



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

**REUNIÃO**

16/03/2016 - 5ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Declaro aberta a 5ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da atual Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior desta Comissão.

Vamos deixar para mais adiante.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 1.134, de 2015, da Câmara de Vereadores de Itajaí, Santa Catarina. Trata-se de Requerimento nº 523, de 2015, do Vereador Antônio Aldo da Silva, que requereu o envio de Ofício à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e à Autopista Litoral Sul para que providencie obras para ampliar e reestruturar o túnel do São Roque, que é a única passagem que liga o bairro de São Roque ao bairro Cordeiros da cidade.

As cópias dos documentos encontram-se à disposição.

A Presidência da Comissão comunica o recebimento do Ofício de nº 4.337, de 2015, da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, que encaminha cópia de proposição do Vereador Maurício Gasparini, aprovada na sessão de 29/10/2015. Trata-se de moção de repúdio à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pela edição da Resolução nº 477, de 2015, que regulamenta a prestação de serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizada em regime de fretamento.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra, pela ordem, o Senador Blairo Maggi.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, eu estou com relatório pronto para ser lido sobre a indicação do Sr. Juliano Alcantara Noman para Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil. Se V. Exª entender que pode ser lido hoje, eu o farei.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Já concedo a palavra a V. Exª.

**EXTRAPAUTA**

**ITEM 5**

**MENSAGEM (SF) Nº 21, de 2016**

**- Não terminativo -**

*Submete, em conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o nome do Senhor JULIANO ALCANTARA NOMAN para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, na vaga decorrente do término do mandato do Senhor Marcelo Pacheco dos Guarany.*

**Autoria:** Presidente da República.

**Relatoria:** Senador Blairo Maggi.

**Relatório:** Pronto para deliberação.

Tem V. Ex<sup>a</sup>, Senador Blairo Maggi, a palavra.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Já?

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

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Nossa! Muito rápido.

Bom dia, Presidente Garibaldi Alves, Senador Moka, todos que nos acompanham aqui na Comissão de Infraestrutura.

Vou ler o relatório da Comissão de Serviços de Infraestrutura sobre a Mensagem nº 21, de 2016, que submete à apreciação do Senado Federal o nome do Sr. Juliano Alcantara Noman para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Por meio da Mensagem nº 21, de 2016, a Senhora Presidente da República submete ao exame do Senado Federal a indicação do Sr. Juliano Alcantara Noman para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil, autarquia vinculada ao Ministério da Defesa, criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

A Constituição Federal (art. 52, III, f) atribui ao Senado Federal competência privativa para aprovar previamente, por maioria absoluta e voto secreto, após arguição em sessão pública, a escolha de titulares de cargos que a lei determinar.

Nesse sentido, a Lei nº 11.182, de 2005, que criou a Anac, estabelece, no seu art. 12, que os diretores da agência serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados pelo Presidente da República, após serem aprovados pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

Outrossim, em razão das competências previstas no art. 104 do Regimento Interno desta Casa, cabe a esta Comissão emitir parecer sobre indicações dessa natureza, obedecendo ao rito estabelecido no art. 383, também da nossa carta regimental.

Consta dos autos da presente Mensagem o *curriculum vitae* do indicado, em obediência à prescrição regimental do art. 383, I, e ao disposto no art. 1º, inciso I, do Ato nº 1, de 2009, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que "disciplina o processo de aprovação de autoridades".

Segundo informa o currículo apresentado, o Sr. Juliano Alcantara Noman é cidadão brasileiro, nascido em 30 de outubro de 1975, na Cidade de Ipatinga-MG. Sua formação acadêmica abrange, dentre outras, a graduação em Ciências Econômicas, realizada na Universidade de Brasília (UnB); e curso de extensão em Gestão de Infraestrutura Aeroportuária, realizada no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).

Sua experiência profissional na Agência Nacional de Aviação Civil teve início em 2006, como Gerente de Acompanhamento de Mercado e Assessor Especial do Diretor de Serviços Aéreos. Em 2008, tomou posse na carreira de Especialista em Regulação de Aviação Civil da Anac.

De 2008 a 2011, atuou como Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE), na qualidade de responsável pelas operações, fiscalização, outorga e regulação dos serviços aéreos, e como membro titular do Brasil no Painel de Regulação de Transporte Aéreo (ATRP). Ademais, exerceu cargo de assessor da Presidência do mesmo órgão.

De 2011 a 2013, como Secretário de Aeroportos na Secretaria Aviação Civil, participou da elaboração do Programa de Investimentos em Logística (PIL Aeroportos); da criação da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero) como coordenador substituto; do planejamento do setor aéreo para os grandes eventos (Rio+20, Jornada Mundial da Juventude, Copa das Confederações, Copa do Mundo); da pesquisa de qualidade dos serviços aeroportuários no programa API/PNR (procedimento de antecipação de informações aos órgãos públicos, visando à facilitação do fluxo de passageiros com maior segurança e eficiência, permitindo iniciativas implementadas, a exemplo do e-Gate); e também das concessões dos aeroportos.

Ainda como Secretário de Aeroportos na Secretaria de Aviação Civil, foi representante da Infraero no Conselho de Administração da Concessionária do Aeroporto Interacional de São Paulo - Guarulhos.

A partir de 2013, como Secretário de Navegação Aérea Civil, iniciou, em parceria com o CNPq, a criação dos INCTs (Institutos Nacionais de Ciência e Tecnologia), a fim de criar uma rede de pesquisa contínua sobre temas de interesse da aviação civil, seguindo diretrizes da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) para o desenvolvimento da navegação aérea civil; e foi o responsável pela política de capacitação do setor, que capacitou cerca de 1.340 profissionais entre gestores de aeródromos, bombeiros, fiscais de pátio, gerentes de operação e manutenção. Atuou também na criação

do programa de bolsa piloto (a fim de custear as horas de voos necessárias para a formação de piloto privado e comercial de alunos inscritos no Prouni).

Também como Secretário de Navegação Aérea Civil, foi responsável pela definição dos investimentos em infraestrutura aeronáutica para os 270 aeroportos regionais do Programa de Investimento em Logística (PIL Aeroportos); coordenador do grupo de trabalho para revisão da Lei do Aeronauta; responsável pela política de capacitação do setor de Aviação Civil; e representante da Infraero no Conselho de Administração da Concessionária do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte - Confins.

Cabe destacar, ainda, que o presente indicado foi condecorado com a ordem do mérito aeronáutico e homenageado em agradecimento aos relevantes serviços prestados ao setor de aviação civil durante o período de realização da Copa do Mundo FIFA/2014.

A análise do *curriculum vitae* encaminhado evidencia, assim, que a formação acadêmica, a trajetória e o desempenho profissional do indicado credenciam-no ao cargo para o qual foi escolhido pela Excelentíssima Senhora Presidente da República.

Consideram-se atendidos os requisitos estabelecidos no art. 12 da Lei nº 11.182, de 2005, bem como as exigências constantes do art. 1º do Ato nº 1, de 2009, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, no tocante ao fornecimento, pela autoridade indicada, da documentação necessária à análise desta Comissão (*curriculum vitae*, conforme especificado no inciso I; e demais declarações relacionadas no inciso II).

Diante do exposto, entendemos que as Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores integrantes da Comissão de Serviços de Infraestrutura dispõem de informações suficientes para deliberar sobre a indicação do Sr. Juliano Alcantara Noman, constante da Mensagem nº 21, de 2016.

Esse é o meu relatório, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Blairo Maggi e concedo a palavra ao Senador Waldemir Moka, para que ele possa fazer a leitura da Mensagem nº 23, de 2016, que tem como Relator original o Senador Valdir Raupp.

#### EXTRAPAUTA

#### ITEM 7

#### MENSAGEM (SF) Nº 23, de 2016

#### - Não terminativo -

*Submete à consideração do Senado Federal, em conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o nome do Senhor RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.*

**Autoria:** Presidente da República.

**Relatoria:** Senador Valdir Raupp.

**Relatório:** Pronto para deliberação.

Com a palavra o Senador Waldemir Moka.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (Bloco Maioria/PMDB - MS) - Sr. Presidente, o Senador Valdir Raupp teve dificuldades para chegar, e, até por uma questão de economia de tempo, eu passo à leitura, mas evidencio que o Relator é o Senador Valdir Raupp, e foi S. Ex<sup>a</sup> quem conversou com o indicado e o entrevistou, de modo que a responsabilidade por esse relatório é do Senado Valdir Raupp.

Nos termos do art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, combinado com o art. 52, inciso III, alínea f, da Constituição Federal, a Presidente da República, por meio da Mensagem nº 23, de 2016, submete à apreciação do Senado Federal o nome do Senhor RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA, para ser conduzido ao cargo de diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Nos termos do disposto no art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete a esta Comissão opinar sobre matérias pertinentes ao transporte aéreo e sua respectiva agência reguladora. Ainda nos termos do art. 383 do RISF, a CI deve arguir o indicado e apreciar o relatório com base nas informações prestadas sobre ele.

De acordo com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, seus diretores “serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados”.

O Sr. RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA, cidadão brasileiro, nasceu em Brasília, em 02 de agosto de 1971, e é filho de Antônio Valmir Campelo Bezerra e Marizalva Ximenes Maia Bezerra.

O currículo anexo à Mensagem Presidencial relata a formação acadêmica e a experiência profissional do indicado, que passo a resumir.

Graduou-se em Direito, pelo Centro Universitário do Distrito Federal (UDF), e em Administração de Empresas, pelo Centro de Ensino Unificado de Brasília (CEUB). Possui curso de pós-graduação em Gestão da Aviação Civil pela Universidade de Brasília (UnB).

Consta ainda do currículo apresentado a participação em outros cursos de menor duração e seminário sobre aviação civil e temas jurídicos, dentre os quais destaco: Seminário “Temas Atuais de Direito Aeronáutico”; curso de Direito Aeronáutico - Associação Brasileira de Direito Aeronáutico Espacial (SBDA); e chefe da delegação brasileira junto a missão de comércio sobre tecnologia de modernização de aeroportos, promovido pela Agência de Desenvolvimento de Comércio dos Estados Unidos (USTDA).

Em termos de desempenho profissional: em 1989, trabalhou como auxiliar da tesouraria do Senac; em 1990, o indicado assumiu o cargo de diretor administrativo e financeiro da EMPLAN Engenharia e Construção Ltda.; em janeiro de 1994, trabalhou como assistente técnico da Gerência de Informática da Novacap; em dezembro de 1994, passou a exercer a função de diretor administrativo e financeiro da empresa BBC Informática Ltda.; em 1997, o indicado começou a trabalhar na Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), como assessor de diversas diretorias; em 2003, trabalhou na Infraero como assessor da Procuradoria Jurídica e assessor da Superintendência de Segurança Aeroportuária; em 2009, indicado, atuou como consultor jurídico da Fundação Getúlio Vargas (FGV), sendo responsável jurídico pelo núcleo da entidade em Brasília; em 2010, foi indicado pelo então Presidente da República para exercer o cargo de Diretor de Regulação Econômica da Anac, onde ficou até 2015.

