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Senador Elmano, estaremos sempre à disposição para discutir os programas de investimento do Estado.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Aliás, não sou eu, é o Estado do Piauí, o contrato é com o Estado.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Sim, do Estado e das futuras concessionárias.

Eu só queria acrescentar uma coisa para que o banco não seja mal interpretado. O banco prioriza infraestrutura e reafirma a disponibilidade de recursos para a infraestrutura, o que não quer dizer que outras fontes de financiamento não sejam bem-vindas. São muito bem-vindas. Recentemente, o banco tem trabalhado incentivando a vinda de financiadores externos, a emissão de debêntures e que existam mais fontes disponíveis para infraestrutura, porque, na verdade, quanto mais fontes para infraestrutura, melhor. O banco não tem a pretensão de ser a única. Na verdade, queremos trabalhar para que existam mais.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Nós gostaríamos também de registrar que está aqui desde o início o Dr. Luiz Antônio Rodrigues Elias, que é o Chefe do Departamento de Relações com o Governo do BNDES.

Sr. Presidente, estou aqui no exercício da Presidência, mas quem manda é V. Ex^a.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu notei que o senhor está bem à vontade! *(Risos.)*

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Só não quero que crie...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Este é um lugar sempre desejado!

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - ...muito gosto não! *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Bem, Senador Hélio, o senhor gostaria de fazer alguma consideração? Nós já vamos encerrar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Respondeu, respondeu.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Eu só quero cumprimentar todos, Senador Wellington Fagundes. Eu estava presidindo a Comissão de Desenvolvimento Regional e lamento não ter podido vir aqui antes - era uma audiência pública sobre a Abav e sobre a concentração de passagens, agência única de venda de passagens na área pública. Acredito que tenha sido altamente esclarecedora esta audiência e gostaria depois de pegar as notas taquigráficas para tomar conhecimento do que aqui foi dito, acho muito oportuno.

Eu queria apenas fazer uma pergunta para o Aroeira, ainda que não tenha muito a ver.

Aroeira, estamos precisando de financiamento para a área de energia. Quero saber se é com você ou se é com outra pessoa que vou falar. É só isso.

O SR. CLEVERSON AROEIRA DA SILVA - Eu faço parte da área de infraestrutura. Na área de infraestrutura também está a energia, mas é uma colega minha que cuida especificamente do setor, e eu terei todo prazer em colocá-lo em contato com ela, Senador.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Por favor. Vou passar-lhe meu cartão. Obrigado.

Valter, um abraço.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Bem, antes de encerrar, eu gostaria aqui, Sr. Presidente, de consultá-los sobre a propriedade de nós termos aqui uma comissão de acompanhamento da relação do BNDES com as concessionárias. Porque nós, que estamos na ponta, quando há a notícia de que vai parar uma obra, isso acaba trazendo uma falta de crédito no mercado, todo mundo acaba vindo aos políticos cobrar essa situação.

Eu não sei se devia fazer isso via requerimento ou se V. Ex^a poderia designar, e eu me coloco à disposição... Não só eu, mas outros Senadores que queiram também, porque eu faço questão, principalmente pela importância que representa no meu Estado essa questão da BR-163. Ali o volume de carga é muito grande - acho que em Mato Grosso do Sul o mesmo acontece - porque vai integrar o Mato Grosso até o Pará. Então, essa obra, com as duas concessionárias, é extremamente importante.

O que estamos vendo aqui no BNDES, pelo menos, conversei ontem com o Presidente também, é de trazer tranquilidade para nós. Isso facilita. Vamos para a tribuna daqui a pouco para cada um fazer seu posicionamento, porque hoje as pessoas não estão acreditando no Brasil, mas nós temos que acreditar no Brasil, um país forte, uma economia forte.

Nós temos, pela primeira vez, uma crise acumulada, ou seja, uma crise política e uma crise econômica ao mesmo tempo, mas principalmente esta Casa, o Senado, tem procurado fazer tudo, inclusive somando com a oposição para que o País saia desse descrédito, desse desânimo - mas, claro, resolvendo a questão política. Ontem, inclusive, acabou o Governo tendo uma vitória, apertada, na Câmara dos Deputados - não chegou nem ao Senado - por seis votos. O certo é que, se chegasse ao Senado, com certeza, cada um dos Senadores sabe da importância que isso representa para o Brasil, principalmente a questão da infraestrutura. Então, eu proponho aqui ao Presidente que, depois, delegue.

Ainda ao DNIT, eu acredito também que, sobre essa situação, não adianta mais, Presidente, falar com o Ministro dos Transportes. Ontem à noite mesmo eu estive com ele, que está pedindo a nossa pressão junto à equipe econômica, porque, por parte do Ministério, por parte do DNIT, tudo o que podia ser feito foi feito, e eles hoje estão realmente numa situação de sufoco.

Eu queria propor aqui também que pudéssemos fazer um documento da nossa Comissão de Infraestrutura e, quem sabe também, uma comissão para tentarmos, dado o seu prestígio, marcar uma audiência com a Presidente da República ou com o Ministro Chefe da Casa Civil para que possamos tratar especificamente dessa questão do DNIT, que é importante para todo o Brasil. Para um Estado mais, para outro Estado menos, mas são obras pulverizadas. Neste momento R\$1,5 bilhão resolve, pelo menos momentaneamente. Isso também é uma demonstração de credibilidade, as pessoas que estão lá na ponta começam a acreditar. Se deixarmos voltar a situação da buraqueira - agora, estão chegando as chuvas - vai ser muito ruim para a imagem do próprio Governo, levando a mais desgastes ainda.

O Ministro Levy fechou muito a mão, mas nós entendemos que já está na hora, principalmente nessa questão da infraestrutura de a equipe econômica ter a sensibilidade de que alguns recursos precisam ser liberados.