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

Fica, assim, esta Comissão de Serviços de Infraestrutura em condições de deliberar sobre a indicação do Sr. Ricardo César Maia Bezerra para ser conduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil.

Este é o relatório do eminente Senador Valdir Raupp.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço o Senador Waldemir Moka e concedo a palavra ao Senador Ricardo Ferraço, que vai fazer a leitura da Mensagem nº 22, de 2016.

#### EXTRAPAUTA

#### ITEM 6

#### MENSAGEM (SF) Nº 22, de 2016

#### - Não terminativo -

*Submete, em conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o nome do Senhor HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, na vaga decorrente do término do mandato do Senhor Cláudio Passos Simão.*

**Autoria:** Presidente da República.

**Relatoria:** Senador Ricardo Ferraço.

**Relatório:** Pronto para deliberação.

Com a palavra o Senador Ricardo Ferraço, Vice-Presidente da Comissão.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Muito obrigado.

Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves, Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, nos termos do art. 12 da Lei nº 11.182, de 2005, combinado com o art. 52 da Constituição Federal, S. Ex<sup>a</sup> a Presidente da República, por meio da Mensagem nº 22, submete à apreciação do Senado Federal o nome do Sr. Hélio Paes de Barros Júnior para ser conduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil.

Nos termos do disposto no art. 104 do Regimento Interno, compete a esta Comissão opinar sobre matérias pertinentes ao transporte aéreo e sua respectiva agência reguladora. Ainda, nos termos do art. 383, do mesmo Regimento Interno, a Comissão de Infraestrutura deve arguir o indicado e apreciar o relatório, com base nas informações prestadas sobre ele. Ou seja, uma vez apresentado o nosso relatório, é concedida vista coletiva, para que, na próxima sessão, nós possamos

ter a honra de receber os nossos sabatinados para a arguição, considerando a importância estratégica das nossas agências reguladoras, mais ainda a nossa Agência Nacional de Aviação Civil, que a cada instante ganha mais relevo e importância em nosso País.

De acordo com o art. 12 da Lei nº 11.182, que criou a Anac, seus diretores terão que ser brasileiros de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão eventualmente nomeados.

O currículo anexo à mensagem presidencial relata a formação acadêmica e a experiência profissional do indicado, que passo a resumir, Sr. Presidente, Sr<sup>s</sup> e Srs. Senadores.

O candidato é natural do Rio de Janeiro, tem 62 anos de idade, é cidadão brasileiro, bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Academia da honrosa Força Aérea Brasileira e em Matemática, com área de concentração em Sistemas de Informação pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Além disso, possui especialização em Política e Estratégia Aeroespaciais e pós-graduação em Ciência Militar, ambos pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (Ecomar).

Consta ainda do currículo apresentado a participação em diversos outros cursos de menor duração...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Sr. Presidente, se eu estiver atrapalhando, eu posso esperar.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu peço silêncio aos presentes para que ouçamos o Senador Ricardo Ferraço, que, aliás, é Vice-Presidente desta Comissão. Daqui a pouco, ele vai estar presidindo e não está havendo a devida consideração. E o Presidente está comungando com a perturbação da ordem.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu e o Senador Wellington estávamos em meio a uma conversa muito regional, muito estadual. Assim, peço desculpas ao Presidente e ao Relator.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (PMDB - MS. *Fora do microfone.*) - Que não tem nada a ver com a prefeitura de Cuiabá.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Não tem nada a ver, não. *(Risos.)*

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Consta ainda do currículo apresentado a participação em diversos outros cursos de menor duração ligados à aviação civil, dentre os quais destacamos o curso de Gerência em Aviação Civil, com foco em Economia, Regulação, Planejamento de Aeroportos e Gerência de Aviação Regional, na Metropolitan State University em Denver (EUA), e o curso de Gerência Profissional de Aviação na McGill University, em Montreal, entre tantos outros cursos, todos eles especializados no tema, o que assegura o caráter meritório dessa indicação, pelas excepcionais qualificações do Sr. Hélio Paes de Barros.

Em termos de desempenho profissional, o indicado ingressou na Aeronáutica em 1976, tendo atuado em diversas funções. Desde 2015, o indicado é o Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

Especificamente com relação à aviação civil, o indicado atuou no antigo Departamento da Aviação Civil - DAC tendo sido seu vice chefe de Tecnologia da Informação, chefe do Subdepartamento de Operações e chefe do Subdepartamento de Serviços Aéreos. Adicionalmente, participou da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e de diversos fóruns na Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

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

Fica, assim, Sr. Presidente, Sr<sup>s</sup> e Srs. Senadores, esta Comissão de Serviços de Infraestrutura em condições de deliberar sobre a indicação do Sr. Hélio Paes de Barros Júnior para ser conduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil.

São essas, Sr. Presidente, as considerações que faço, chamando a atenção para a importância da *expertise* e da qualificação pessoal do Brigadeiro Hélio Paes de Barros Júnior. São indicações como esta que, de fato, atestam a necessidade de que as nossas agências reguladoras possam ser ocupadas por profissionais que tenham não apenas vida ilibada, que é uma pré-condição, mas que tenham também, como premissa, a competência técnica, considerando as importantes e complexas decisões que terão de ser tomadas no âmbito da Anac.

Portanto, é com muita alegria e com muita honra que, mesmo sem conhecer pessoalmente o Brigadeiro Hélio Paes de Barros Júnior, eu apresento o meu relatório, agradecendo a V. Ex<sup>a</sup> a honra por ter sido designado para relatar essa matéria, a fim de que, na próxima reunião, nós possamos sabatinar o Brigadeiro Hélio Paes de Barros Júnior, assim como os dois outros indicados para compor o quadro diretivo da Anac.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Ricardo Ferraço, cujas observações finais são absolutamente pertinentes.

Estão em discussão os relatórios. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, fica concedida vista coletiva das matérias, nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno.

Na próxima reunião, teremos, portanto, a sabatina daqueles que foram indicados para a Anac.

Relativamente ao projeto de lei que consta do item 1 da pauta, de autoria da Senadora Lídice da Mata, o Relator, Senador Telmário Mota, solicitou que fosse retirado de pauta para reexame.

É o seguinte o item retirado:

#### ITEM 1

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 753, de 2015

- Não terminativo -

*Altera a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para tornar obrigatória a implantação de sistemas de reúso direto não potável nas instalações e infraestruturas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário construídas com recursos da União e para exigir a adequação de novas edificações nas localidades onde houver sistemas de reúso.*

**Autoria:** Senadora Lídice da Mata

**Relatoria:** Senador Telmário Mota

**Relatório:** Pela aprovação

**Observações:**

*A matéria será apreciada pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle - CMA, em decisão terminativa.)*

Passemos ao item 2.

#### ITEM 2

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 9, de 2016

- Não terminativo -

*Requeiro nos termos do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura para avaliar as recentes alterações nos encargos financeiros das operações realizadas com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento e suas repercussões na política de investimentos em infraestrutura e desenvolvimento regional.*

*Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença dos seguintes convidados: Marcos Costa Holanda, Presidente do Banco do Nordeste do Brasil; João Paulo Lima e Silva, Superintendente da Sudene - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste; Jorge Alberto Vieira Studart Gomes, Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec); Marcos Guerra, Presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes).*

**Autoria:** Senador Ricardo Ferraço e outros.

Consulto se os autores ou algum dos Senadores presentes gostariam de se manifestar sobre o requerimento.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Sr. Presidente, muito rapidamente, na condição de autor, agradecendo a vênua de V. Ex<sup>a</sup> e a atenção dos colegas Senadores que compartilham conosco aqui na Comissão de Infraestrutura, Senador Wellington, Senador Blairo, Senador Lasier, no dia 18 de dezembro de 2015, Senador Blairo, o Conselho Monetário Nacional, ao arripio de todos e de tudo, aumentou em 80%, Sr. Presidente, o juro real, as taxas de juros das operações de crédito dos nossos fundos constitucionais, não apenas o Fundo Constitucional do Nordeste, o FNE, mas também o do Centro-Oeste, o do Norte.

Todos nós sabemos da importância desses fundos constitucionais para o desenvolvimento regional, considerando que as regiões emergentes do nosso Estado precisam se valer desses instrumentos para atração de importantes investimentos que são geradores de oportunidades em todo o Brasil, contribuindo e facilitando o espraiamento do desenvolvimento para que todos os brasileiros possam ter oportunidade, Senador Wellington Fagundes. Imagine V. Ex<sup>a</sup>, num momento como este, de

profunda recessão, de crise social, de retração econômica como nunca antes na história deste País, o Conselho Monetário Nacional aumenta em 80% a taxa de juros dos fundos constitucionais.

Ora, isso me parece uma estratégia para que os fundos constitucionais não disponibilizem recursos para os bancos para que possam apoiar empreendimentos em todo interior do nosso País. Então, esses recursos não sendo contratados o que acontece? Eles têm que ser devolvidos ao Tesouro Nacional. Na prática, trata-se de uma estratégia para fazer superávit primário. Agora, fazer superávit primário à custa do sofrimento e do sacrifício dessas Regiões me parece uma coisa absolutamente inadequada.

Então, nós estamos propondo uma audiência pública para que nós possamos trazer aqui as autoridades citadas, a fim de avaliarmos os impactos e os cenários relacionados a essa medida equivocada.

Dessa forma nós estamos pedindo apoio aos nossos Pares para que nós possamos discutir na Comissão de Infraestrutura um tema que me parece da maior relevância para os nossos Estados e para as regiões emergentes.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Na qualidade de Senador nordestino, eu endosso inteiramente as preocupações de V. Ex<sup>a</sup> e, ao mesmo tempo...

Pela ordem, com a palavra o Senador Wellington Fagundes.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu gostaria de aqui esclarecer que, antontem, tivemos uma informação, da Portaria nº 4395, em que o Governo decidiu abaixar os juros do FNO, FNE e FCO. Isso, inclusive, foi divulgado ontem. O Senador Paulo Rocha está aí e pode confirmar também.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - V. Ex<sup>a</sup> me permite um aparte?

Realmente abaixou, mas ontem subiu 60...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Posso concluir ainda.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Claro.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Isto foi o que eles definiram agora, abaixar os juros. Mas discutir essa questão acho sempre muito importante, porque os fundos constitucionais têm sido usados realmente, principalmente no nosso caso, da Região Centro-Oeste, cujo principal banco operador é o Banco do Brasil, e temos reclamações antigas de que o Banco do Brasil não age como banco de desenvolvimento, e, sim, como banco comercial. Então, acredito que a audiência, independentemente da taxa que se está cobrando hoje - o Governo resolveu baixar - é oportuna para que possamos discutir de que forma também esses fundos têm que fomentar o desenvolvimento regional.

Então, não sou contra; muito pelo contrário. Apoio aqui a possibilidade desta audiência pública, mas quero colocar que essa foi a decisão desta semana, e já ajudam, em um momento de crise como esse, essas taxas definidas pelo Governo.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - V. Ex<sup>a</sup> me permite um aparte?

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Ricardo Ferraço, com a palavra V. Ex<sup>a</sup>.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Agradecendo a contribuição de V. Ex<sup>a</sup>, Senador Wellington, é exatamente isto: precisamos aprofundar. De fato, depois que aprovamos aqui, no Senado Federal, um decreto legislativo, na semana passada, tornando sem efeito essa decisão do Conselho Monetário Nacional, o Conselho Monetário Nacional, na sexta-feira, se reuniu de forma extraordinária e publicou uma nova resolução. Mas, ainda assim, imagine V. Ex<sup>a</sup> que empreendedores com receita bruta anual poderão pagar 18,24% de juros ao ano. Consultando o nosso Senador e grande empreendedor, Blairo Maggi, que conhece isso mais que nós todos, quem for a qualquer banco pegar dinheiro com essa taxa de juros está liquidado.

Quer dizer, os fundos constitucionais estão e precisam estar disponibilizados para que sejam atrativos, e isso aqui não é juro atrativo. Então, acho que, ainda que o Conselho Monetário Nacional - e reconheço isso - tenha feito essa reunião extraordinária, em lugar de subir os juros 80%, subiu 60%. Isso não é possível em um quadro e em uma conjuntura como essa.

É isso que me parece tornar relevante o aprofundamento desse tema, até para o Conselho Monetário Nacional e o Poder Executivo saberem que estamos atentos, defendendo aquilo que V. Ex<sup>a</sup> defende, que eu defendo, que é o apoio para que as regiões emergentes do nosso País possam ter acesso, direito e oportunidade de desenvolvimento.

Portanto, ainda que o Conselho Monetário Nacional tenha reduzido, isso não viabiliza. Muito pelo contrário, até contraria uma decisão do Congresso brasileiro, que, ao constituir esses fundos constitucionais, o fez para tornar atrativos investimentos em tantas regiões do nosso País. Agradeço o concurso e a importante contribuição do meu estimado amigo, Senador Wellington Fagundes.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Blairo Maggi.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, para também avaliar aqui o pleito do Senador Ricardo Ferraço acerca dos comentários do Senador Wellington, de fato, juros nessa ordem, nesses valores que o Conselho Monetário Nacional colocou, têm uma clara intenção, a de não emprestar, e não emprestar para fazer superávit primário, porque empresário que toma juros a 18% ao ano, já em taxa mais baixa do que tinha aí, e fazer um empreendimento de longo prazo não tem atividade. Não há atividade que paga isso, não há *payback* nessa história.

Então, para mim, parece muito claro, Senador Ferraço, que, quando se faz isso, é para dizer que não se quer emprestar o dinheiro. Até porque, ao analisar o projeto, os bancos regionais chegam à conclusão de que não há viabilidade econômica com juros a 18% ao ano. Então, vale, sim, discutir aqui e fazer essa audiência que o Senador está propondo, porque os fundos constitucionais, como foi dito aqui pelos Senadores Wellington e Ferraço, são fundos de estímulo regionais ao desenvolvimento regional. Por isso, foram criados. E, aí, o Governo, em momentos de grandes dificuldades, tenta não repassar esses recursos e usa de subterfúgios como esse de juros altos para afastar o empresariado e não deixar que eles tomem esses recursos.

Obrigado.

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

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

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Senador Ferraço, eu gostaria inclusive, se for o caso, se ainda estiver a tempo, de subscrever seu requerimento, porque também, Sr. Presidente, uma grande indagação é a forma, a qualidade, o tipo de cliente que é atendido pelos fundos. Às vezes, existe um financiamento que a pessoa pede para se financiar a cadeia como um todo - desenvolvimento é isso; não adianta financiar só uma indústria, se essa indústria não fomentar a cadeia como um todo -, e aí os bancos, especialmente o Banco do Brasil, no caso da nossa Região Centro-Oeste, estão muito mais preocupados em saber se o projeto tem garantia do que saber se o projeto é inovador para a Região, se o projeto vem para promover o desenvolvimento da Região, a curto, médio e longo prazo. Pode-se ver também muitos projetos que são financiados, mas a cadeia não tem o seu desenvolvimento porque faltou o começo, meio e fim.

Por isso é que eu penso que seria importante nós discutirmos, com mais amplitude, além da taxa de juros, qual é o papel dos bancos que estão usando esse recurso destinado a promover o desenvolvimento e apenas atuam ali com uma visão muito mais comercial, principalmente na Região Centro-Oeste, onde militamos no dia a dia. Claro que, no Nordeste, existe o Banco de Desenvolvimento do Nordeste, já com mais capacidade, digamos, nessa linha; mas aproveito a oportunidade para deixar mais uma reclamação: está prevista, na Constituição, a criação do banco de desenvolvimento do Centro-Oeste, eu fui inclusive Relator da matéria, mas até hoje, mesmo sendo constitucional, não foi criado.

Como Relator...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Para cobrar esses juros, não é?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Sim. De qualquer forma, seria um instrumento, porque, quando o fundo fica na mão de um banco com visão comercial, é mais difícil ainda.

Então, a ideia seria exatamente...

E eu tive a oportunidade de relatar, ainda como Deputado Federal, a criação desse banco. Existia até a ideia de transformar o BRB num banco de desenvolvimento. Enfim, a resistência da Fazenda sempre foi muito grande. Tanto é que até hoje nós não temos o banco de desenvolvimento do Centro-Oeste.

E aí, Senador Ferraço, poderíamos até acrescentar essa questão do banco de desenvolvimento do Centro-Oeste, a discussão em torno disso.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Com muita honra, eu acolho, e, se V. Ex<sup>a</sup> puder...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu também subscrevo, Senador.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Se pudermos subscrever coletivamente, eu acho que poderíamos fazer aqui um debate de alta qualidade, para revisitarmos todos os procedimentos e instrumentos de desenvolvimento regional.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Estamos juntos.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Para mim, é uma honra ter V. Ex<sup>a</sup> e todos os colegas nesse objetivo coletivo.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É uma discussão válida sobre a política de desenvolvimento regional, que está atingida, comprometida.

Em votação o requerimento.

As Sr<sup>as</sup> Senadoras e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

### ITEM 3

#### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 11, de 2016

- Não terminativo -

*Requer, nos termos regimentais do Senado Federal, aditamento ao Requerimento nº 5, de 2016, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que trata da reconstrução da BR 319 - Trecho Porto Velho (RO) - Manaus (AM), para incluir o nome do Senhor General GUILHERME CALS THEOPHILO GASPAR DE OLIVEIRA, do Comando Militar da Amazônia, no debate da respectiva audiência pública.*

**Autoria:** Senador Acir Gurgacz.

Em votação o requerimento.

As Sr<sup>as</sup> Senadoras e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

### ITEM 4

#### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 12, de 2016

- Não terminativo -

*Requer a realização de Audiência Pública, com representante da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), para discutir a proposta, apresentada pela Agência e submetida a Consulta Pública, de mudanças nas regras de direitos dos passageiros nos voos domésticos, entre as quais se incluiria o fim da franquia obrigatória de bagagem despachada e a possibilidade de desistência da compra de passagem em até 24 horas.*

**Autoria:** Senador Garibaldi Alves Filho.

As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

Temos uma solicitação do Senador Blairo Maggi para que, extrapauta, tenhamos...

O Relator, na verdade, é o Senador Valdir Raupp, mas o Senador Blairo Maggi, na qualidade de Relator *ad hoc*, vai nos propiciar apreciarmos o Substitutivo da Câmara dos Deputados nº 24, de 2015, ao Projeto de Lei do Senado nº 430, de 2011.

### EXTRAPAUTA

#### ITEM 8

#### SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS Nº 24, DE 2015, AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 430, DE 2011

*Altera a Lei nº 9,991, de 24 de julho de 2000, para disciplinar a aplicação dos recursos destinados a programas de eficiência energética.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados.

**Relatoria:** Senador Valdir Raupp.

Concedo a palavra ao Senador Blairo Maggi.

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

Então, passo à leitura do relatório a partir da análise que o Senador Valdir Raupp fez a esse projeto.

Consoante o inciso I do art. 104 do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre a matéria.

A proposição advinda da Câmara dos Deputados apresenta diversos dispositivos que trazem melhorias substantivas em relação ao projeto aprovado no Senado Federal.

Em primeiro lugar, busca-se fortalecer um dos mais importantes programas de eficiência energética do País: o Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica (Procel), que tem por finalidade promover a racionalização do consumo de energia elétrica no País, por meio de ações de combate ao desperdício e à redução do consumo de energia elétrica. Instituído há mais de 30 anos pelos Ministérios de Minas e Energia e da Indústria e Comércio, o Procel tem alcançado resultados significativos, razão pela qual julgamos positiva a iniciativa de reservar 20% dos recursos para eficiência energética previstos no art. 1º da Lei nº 9.991, de 2000, para suportar o Procel. Dessa forma, garante-se a manutenção e a expansão dos atuais programas executados no âmbito dessa iniciativa.

Se o Senador Ricardo Ferraço quiser terminar a conversa dele, eu espero.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Eu peço desculpas, mas a culpa não é minha; é do Senador Petecão, que chegou aqui me provocando.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Trata-se de uma vingança. *(Risos.)*

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Oposição/PSDB - ES) - Como diz o peixe, "estou morrendo pela boca". *(Risos.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Obrigado. Não tem nada não.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Em discussão o relatório. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o relatório.

As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

A matéria vai à Secretaria-Geral da Mesa para prosseguimento de sua tramitação.

Antes de iniciarmos a audiência pública convocada para a reunião de hoje, eu quero fazer um novo apelo aos Srs. Senadores no sentido de que tenhamos a devolução de processos que se encontram com S. Ex<sup>as</sup>, para que tenhamos aqui uma pauta mais robusta e o universitário possa se tranquilizar.

Informo que esta audiência pública será realizada em caráter interativo. Assim, as pessoas que tenham interesse em participar poderão fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania e também do Alô Senado.

A presente audiência pública se destina à discussão da concessão da BR-163, no trecho Sinop (MT) - Miritituba (PA) - Santarém (PA), com especial atenção à questão tarifária.

O requerimento é de autoria do Senador Wellington Fagundes, juntamente com o Senador Paulo Rocha e o Senador Fernando Bezerra Coelho.

Foi aprovado em 9 de março de 2016. Vamos ter a sua realização.

Convidamos a Sr<sup>a</sup> Natália Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, para tomar assento à mesa. *(Pausa.)*

Convidamos, ainda, Marcelo Bruto da Costa Correia, Assessor Especial do Diretor-Geral da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), bem como Diógenes Alvares, Gerente da Área de Estruturação de Negócios da EPL; Ricardo Pinheiro, Presidente-Executivo da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR; e o Sr. Edeon Vaz Ferreira, Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística, de Mato Grosso, Diretor da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja), membro do Instituto Brasil Logística.