Podemos concluir?

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Ainda não. Eu gostaria que o representante do Ministério do Planejamento... Eu fiz um questionamento com relação ao Matopiba, um programa recentemente lançado pelo Governo Federal relativo à parte logística e de infraestrutura de rodovias. Inclusive, para esse projeto, desses recursos a que me referi - esse pedido de empréstimo do Governo do Estado do Piauí, já assinado - parte é para a Transcerrado, uma rodovia de âmbito estadual, uma PI importantíssima para o desenvolvimento do Cerrado. Inclusive, a área plantada está aumentando, a produção. Ou seja, Presidente, nós falávamos no plenário sobre o Brasil que está dando certo, essa região do Piauí, Tocantins, Maranhão e Bahia, com a produção de soja, de grãos e algodão, é muito promissora, e essa estrada é fundamental. Daí a importância - e chamamos a atenção aqui do nosso companheiro Aroeira - para esse empréstimo que o Governo do Estado fez e que, lamentavelmente, até aqui, não teve resultado nenhum.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FELIPE BORIM VILLEN - Senador Elmano, obrigado pela colocação. Acho que é uma questão realmente bastante importante a logística para a região do Matopiba.

Queria só destacar, antes de mais nada, que uma das pedras fundamentais do Programa de Investimento em Logística é justamente a integração regional. Então, já está prevista nesse programa a expansão das concessões para as novas áreas, até então não atendidas.

Cito alguns exemplos. Das 11 rodovias, temos 4 rodovias que fazem a ligação com as Regiões Norte e Nordeste. A BR-364 faz a ligação com Rondônia; a BR-163, com o Pará; temos a BR-232 em Pernambuco; a BR-101 na Bahia.

Temos também um programa de ferrovias, que atende diretamente à região do Matopiba. Então, tem a Norte-Sul, que já teve um pedaço concedido, que faz ligação com Carajás; temos mais dois trechos da Norte-Sul, que estão com a previsão de concessão para o ano que vem, que vão atender a essa região do Matopiba.

Temos também outras obras, outros investimentos visando atender essa região, como, por exemplo, a Transnordestina e a Fiol, além de investimentos em rodovias no Piauí, Maranhão, Tocantins e Bahia.

Vale destacar a importância que isso tem para nós, do planejamento, para o setor de transportes e de logística.

Quanto à Transcerrado, já estamos analisando como proceder em relação a essa questão, quais poderiam ser os encaminhamentos. Não saberia lhe dar uma posição exata do andamento desse pleito, mas isso já está sob análise, já recebemos esse pleito diretamente do governador, e estamos em diálogo com o Ministério dos Transportes e demais órgãos para tentar endereçar essa questão.

Eu queria fazer um último comentário, para encerrar, em relação à concessão da Ponte Rio-Niterói, que o senhor utilizou como exemplo - colocou muito bem que foi concedida a ponte já pronta.

Só gostaria de esclarecer que, nessa nova concessão, além da redução na tarifa - a tarifa anterior era 5,2 e foi reduzida num leilão para 3,6, mais de 30% de redução -, houve investimentos expressivos também que foram incluídos na concessão: R\$1,3 bilhão em investimentos foram incluídos na concessão. A ideia é justamente esta: com as concessões, não apenas transferir para a iniciativa privada a gestão, mas viabilizar investimentos nos empreendimentos concedidos.

Espero ter respondido a sua questão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Bem, encerrando, então, quero aqui, em nome do nosso Presidente Garibaldi Alves, agradecer a todos os Senadores, Elmano, Moka, e a todos os que aqui estiveram.

Quero também, como Presidente da Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenagem, a Frellog, convidar todos que estejam conosco, porque o papel da frente é exatamente ser essa ligação entre o Congresso Nacional, o Poder Executivo e a própria sociedade. Estamos funcionando no prédio da CNT. Aliás, quero aqui agradecer também à CNT pelo espaço para as reuniões e a todos os companheiros da Comissão aqui também. Esse espaço está aberto para qualquer tipo de reunião, já que a nossa Comissão é a Comissão de Infraestrutura.

Agradeço a presença de todos, em especial das Sr^{as} e Srs. Senadores, e também dos nossos convidados, Dr. Jorge Bastos, Diretor da ANTT - agora substituindo-o Luiz Fernando Castilho -; Valter Casimiro, que é o Diretor-Geral do DNIT; Dr. Cleverson Aroeira da Silva - o Aroeira falou forte aqui, e saímos daqui acreditando que o dinheiro do banco está pronto - representando...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Coisas de Aroeira aqui!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O Brasil está ouvindo e, com certeza, nós não vamos ter problema nas nossas concessões. Dr. Luiz Antonio, o senhor vai ser convidado para receber muitas homenagens. É importante dizer que nós tivemos um encontro lá em São Paulo, dos ferroviários, e ele recebeu um prêmio. Ele mostrava a felicidade dele, em nome do banco, de poder, mesmo no momento em que o banco está recebendo muitas pedradas, ver a instituição valorizada.

E é isto que esperamos do banco, porque não dá para falar em parar os investimentos em infraestrutura, porque esses investimentos geram muitas outras soluções para o País.

Então, quero agradecer também ao Ricardo Pinto, que é Presidente da Associação Brasileira das Concessionárias, e o ao Felipe Borim Villen, Diretor de Rodovias, Ferrovias e Hidrovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento (Sepac) do Ministério do Planejamento.

Por fim, convoco a próxima reunião a realizar-se no dia 25 de novembro, quarta-feira próxima, às 8h30, neste plenário, sob a Presidência do nosso querido Senador competente e sempre presente Garibaldi Alves.

(Iniciada às 8 horas e 34 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 15 minutos.)