Agradeço o comparecimento dos convidados e, desde logo, concedo a palavra à Sr<sup>a</sup> Natália Marcassa de Souza, Secretária-Executiva do Ministério dos Transportes, para fazer a sua exposição, para o que disporá de 10 minutos, mais a prorrogação que se fizer necessária.

**A SR<sup>a</sup> NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Bom dia a todos.

Eu gostaria de cumprimentar o Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Garibaldi; cumprimentar os meus colegas de Mesa, o Gerente Diógenes, da EPL; o Assessor Especial da ANTT, Sr. Marcelo Bruto; o representante Presidente da ABCR, Sr. Ricardo Pinheiro; e o representante da Aprosoja, Sr. Edeon.

Eu queria também agradecer e cumprimentar os Senadores Wellington Fagundes e Paulo Rocha pela oportunidade da discussão do projeto da futura concessão da BR-163, no trecho de Sinop a Miritituba, que é um assunto muito importante para o Ministério dos Transportes, e todas as demais autoridades presentes.

Eu serei breve, Sr. Presidente, farei apenas uma introdução, porque a pauta do requerimento é muito técnica, sobre a questão dos cálculos dos estudos. Então, a nossa equipe técnica vai ter condição de dar maiores detalhes sobre isso. Nós montamos uma apresentação com todos os detalhes. Depois, também, quem quiser continuar essa discussão conosco no Ministério, a ANTT e EPL, também vamos estar à disposição.

Só para termos um retrospecto da questão, a primeira fase do Programa de Investimento em Logística foi iniciada em 2012. Ele foi lançado pela Presidenta Dilma em 2012. E na parte de transportes, à época, em 2013, foram concedidas seis rodovias, que somavam, mais ou menos, cinco mil quilômetros em concessão, inclusive duas na região de que estamos falando, uma na BR-163, em Mato Grosso do Sul, e outra na BR-163, em Mato Grosso, que somam mais de 1,4 mil quilômetros de rodovia concedida à época.

Hoje, esses contratos já foram assinados e são uma realidade. Neste um ano e meio de contrato assinado e de realização de obras, nós temos, em números, 430 quilômetros de rodovia duplicada e entregues, nesse período de um ano e meio, e R\$8 bilhões investidos nesses contratos.

Então, o Programa de Investimento em Logística é uma realidade e já produziu frutos. Em sua segunda fase, encontra-se um dos projetos, que é o da BR-163, na continuidade Sinop - Miritituba, pois o Governo está dando especial atenção para o escoamento da produção pelo Arco Norte, que é uma região importante e que vai reduzir enormemente o custo logístico.

Eu vou passar a palavra agora para os próximos presentes a fim de que possamos entrar na questão de fundos, que é o modelo tarifário e de demanda do projeto de concessão.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço à Sr<sup>a</sup> Natália e concedo a palavra ao Sr. Edeon Vaz Ferreira.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Bom dia, Presidente; bom dia, Srs. Senadores.

Nós sabemos que, em uma concessão, a geração de pedágio impacta e muito no resultado econômico de qualquer atividade, mas também temos consciência de que se não fizermos a concessão, não teremos estradas. Portanto, nós temos duas situações. Em toda estrada que tem alto tráfego, é necessário fazer a concessão, pois o Poder Público não consegue fazer a manutenção adequada desses trechos.

No Mato Grosso como um todo, Sr. Presidente, estamos prevendo para 2024/2025 o tráfego de 46 milhões de toneladas de soja e 38 milhões de toneladas de milho. Somente no eixo da BR-163, são mais de 30 milhões de toneladas de grãos a serem transportados. Mato Grosso possui basicamente três grandes rotas em direção ao Norte do País: a da BR-364, para Porto Velho; a da BR-163, Miritituba - Santarém; e a das BRs-158 e 155, para Marabá, daí alcançando os portos de Belém e região.

A BR-163 vem se arrastando ao longo de décadas. Sua abertura foi concluída na década de 70, e ainda faltam pavimentar 104km para se chegar a Miritituba e 88km para se chegar a Santarém. Uma de nossas grandes preocupações é de que o processo da concessão venha interromper as obras que hoje estão sendo feitas pelo Dnit. Nós estamos extremamente preocupados com isso.

Por outro lado, o grande impedimento que nós teríamos para escoar a produção por essa região seria o dos terminais portuários, ou seja, as estações de transbordo de carga nos rios e também os portos. E nós vemos que a iniciativa privada está fazendo muito bem o seu papel. Na região de Miritituba, já estamos hoje com 10,5 milhões de toneladas de capacidade de transbordo e, até o final do ano, esse número chegará a 16,5 milhões de toneladas. Santarém já tem hoje capacidade de 5 milhões de toneladas, e até 2025 vai ter capacidade de 9 milhões de toneladas. Miritituba, até 2025, vai ter capacidade de 31 milhões de toneladas. Portanto, urge que nós consigamos concluir essa obra da BR-163.

Esta é uma visão das estações de transbordo de carga em funcionamento ou em projeto na região do Tapajós. Esta é uma das estações de transbordo de carga em funcionamento. Aqui, a ideia de uma estação de transbordo de carga flutuante, que está funcionando muito bem também. Outras unidades em franca construção. Esta unidade já está também em operação. Esta entra em operação até agosto deste ano. A Cargill, já ampliada, com 5 milhões de toneladas em Santarém.

Bem, qual é a nossa preocupação? Fazendo uma análise do PER, procurei resumir - e aqui está menor do que o encaminhado à ANTT, em função do tempo disponível.

Primeiro, não vimos no PER nenhuma exigência de reforço de capa, nos trechos implantados com 6 centímetros de CBUQ. O projeto original dessa rodovia é de 12cm de CBUQ. No entanto, em nenhum lugar, faz-se menção, no projeto, a esse reforço de capa.

O que nos preocupa? Preocupa-nos que a empresa assuma como está e, depois, venha buscar um reequilíbrio financeiro, o que é natural, pois não consta do projeto.

Há necessidade de adequação de localização de postos de pedágio em Novo Progresso e Trairão, no Pará, porque, nessas duas cidades, os postos de pedágio têm uma distância, um do outro, de mais de 200km, o que faz com que a tarifa, nesses pontos, seja superior a R\$20,00 por eixo.

Imaginem a situação do pequeno produtor, que mora ali, normalmente num raio de 50km dessas cidades. Quanto ele vai pagar de pedágio? Então, há necessidade de redimensionamento desses postos de pedágio.

A outra grande preocupação está no alto valor da tarifa-teto, colocado no projeto. Vejamos: efetuando uma projeção dos embarques, nas estações de transbordo de carga de Miritituba, em 2015, foram embarcados 2,9 milhões de toneladas de grãos, considerando os eixos, com um cálculo mais simplificado: caminhões de 40 toneladas com 7 eixos; e no retorno, com 2 eixos suspensos. Então, em 2025, já estaríamos, neste caso, com 25.500 eixos/dia.

Em Santarém, vamos ter mais 1.600, ou seja, em 2025, estaremos transportando por essa rodovia 33 milhões de toneladas. Estes 33 milhões de toneladas vão representar 27 mil eixos/dia.

Para nós, houve algum problema no cálculo - e foi aí que solicitamos à ANTT que fosse feita uma revisão desses números. Quando comparamos a situação da concessão Sinop-Miritituba, comparando com Rota do Oeste, que é duplicação da divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop e com a CCR MSVias, que é a duplicação da divisa de Mato Grosso até a divisa com o Paraná no Mato Grosso do Sul, podemos ver que, no caso de Sinop-Miritituba, no projeto de 30 anos, vamos gastar R\$882,00 por um caminhão de nove eixos. Num projeto de 12 anos, R\$854,00. Enquanto, na Rota do Oeste, numa distância 855km, quer dizer, basicamente cento e poucos quilômetros a menos, dá R\$346,00 e, no futuro, a pista vai ser toda duplicada. Em Mato Grosso do Sul, também: com toda a pista duplicada, R\$495,00.

Qual é a nossa preocupação? A de que, quanto a esse valor aqui, quando a empresa concorrente fizer a sua oferta, ele não tenha dado os 50% de desconto, porque não sabemos qual o percentual de descontos que vai ocorrer no leilão e na licitação.

No caso da Rota do Oeste, houve um desconto de 52% na época. Agora, o que nos garante que esse valor vai ter esse desconto?

Então, pedimos que a ANTT reveja seus números, para que, quando for à licitação, for a leilão, vá com a tarifa-teto menor. Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Sr. Edeon.

Concedo a palavra ao Sr. Marcelo Bruto da Costa Correia, Assessor Especial do Diretor-Geral da ANTT.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Bom dia a todos. Queria, em primeiro lugar, cumprimentar o Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Garibaldi Alves Filho, em nome de quem todos os demais Senadores, e os demais colegas de mesa.

Gostaria também de agradecer ao Senador Wellington Fagundes pela oportunidade de debatermos esse projeto aqui na Comissão de Infraestrutura, fazendo a observação de que esse tem sido um dos processos de participação social - este projeto especificamente - mais ricos da agência.

Tivemos um processo de audiência aberto no final do ano. Houve três audiências públicas com participação muito grande, tanto em Brasília quanto em Santarém e Itaituba, e como estamos hoje num momento de análise de um conjunto enorme de contribuições que recebemos para esse projeto, enxergamos esta reunião como mais uma oportunidade de recolhermos subsídios e contribuições para avaliarmos e submetermos os estudos e o leilão, com o máximo de qualidade possível.

Queria solicitar, por favor, que passassem a nossa apresentação.

Vou fazer uma breve apresentação da estruturação do projeto e da etapa em que se encontra, e o Diógenes, da EPL, vai seguir adiante, entrando mais especificamente nos aspectos relacionados à demanda, que são as principais fontes de preocupação da Aprosoja.

Como todos sabem - o Edeon já falou aqui -, basicamente o projeto da BR-163 era de uma concessão de 976km, indo de Sinop até Miritituba. Essa concessão tem duas características que a tornam um projeto mais desafiador para a agência e também para a EPL, em comparação com outros estudos e projetos de concessão que nós temos estruturados.

Primeiro, é uma rodovia que ainda não está totalmente pavimentada, como o próprio Edeon mencionou. Ela tem aproximadamente 120km a serem pavimentados. Então, esse é um desafio em termos de estruturação de projetos, porque não há ainda uma demanda consolidada, com a via já em pleno funcionamento, como ocorre em geral com as demais concessões que nós até hoje colocamos para leilão.

Um segundo aspecto bastante desafiador - peço, por favor, para passar para o próximo eslaide - é esse eixo fundamental para o chamado Arco Norte, que tem alguns projetos adicionais, com algumas rodovias que também transportam carga similar na região, mas com alguns projetos previstos para implementação nos próximos anos, em especial no modal ferroviário, destacando por exemplo a Ferrogrão, que segue basicamente o mesmo eixo da rodovia.

Então, este é outro desafio em termos de estruturação de projeto: como tratar um eventual ingresso em operação de uma ferrovia que potencialmente poderá competir com a mesma carga que seja transportada pela rodovia BR-163. São características importantes e bastante desafiadoras em termos de estruturação de projetos.

Pode passar, por favor.

Os Municípios interceptados pela concessão são doze, a maior parte no Mato Grosso: Sinop, Cláudia, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá e Guarantã do Norte. No Pará: Novo Progresso, Altamira, Trairão e Itaituba.

Pode passar.

Nós tivemos esse processo iniciado em fevereiro de 2014, através de um procedimento de manifestação de interesses lançado pelo Ministério dos Transportes, no qual se candidataram e foram autorizados a desenvolverem estudos para esse eixo um conjunto de vinte grupos. Ao final desse processo, que durou mais ou menos um ano e quatro meses, dois desses grupos de fato foram até o final, entregaram estudos para análise dos Transportes, da EPL e da ANTT; e o estudo escolhido, com base num critério técnico e bastante transparente desenvolvido pela comissão que julga as PMIs no âmbito do Governo Federal, foi o estudo da Empresa EcoRodovias.

Pode passar, por favor.

O estágio atual do processo. Como eu falei, boa parte dos temas levantados pelo Edeon têm sido objeto de análise e estudo, antes mesmo da submissão à audiência pública. Com o próprio Edeon, nós estivemos várias vezes em debate, antes, durante e agora depois também, na audiência pública, porque o aviso foi em fevereiro de 2014, a autorização saiu em maio, nós tivemos entrega dos estudos basicamente um ano depois. Entre maio de 2015 e o final do ano, houve bastante discussão da ANTT, da EPL e dos Transportes em especial sobre a demanda, como o Diógenes vai demonstrar com os setores afetados. Inclusive discutimos com o Edeon na oportunidade, e submetemos aquilo que entendemos que era mais apropriado, do ponto de vista dos estudos técnicos, nós recebemos.

E em 29/12, houve a audiência pública. Foram realizadas três audiências presenciais e recebemos ainda inúmeras contribuições, não só nas audiências públicas presenciais, mas também através dos diversos canais de comunicação que a Agência deixa ao público.

Atualmente, estamos na fase de avaliação. Como eu disse, foi um dos processos mais ricos e participativos que tivemos. O conjunto de contribuições é muito grande, várias com razoável complexidade. Estamos numa fase de análise, e continuaremos abertos ao debate até lá.

Vou passar a palavra ao Diógenes, para que ele entre mais especificamente na questão do estudo de demanda.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes que V. Ex<sup>a</sup> assuma a Presidência, concedo a palavra ao Sr. Diógenes Alvares, Gerente da Área de Estruturação de Negócio da EPL.

**O SR. DIÓGENES ALVARES** - Obrigado, Senador Garibaldi, pelo convite. Gostaria de agradecer aos demais Senadores e presentes.

Meu dever aqui é o de fazer uma apresentação estritamente técnica sobre o estudo de tráfego, mostrando aos senhores o rigor técnico metodológico utilizado para a construção do cenário de tráfego, que afeta obviamente as receitas da rodovia.

De forma bem rápida, sem querer adentrar com muito detalhe em cada um dos elementos, gostaria apenas de apresentar aos senhores a estrutura básica de um estudo de tráfego. Esse fluxo demonstra as principais etapas e a concatenação entre essas atividades, para, ao fim, ter-se a chamada curva de demanda.

O trabalho se inicia com os trabalhos de campo, que são as coletas de informação no campo, as contagens de veículos, as pesquisas de origem e destino e preferência declarada. Então, o trabalho todo se inicia com a coleta de informações primárias.

Após essa primeira fase do trabalho, passa-se à montagem da rede, ou seja, ao mapeamento da rede viária que afeta a região onde se localiza a rodovia. Isso é obviamente utilizado nos modelos de simulação, que são base para o estudo de tráfego. Após essa etapa, é calculado o volume diário anual, o volume médio anual. Então, são feitas diversas transformações naqueles valores primários coletados, de forma a representar estatisticamente o que seria um comportamento anual desse volume de tráfego.

Obviamente, é feita toda a análise dos estudos coletados em campo, no que diz respeito às pesquisas de origem, destino e preferência declarada. Basicamente, essas pesquisas visam demonstrar o perfil do usuário que transita por aquele sistema rodoviário, bem como o comportamento que ele alega nas pesquisas. Isso é muito importante para alimentar os sistemas de simulação de tráfego.

Como passo posterior, é feita a alocação dessas viagens, com a concomitante verificação da localização das praças de pedágio, e aqui existe um trabalho técnico muito grande, visando obviamente buscar a localização mais adequada do ponto de vista da otimização das receitas da concessão, bem como em respeito às questões técnicas - localização geográfica, posicionamento de praça, respeito à equidade na distribuição do pedágio. Enfim, busca-se fazer com que o usuário pague a tarifa de pedágio a mais justa possível.

Por fim, o que se tem é basicamente mapeado o ponto de partida para o estudo de tráfego, passando para uma fase de extrapolação para o futuro. Então, aqui, existe um exercício técnico bastante complexo e robusto, que é prever, para os próximos 30 anos, o que deveria ser o comportamento da demanda.

Para isso, basicamente, o estudo parte para duas frentes: uma frente é o que se tem hoje, extrapola-se o que se tem hoje para o futuro; bem como associa-se à questão logística. Obviamente, no trecho da BR-163, isso se torna ainda muito mais importante por se tratar de um projeto que denominamos quase *greenfield*, ou seja, a rodovia ainda não foi implantada.

Então, o estudo logístico mostrando a capacidade futura de tráfego talvez seja o elemento mais importante. Esse é um elemento que o Governo, através das suas vinculadas, Ministério dos Transportes, ANTT, EPL, tomou um cuidado muito grande em colocar um estudo que fizesse sentido do ponto de vista logístico.

Passado esse introito, para mostrar aos senhores o rigor metodológico que foi utilizado - não sei se esse mapa está muito visual -, essa é a demonstração do posicionamento, ao longo do eixo da rodovia, de todos os postos de coleta de dados primários que foram utilizados. Então, essas contagens foram realizadas por uma empresa subcontratada pela EcoRodovias, chamada Comap, uma empresa conhecida já no setor rodoviário e essas pesquisas foram realizadas basicamente em dois meses do ano de 2014, junho e setembro.

As pesquisas de origem/destino e preferência declarada também foram realizadas praticamente nos mesmos locais de contato.

Aqui é só uma explicação em forma de tabela dos postos que foram utilizados, mostrando exatamente a quilometragem dessa rodovia onde foram instalados os postos de coleta de dados e onde aconteceram também as pesquisas de origem/destino e preferência declarada, mostrando o rigor técnico na coleta das informações, seguindo, inclusive, o termo de referência emitido na época do PMI, quando foram travadas algumas premissas básicas para respeito e entrega de um estudo robusto de demanda.

Aqui mostramos as quantidades de entrevistas. As pesquisas foram distribuídas tanto no Mato Grosso quanto no Pará, tanto no eixo da BR-163 quanto na BR-230, que é a famosa Transamazônica, e somaram 6.200 entrevistas, o que demonstra um número robusto de entrevistas visando coletar o perfil médio do usuário e o comportamento médio desse mesmo usuário.

Aqui apenas para mostrar que as pesquisas aconteceram em junho e setembro. Nós buscamos os dados de exportação de soja que mostram o comportamento de transporte no Estado de Mato Grosso.

O gráfico de cima demonstra soja. O gráfico de baixo é a exportação de milho. Conseguimos entender desse gráfico o comportamento sazonal dessas duas culturas, mostrando um pico basicamente no final do primeiro semestre, mostrando que, em junho, um dos meses onde foram feitas as contagens, pegou-se aqui basicamente o auge da safra de soja. Essa mesma pesquisa pegou o vale de milho.

Por outro lado, setembro pegou o momento de alta de milho e o momento de baixa de soja. Então, conseguiu-se buscar os dois momentos principais de transporte dos principais grãos agrícolas do Estado de Mato Grosso.

Então, para mostrar que, basicamente, devido a essa sazonalidade, o estudo conseguiu capturar os momentos mais sensíveis de ambas as culturas.

Aqui, também fruto do estudo, demonstra os principais pares origem/destino, mostra os principais fluxos.

Então, aqui focando em veículos pesados, podemos observar no estudo foi basicamente o fluxo entre Guarantã do Norte e Matupá. Então, o fluxo em relação a Miritituba ainda não foi evidenciado aqui, talvez pelo fato de que os projetos ainda estão em fase de amadurecimento.

Bom, e aqui acho que é o eslaide, talvez, mais importante que a gente gostaria de apresentar. Basicamente resume os números coletados dos estudos que foram apresentados tanto pelo PMI quanto pelo estudo adotado pelo Governo.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. DIÓGENES ALVARES** - O estudo entregue pelo PMI revela este comportamento em termos de carga expressa em toneladas, aqui, que passará pela rodovia.

O Governo, EPL, basicamente, juntamente com o Ministério dos Transportes e a ANTT, tem uma preocupação muito grande em relação a isso, principalmente em se criar uma consistência nos estudos que existem associados ao Arco Norte. E, para tanto, nós decidimos que o estudo desenvolvido pela LabTrans, pela Universidade Federal de Santa Catarina, pudesse representar aqui de forma mais fidedigna esse comportamento, uma vez que é o estudo hoje utilizado para dimensionar e planejar todos os projetos no Arco Norte. Basicamente as ferrovias seguem os estudos preparados pela LabTrans, os *master plans* dos terminais, dos portos da Região Norte também seguem o mesmo rigor técnico desenvolvido pela LabTrans. E por uma questão de consistência, a gente entendeu como relevante se utilizar, no estudo logístico da BR-163, o estudo produzido pela LabTrans.

Então, é importante notar que existe uma diferença significativa de fluxo de carga entre o que foi adotado nos estudos e o que foi originalmente desenvolvido. Por uma questão de consistência, a gente adotou o estudo da LabTrans. Estamos falando daqui, em 2030, em uma diferença de 7 milhões de toneladas por ano.

Esse estudo, obviamente, tomou todas as precauções para diferenciar o que seria uma demanda captada pelo eixo rodoviário de uma demanda captada pelo eixo ferroviário. Até fiz questão de trazer aqui o mesmo estudo utilizado para a Ferrogrão, como o Dr. Marcelo Bruto apresentou, que é a ferrovia que também liga Lucas do Rio Verde a Miritituba, ou seja, corre praticamente paralela à rodovia, mostrando que existe uma diferença, de fato, na carga a ser transportada. Então, há uma diferença, a maior, por óbvio, uma vez que a própria vocação da ferrovia permite que ela transporte outras cargas, nas quais, basicamente, o setor rodoviário não tem condições de transportar. Por exemplo, a carga mineral, não faz muito sentido levar minério de ferro ou outros elementos minerais pela rodovia.

Então, essa é basicamente a diferença. E mostrar que este estudo foi o estudo que nós adotamos para a apresentação do projeto da BR-163.

Aqui, esse gráfico visa, basicamente, demonstrar qual é o crescimento médio dessa demanda dentro do estudo. Mostrar que, diferentemente de outros estudos rodoviários, nos quais há, na partida, uma fuga de usuários em função da impedância que o pedágio gera; as pessoas que, no começo, se assustam um pouco com a cobrança de pedágio e buscam rotas alternativas. Essa rodovia é diferente, a gente entende que ela é 100% atrativa de novas cargas e novos fluxos, por conta de uma demanda, obviamente, crescente e patente naquela região.

É sabido por todos que o custo médio do frete vai cair sensivelmente com a implantação desse trecho rumo ao Arco Norte.

Uma coisa que é importante apresentar aqui, senhores, é o crescimento médio evidenciado em 30 anos, nós estamos falando de quase 4% ao ano. O que demonstra a robustez desse projeto em termos de demanda agregada.

É importante verificar que, em outros estudos rodoviários, esse crescimento médio é muito inferior a essa rodovia. Nós estamos falando de veículos, VDMA, que é o volume médio, a quantidade de veículos que trafegam por essa rodovia. Quando nós transformamos isso em veículos equivalentes, ou seja, em eixos... Por que a gente tem que fazer essa transformação? Porque, basicamente, o eixo é que se transforma em receita. Os pedágios são cobrados em função de eixos e não em função dos veículos.

Portanto, aqui, a gente demonstra que esse crescimento é ainda mais parrudo. Nós estamos falando de quase 6% ao ano, uma vez que esse pulo, que nós temos aqui evidenciado, se dá em função da passagem de caminhões muito grandes - nós estamos falando aqui de caminhões de nove eixos, sete eixos, que são hoje os caminhões utilizados para transporte de grãos.

Então, isso reflete, exatamente, nesse que é basicamente o término da pavimentação, a condição *sine qua non* para cobrança de pedágio. Não faria sentido cobrar pedágio sem ter asfalto nem ponte construída.

Bom, aqui é basicamente muito técnico para mostrar o *mix* de veículos, então, a gente percebe que na partida a participação de veículos de sete, nove eixos sobre o total de veículos é pequena. Obviamente, porque aqui ele não refletiu a realidade que hoje já é Miritituba.

Lembrando que esse estudo foi feito em 2014, então, ainda não capturou todo o amadurecimento da região, e mostra que essa rodovia terá uma mudança de perfil logo no curto prazo. Ela passará a ter um perfil, majoritariamente, de caminhões de grande comprimento, de grande extensão. É o que está evidenciado no estudo.

Aqui embaixo é a mesma conclusão, só que por conta de um multiplicador que nós apresentamos.

Concorrência com outros modais, por óbvio que aqui existe uma concorrência intermodal com a Ferrogrão, a gente sabe que esses são dois projetos que concorrem pela mesma carga. Em princípio, na audiência pública que foi realizada pela ANTT, foram apresentados dois cenários. Um cenário de 30 anos, que é o cenário padrão que nós temos utilizado nas concessões de rodovias. Então, para esse cenário de 30 anos, a gente teria claramente uma concorrência com a Ferrogrão. E apresentamos também um cenário de 12 anos, que é um cenário que teria por objetivo exatamente evitar essa concorrência, sabendo, desde já, que a Ferrogrão concorre com o produto que é o produto principal da rodovia.

Então, no caso de concorrência por 30 anos, a ideia seria construir uma saída contratual para mitigar esse risco de concorrência. Enquanto que, no cenário de 12 anos, como esse risco cai sensivelmente, a ideia seria controlar esse risco via extensão da concessão.

Os fatores de impacto no valor do pedágio.

Presidente, eu peço desculpa, mas eu não perguntei ao senhor, no início, qual o tempo que eu teria para falar? Afirmo que já estou quase terminando.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex<sup>a</sup> pode continuar.

**O SR. DIÓGENES ALVARES** - Muito obrigado.

Uma coisa que é importante ressaltar para os senhores - e também não é o nosso desejo colocar tarifas elevadas, até porque, a gente entende a importância desse ramal ligando ao Arco Norte para redução do nosso custo Brasil - que existem elementos hoje fora do controle técnico que afetam sensivelmente as tarifas.

Um primeiro elemento é a elevação da remuneração dessas concessões, de forma a refletir um novo padrão de rentabilidade de custo de oportunidade que é exigido pelo mercado, isto é, não seria prudente colocar nesse tipo de projeto uma taxa de retorno muito inferior ao custo de oportunidade que hoje o investidor teria basicamente no título de renda fixa; a gente não conseguiria atrair potenciais investidores nesse processo. Então, esse elemento gera a elevação tarifária.

O outro elemento é o efeito do eixo suspenso, produzido pela Lei dos Caminhoneiros. A gente tem percebido, nas outras concessões, o impacto da ordem de 10% sobre a tarifa de pedágio. É um impacto muito relevante sobre os pedágios.

Só para explicar aos senhores que, hoje, o caminhão tem condições de levantar o eixo, quando ele passa vazio. Quando ele levanta o eixo, a concessionária não pode mais cobrar o pedágio por aquele eixo. Então, isso reduziu fortemente a receita da concessão, e isso, por óbvio, provoca um aumento na tarifa.

E, nesse caso específico da BR-163, esse efeito ainda é mais forte, é mais robusto, por conta da própria característica do setor se traduzir em um eixo de passagem de caminhões pesados. Para terem uma ideia, um caminhão hoje de nove eixos pode levantar até cinco eixos. Então, é como se um caminhão perdesse mais da metade da receita potencial dele, para os senhores entenderem como é sensível esse elemento.

Impactos que não estão presentes no estudo: o valor do cimento asfáltico de petróleo. O que é isso? É basicamente a principal matéria-prima para pavimentação e construção de pista. Esse elemento já teve, até dezembro de 2015, uma variação de quase 40%. Então, esse elemento afeta sensivelmente os investimentos do projeto, lembrando que esse nosso estudo tem como data base janeiro de 2014, portanto, ainda não reflete esses elementos.

E o próprio efeito do PIB - não é, senhores? -, como é sabido por todos, recentemente tivemos o anúncio do PIB 2015. E, infelizmente, apresentou comportamento negativo, em torno de 4%, foram exatamente 3,84% de queda. A própria ABCR está aqui, e o Dr. Ricardo, enfim, pode corroborar essa afirmativa, em que se verificou uma queda substantiva no tráfego de veículos pesados no País.

Estou quase no fim da apresentação, Sr. Presidente, e gostaria de mostrar que hoje a previsão é de sete praças de pedágio, num trecho de 976km, o que gera um trecho de cobertura do pedágio, de fato, elevado. E, conforme evidenciado pelo Dr. Edeon, entre Novo Progresso e Trairão, de fato, temos uma extensão bastante elevada. E o objetivo aqui foi tentar refletir

nesta estruturação, nesse desenho das praças, a característica principal desse trecho, que é praticamente um corredor de transportes.

Obviamente, não podemos nunca esquecer as regiões que são afetadas, os usuários dos Municípios, mas o objetivo maior foi tentar reduzir tarifa. Quanto menos praças de pedágios colocamos, menor é a tarifa quilométrica. Então, o objetivo aqui foi tentar reduzir o impacto da tarifa, embora haja essa questão de colocar aqui eventualmente uma praça de pedágio para tentar reduzir ou diminuir a iniquidade.

E o que seria a iniquidade? Seria fazer com que é a pessoa que está ali no Município pague a tarifa mais justa possível para fazer esse deslocamento. Esse também é o intuito que colocamos no estudo.

Por fim, é só um resumo, isto aqui é sabido por todos: a tarifa-teto de referência, para o cenário de 30 anos, atualizado para janeiro de 2015, ficou em torno de R\$10; e, para o cenário de 12 anos, em torno de R\$9,73. Não é desejo nosso obviamente ter uma tarifa tão elevada, mas reflete um pouco a circunstância atual de governo e de cenário macroeconômico que, enfim, trouxeram elementos adicionais que oneraram essa tarifa de pedágio.

É importante lembrar que essa é a tarifa que vai para o leilão. Então, esperamos e temos a perspectiva de que esse seja, de fato, um projeto que vai gerar muita atratividade para o mercado obviamente, porque se trata de um potencial enorme de negócio. Por isso, espera-se deságio nesse certame, o que vai basicamente trazer para baixo a tarifa projetada.

Agradeço a atenção de todos.

Muito obrigado, Presidente Garibaldi.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de passar a palavra ao último convidado para fazer a sua exposição, eu quero fazer um apelo ao Senador Blairo Maggi e ao Senador Hélio José, para que formalizem as propostas de política pública para o presente exercício, porque o prazo é até final de março.

V. Ex<sup>as</sup> já verbalizaram isso, mas não escreveram.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu fiz uma sugestão naquele dia.

Eu vou apresentar a sugestão, mas eu acho que a Comissão terá que decidir o que vamos discutir.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu sei que V. Ex<sup>a</sup> não quer se comprometer muito.

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

**O SR. HÉLIO JOSÉ** (PMDB - DF) - Nobre Senador, primeiro quero cumprimentá-lo, não havia dado bom dia hoje a V. Ex<sup>a</sup>.

O apelo estará atendido. Ontem eu fui eleito Vice-Presidente da Comissão de Energia das Américas.

A discussão da questão das energias alternativas eu acho fundamental não só para o Brasil, mas para os países latino-americanos.

Com certeza, vou apresentar um calendário e uma proposta para discutirmos nesta Comissão.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a concedo a palavra ao Sr. Ricardo Pinheiro, Presidente-Executivo da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

**O SR. RICARDO PINHEIRO** - Muito bom dia! Muito obrigado, Presidente.

A ABCR agradece muito a oportunidade de estar nesta Casa. Não é a primeira vez, mas temos tido esse contato aqui já mais frequente, e isso é importante, até para conhecer os trabalhos da Comissão.

Eu queria cumprimentar todos os meus colegas de Mesa, representantes do Governo, da sociedade aqui e da Aprosoja.

Quero cumprimentar o Senador Wellington Fagundes, autor do requerimento que redundou na nossa participação na discussão desta manhã.

Eu queria começar a minha conversa, mais ou menos, dizendo que a discussão está focada em um projeto que está sendo montado, sendo formatado, em fase de preparação, portanto a ABCR, representando as concessionárias, representa as concessões já existentes. Então, eu vou fazer um contraponto, simplesmente para mostrar um pouco o que é o resultado da ABCR nos 20 anos de concessão e todo esse lastro de dados que temos e experiência vivida num País, que nos autoriza, após todos esses elementos que aqui foram colocados, mostrar por que o programa de concessões é um programa de sucesso.

Então, acho que tudo que ouvimos aqui nesta manhã, o motivo de estarmos aqui discutindo detalhes da formatação desse projeto é o que dá a garantia depois de resultados.

Eu começaria com a exibição de um filme rápido, para mostrar os 20 anos do Programa de Concessões no País. Depois usarei o tempo restante para fazer algumas chamadas de pontos que eu considero mais ligados à discussão deste momento.

*(Procede-se à exibição de vídeo.)*

**O SR. RICARDO PINHEIRO** - Bom, dito isso como pano de fundo, para a gente analisar os temas que estão aqui, eu chamaria atenção para alguns aspectos, a maioria deles já colocado: o programa recente de expansão da concessão está buscando uma maior integração do País, e todos estão rumando agora para o Norte e para o Nordeste. A experiência brasileira é uma experiência numa área de alto índice de desenvolvimento, e eu diria que de uma concentração de cerca de 65% do PIB. Esses números já foram colocados, anunciados e, independentemente do que venhamos fazer em termos de concessão, se não fizermos mais nada, estão garantidos R\$50 bilhões de injeção na economia para os próximos cinco anos das concessões existentes.

Eu acho que isso é pouco explorado, a própria sociedade não conhece muito esses números. Mas, se nada for feito, já existe um comprometimento para coisas, porque os contratos são de longo prazo. Isso é importante dizer, porque são compromissos já assegurados, financiamentos já assegurados.

Um marco importante foi a ponte, porque, se nós estamos falando de 25 anos de concessão e, com a ponte, já estamos sinalizando mais 30, então, estamos falando de 50 anos de experiência neste País de concessão, é o que nos autoriza a continuar com o programa. Os avanços têm um embasamento na transparência das relações do poder concedente, das concessionárias, dos usuários. As concessionárias têm isso muito claro, e fazemos isso em nome e em delegação do poder concedente. As concessionárias têm um contrato, têm responsabilidades e conhecem muito bem essa relação.

Quanto aos dados, se fizemos um recorte dos investimentos realizados, das receitas obtidas do pedágio, investimento é o item de maior peso na aplicação dos recursos desses pedágios. Mas não podemos esquecer que, além disso, há despesas operacionais, e há tributos também que voltam para o Governo, entram na cadeia produtiva e produzem resultados.

Aqui um pouco de história, dos 20 anos, mas eu vou passar sobre isso mais rapidamente. Sobre a estrutura regulatória, tudo começa na Lei nº 8.987, de 1995. Então, isso está muito bem fundamentado, o programa tem um marco regulatório jurídico testado - isso é importante.

Eu trago alguns elementos para reflexão que acho que coincidem mais com a discussão desta manhã. Se eu fizer uma tentativa do caminho do edital até o contrato, e a fase que estamos vivendo é uma fase de discussão de edital ainda, olhando um pouco essa primeira fase, que é essa que estamos, sobre o caso do projeto de Sinop até Miritituba, o que está se buscando é exatamente, uma vez definidos os investimentos a serem realizados na rodovia, estabelecer qual é a tarifa de referência, qual é a tarifa projetada com essa taxa interna de retorno. Eu acho que toda a discussão desta manhã é acerca deste primeiro momento em que nós estamos, quer dizer, o que foi dito aqui pela EPL, confirmado pelo regulador e também referendado pelo Ministério, na pessoa Natália, Secretária Executiva, é que esse é o momento dessa discussão.

Qual é essa tarifa que, ao longo desse período, é capaz de contrapor esses investimentos que já estão definidos? Pergunto isso porque essa é a responsabilidade que vai ficar com a concessionária. Daí a nossa preocupação com essa discussão também, porque a concessionária entra no circuito e assume um leque de responsabilidades. E nasce com um contrato, definindo uma tarifa de referência. Daí para frente, são riscos. Existe uma série de riscos corridos. Estamos falando de projetar algo que tenha que perdurar por 30 anos. Então, eu acho que a segunda fase que está sendo prometida desse projeto está à frente ainda, com as várias empresas fazendo essa competição, tentando reduzir essa tarifa de referência, e a última fase, que é o contrato de concessão. Mas, só para pontuar, nós estamos ainda nessa fase, e foi aqui dito que esse encontro é da discussão da modelagem. Ou seja, em termos gerais, se eu tiver um contrato de concessão, o que a concessionária tem como responsabilidade são investimentos e despesas operacionais definidas numa lista, o conhecido PER, mas ela vai ter que fazer isso tudo com base em quê? Na tarifa de pedágio. E sabe que isso tem que financiar esses compromissos.

Essa equação financeira, que nos dá alguma segurança, é exatamente isso. Quer dizer, essas entradas, que nós estamos chamando "receitas de pedágio", que se contrapõem às despesas do PER, têm toda uma política tarifária por trás, que é o arcabouço legal, o qual já comentamos, mas uma série de riscos. Então, quando aqui se discute o projeto de Sinop a Miritituba, a grande discussão desse momento aqui é o nível de tráfego. Então, as concessionárias vão assumir qualquer redução que seja feita aqui ou na fase de modelagem. Nós estamos atentos a isso. Está claramente posicionada aqui uma contribuição da Aprosoja, dizendo o seguinte: esse tráfego é muito baixo. E o Governo, a modelagem, aqueles especialistas que estão desenhando estão dizendo outra coisa: "Não, esse tráfego está dentro da minha melhor previsão". Então, veja, nós vamos ficar bastante atentos às condições de contorno dessa definição.

Eu acho que, com isso, eu até encerraria esse momento e me colocaria à disposição, Presidente, para explorarmos um pouco mais esse ponto, que é onde se concentra toda a discussão da parte da manhã.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a V. S<sup>a</sup>.

Dando início aos debates, nós temos a prioridade dos autores dos requerimentos. E, no caso, o requerimento foi de autoria do Senador Wellington Fagundes e do Senador Paulo Rocha, mas, se eles quiserem ouvir os colegas antes, poderão abrir mão dessa prioridade ou não, porque nós só temos aqui inscrito, depois dos autores, o Senador Blairo Maggi. É evidente que eu estou querendo proteger o Senador Blairo Maggi, claro, mas não sei se posso.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Como ele achou que o senhor deu uma atropelada nele no começo, é uma forma elegante de o senhor poder consertar todas as coisas, então eu vou concordar com V. Ex<sup>a</sup>. Ele pode falar primeiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O Senador Paulo Rocha confirma?

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu queria inclusive que o Senador...

**O SR. PAULO ROCHA** (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - Ao contrário: o Senador Blairo Maggi e o Vice, porque ele tem muita importância nesse processo do que eu vou dizer.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Então, V. Ex<sup>a</sup> tem a palavra.

**O SR. PAULO ROCHA** (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - Na fala dele, com certeza, ele vai dar a solução também para nós lá do Pará.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Tem a palavra o Senador Paulo Rocha.

**O SR. PAULO ROCHA** (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - Obrigado, Wellington.

Eu queria saudar todos os nossos convidados.

Não vou me estender muito ao falar da importância da rodovia BR-163, principalmente para o escoamento da produção para o nosso País. Agora, com o chamado Arco Norte, na infraestrutura, na questão dos portos para processar o nosso desenvolvimento, a nossa exportação para os grandes centros mundiais, nosso Estado está estrategicamente localizado: na saída do Rio Amazonas, bem na frente do Mercado Comum Europeu, vizinho do continente norte-americano e no canto da entrada do mercado asiático, através do Canal do Panamá. Por isso, é fundamental essa questão da logística e da infraestrutura, principalmente em relação aos portos. Nós temos consciência disso e sabemos da importância do nosso Estado nesse aspecto.

Também todos sabem aqui que é uma região que necessita da presença de governos, tanto do Governo Federal como dos governos estadual e municipal. O que existe na região foi construído pelos empreendedores que foram mandados para lá. É claro que há um pouco de presença do Estado, mas muito aquém das necessidades do nosso povo e da nossa gente. Essa visão de a Amazônia ser só floresta e água não é verdade. Há 20 milhões de habitantes dentro das matas, pessoas que querem viver bem e dignamente, como todos no Brasil.

Além de levantar algumas preocupações quanto à concessão, da qual sou a favor, o filme mostra a importância dos avanços e das conquistas que tivemos com a presença do setor privado nessas concessões. Sou a favor, inclusive da concessão nos portos, nos aeroportos, etc., para poder tirar esse déficit, já que, ao longo dos séculos ou dos anos, o nosso Brasil, o nosso Estado brasileiro não deu conta de resolver esses problemas.

Vou levantar umas questões quanto ao mérito da concessionária, mas, antes, eu queria concluir a minha intervenção sobre a questão do desenvolvimento. Por isso, quero provocar meu companheiro e parceiro Blairo Maggi. Falo isso porque ele é uma mistura de Senador e de grande empreendedor do setor. Nós sabemos da importância dos seus empreendimentos no processo de desenvolvimento do seu Estado e da nossa região.

Primeiro, como solucionar os problemas de infraestrutura nas travessias urbanas? Vocês sabem que essa é uma demanda muito grande. Por onde passou, o Ricardo, que é presidente de várias concessionárias, deve ter tido essa experiência. Como foi resolvida essa questão das travessias urbanas? É claro que vocês resolveram isso no centro-sul do País, onde as travessias urbanas são mais complicadas ainda. Mas lá existe essa questão, que é uma das reivindicações dos prefeitos. É claro que os prefeitos querem aproveitar o momento para também resolver o déficit do seu Município quanto à questão da infraestrutura. Geralmente, essas estradas passam no centro das cidades, porque são construídas ao redor, a partir da beira da estrada, e vão crescendo. Então, há essa questão da infraestrutura.

A outra questão é o problema da circulação ao redor das cidades, da circulação normal das cidades. O cara que mora a 10km da cidade e trabalha na cidade ou o cara que mora na cidade, mas tem uma roça ali perto e levanta cedo e vai de carro, etc... Como fica a questão da tarifa para esse pessoal?

Particpei de um debate sobre essa questão em Itaituba e estou tentando ser aqui o porta-voz dos prefeitos - aliás, pedi que os prefeitos viessem para cá também, mas não deu tempo - em relação, digamos assim, a essas preocupações com a infraestrutura ao redor das cidades e com essa questão da tarifa da circulação normal, eu diria, da vida da população em torno da cidade e vizinha da cidade. Por mais baratas que as tarifas sejam, são R\$10,00 cada vez que o cara vai passar nessa estrada. Então, os prefeitos levantam muito, nessa questão, naturalmente, a preocupação da população.

Por fim, eu queria levantar exatamente essa questão do desenvolvimento da nossa região. É claro que não é papel do empreendimento resolver o problema da infraestrutura, mas, se tentarem reivindicar que o concessionário possa resolver os problemas dos déficits de infraestrutura da região - o que, obviamente, não é seu papel -, naturalmente, se a concessionária o fizer, vai ter que passar o preço para a tarifa.

Então, para nós da região - chegou o Flexa aqui, em bom momento -, a preocupação é com a questão do desenvolvimento da região. Ou seja, é bem exemplar essa situação de Itaituba. Isso está sendo pensado pelo Brasil, pelo Governo Federal, e, por causa dessa exigência estratégica do escoamento da nossa produção do Centro-Oeste do País, lá estão sendo implantados sete portos. Eu estive lá. São grandes empreendimentos, grandes investimentos. Está havendo um novo panorama em Miratubá, na beira lá, é verdade. Os grandes grupos estão se instalando no local. Mas nós estamos vocacionados ali para entreposto: a soja chega lá, no caminhão, entra em uma barcaça, que desce o Rio Tapajós e, depois, o Amazonas, e vai lá para Conde ou para outro porto que está sendo construído ali para entrar em um grande navio e ir embora.

Em Itaituba também está sendo pensada a construção de cinco hidrelétricas para produzir energia limpa, para produzir energia para o nosso desenvolvimento. Correto. Essa é a nossa vocação? Tudo bem. Mas o que nós pensamos como desenvolvimento para aquela região? Porque, junto com a hidrelétrica, vem logo o Linhão, para poder exportar energia para o centro-sul do País, onde se consome mais energia. Nada contra. Mas nós da região temos que colocar na mesa, nestes grandes debates aqui, a questão do desenvolvimento da região. Temos que saber ali como agregar ali valores, etc., para não ser apenas um entreposto ou, então, produção de energia para exportar para o centro-sul do País.

Estou dizendo isso para vocês aqui porque essa tarefa é nossa. É tarefa nossa dizer "neste momento, nós queremos isso, tudo bem, mas aqui nós queríamos também um empreendimento". Quem sabe, por exemplo, o pessoal da Aprosoja não possa pensar em deixar um pouquinho do grão para verticalizar lá e entrar em uma cadeia produtiva através da ração ou se não podemos ter um polo de produção animal, com frigoríficos, etc.

Sei que é tarefa nossa apresentar um projeto para isso. Mas eu queria levantar essa questão exatamente para darmos a importância desse empreendimento. Eu sou a favor da concessão. No entanto, nós do Pará temos que colocar à mesa, com todo o respeito aqui ao nosso Blairo e a todos, que queremos agregar valores e alavancar o nosso desenvolvimento.

Como disse, nós não temos só rios, só florestas; nós temos 20 milhões de habitantes que também querem viver com a comodidade e a dignidade da vida moderna.

Então, era isso que eu queria colocar e quero já dizer ao Presidente que eu acho que seria oportuno, Flexa - e isto poderia ser iniciativa nossa, de nós dois, pois você sabe que eu não sou padrinho, que não gosto de ser padrinho de nada sozinho, mas esta é uma tarefa da nossa Bancada - entrarmos com requerimento, nós dois, ou até, quem sabe, o nosso outro Senador, Jader Barbalho, para a realização de uma audiência pública ou de um seminário de desenvolvimento a partir da Comissão de Desenvolvimento Regional daqui, do Senado Federal. Chamaríamos o Governo Federal, o Governo estadual, os governos municipais e os empreendedores para um grande seminário para discutirmos esse desenvolvimento. Podemos receber bem ou ser habitat de grandes empreendimentos disso, mas não dá só para produzirmos energia, exportar para fora, para o centro-sul, e também sermos entreposto do nosso grande desenvolvimento do Centro-Oeste.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu agradeço ao Senador Paulo Rocha e comunico o seguinte: nós vamos ter agora a intervenção do Senador Blairo Maggi...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - O Senador Blairo pediu que eu falasse primeiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - ..., do Senador Wellington e do Senador Wellington, nessa ordem.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Ah!

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Acordo de bases.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Temos que respeitar. Depois desse acordo, nós teremos a palavra do Senador José Medeiros e do Senador Flexa Ribeiro.

Eu consulto se vamos fazer um bloco só e depois ouviremos a resposta dos expositores.

Então, com a palavra o Senador Wellington Fagundes, autor do requerimento, juntamente com o Senador Paulo Rocha.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu quero saudá-lo e saudar todos os nossos companheiros Senadores aqui presentes e aqueles que aqui vieram, o Diógenes, representando aqui... (*Falha na gravação.*)

..., porque o maior problema do Brasil é exatamente projetos bem feitos. Projetos mal feitos resultam, normalmente, em obras mal feitas. Então, o planejamento de uma obra é fundamental.

Quero saudar a nossa única mulher à Mesa, a nossa Secretária Executiva Natália, pela sua competência e também por estar sempre aqui à disposição da Comissão e de todos nós para tratar dos assuntos de interesse da infraestrutura.

Inclusive, Sr. Presidente, nós já tivemos uma audiência no Ministério, com os técnicos, com empresas interessadas na área, mas é importante, ao meu ver, esta audiência pública aqui, na Comissão de Infraestrutura, até porque daqui também poderemos tirar outras alternativas de promover o desenvolvimento sustentável, como falou aqui o Paulo Rocha, porque desenvolvimento é importante, mas, se ele não for sustentável, acaba prejudicando inclusive a situação das pessoas, principalmente dos nativos.

No caso da Amazônia Legal, lá na Região Amazônica, eu já ouvi aqui até um Deputado, num embate, dizer: "Olha, se vocês estão achando que nós vamos ficar lá na Amazônia lustrando cacunda de jacaré para turista tirar fotografia, não é isso, não! Nós precisamos nos desenvolver, nós precisamos de oportunidades". E, claro, é extremamente importante o momento para a gente discutir, junto com uma obra que traz um impacto muito grande, junto com todo esse trânsito, que traz outros impactos...

Eu quero citar, por exemplo, no meu Estado, quando chegou a ferrovia à cidade de Alto Taquari, junto com a ferrovia, como acontece com as hidroelétricas, chegaram lá, uma cidadezinha muito pequena, dois mil homens para trabalhar, em uma cidade com mil e poucos habitantes... Imagine o problema social que ocorre! E fica, praticamente, nas costas do prefeito resolver problemas de saúde, de educação e outros assuntos que acabam refletindo dentro de um projeto como esse.

Temos o exemplo de Carajás. Como se começou aquela estrada com o viés de uma empresa pública, lá houve algum trabalho nessa questão do desenvolvimento regional. A empresa privada tem de ter a preocupação, claro, de cumprir o seu papel. E aí entra o Poder Público.

Penso, Senador Paulo Rocha, assim como todos nós aqui, como políticos, em buscarmos exatamente esses mecanismos que V. Ex<sup>a</sup> coloca.

Quero saudar o Marcelo Bruto, que está hoje lá na ANTT e é uma pessoa que conhece bastante. Por isso, foi com entusiasmo que aqui votamos a sua indicação, exatamente porque V. S<sup>a</sup> saiu de uma área de planejamento e vai para um órgão finalístico em fiscalização e muito importante.

Quero saudar o Edeon Vaz, que, além de diretor da Aprosoja, trabalha conosco na Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenamento, e o Ricardo Pinheiro, que representa aqui a ABCR.

Sr. Presidente, foi entregue para V. Ex<sup>a</sup>, como foi entregue para mim, uma carta da Asantaq, Associação dos Servidores de Agência Nacional de Transportes Aquaviários, assinada pelo seu Presidente, Rafael Galvão de Santana, que mostra sua preocupação exatamente com a indicação do novo diretor da Antaq, já que venceu...

A Antaq é a agência que tem menos diretores, só três. E foi uma cruzada o que todos nós, a Comissão, fizemos no sentido de que o Governo concluísse ou indicasse os nomes para que tivéssemos as diretorias concluídas. A Comissão o fez, com muita celeridade, dando uma resposta rápida, e, felizmente, conseguimos ter todas elas ocupadas.

Agora, chegam aqui esses três nomes indicados. Também, já em curto espaço de tempo, já está sendo feita a leitura, e V. Ex<sup>a</sup> está marcando para a semana que vem.

Essa estrada aqui... Ao mesmo tempo em que temos que discutir essa concessão, é fundamental essa questão da Antaq, porque também teremos, agora, as licitações dos portos, e foi exatamente a Antaq, nesse trabalho com os técnicos, com o Fernando, o Mário Povia e o Adalberto Tokarski, uma diretoria bastante unida e bastante coesa...

Então, venho aqui, mais uma vez, fazer um apelo para que o Executivo... E V. Ex<sup>a</sup> poderia, inclusive, com sua influência, remeter, talvez, ao Executivo essa cobrança no sentido de completar a diretoria. Não estamos falando aqui do Diretor-

Geral, mas de termos a diretoria completa. Se são três e está faltando um, já fica difícil. E todos eles são pessoas que têm muita... O Mário é de carreira. Por isso, aqui estamos defendendo a recondução do Mário.

Quanto à escolha do diretor, aí cabe ao Executivo. Todos os três têm competência. Já conversei com o Senador Blairo sobre a competência do Fernando, do Adalberto e também do Mário.

Sr. Presidente, quero aqui também fazer uma justificativa. Estava prevista a vinda do Deputado Pedro Satélite, para representar a Assembleia Legislativa de Mato Grosso, mas ele me ligou para dizer que o voo teve problema e que não conseguiu chegar aqui.

O Deputado Pedro Satélite está em seu sexto ou sétimo mandato e é conhecido como Deputado 163. Ele é da região de Guarantã e era dono de empresa de transporte coletivo. Ou seja, ele foi um dos desbravadores quando aquilo lá era tudo estrada de chão. Ele até fechou sua empresa, dadas as dificuldades econômicas, mas é um lutador por aquela região.

Então, aqui fica registrada também essa posição do Deputado Pedro Satélite de defesa da BR-163 e, inclusive, de apoio a essa questão da concessão.

Quando foi feita a concessão da divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop, todos nós, mato-grossenses, o Senador Blairo, o Senador Medeiros e toda a classe política, sempre defendemos que essa concessão fosse feita. Principalmente pelo fato de a BR-163 ser o troncal, tudo que demanda a Amazônia tem que passar por esse trecho. Eu já repeti aqui que o trecho entre Rondonópolis e Posto Gil é o trecho que tem mais acidentes frontais do Brasil, segundo a Polícia Rodoviária Federal.

Então, falar aqui na BR-163 é falar no desenvolvimento regional e na integração com o Pará, que, para nós, é fundamental. São duas estradas: a BR-158, onde, felizmente, conseguimos concluir agora o trecho que vai até a divisa do Pará, de Vila Rica.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Pois não.

Do lado do Pará, já estava construído há muito tempo, mas faltava do lado do Mato Grosso. Agora, é claro, há o problema da reserva indígena lá, de que nem vamos falar aqui para não tirar o foco. No Mato Grosso, nós conseguimos concluir até a divisa do Pará, mas no Pará ainda há muita coisa por fazer. Por isso a nossa preocupação com que essa concessão seja feita o mais rápido possível.

É claro que a grande preocupação é com a tarifa, mas nossa outra preocupação, Sr. Presidente, é que estamos falando na concessão da rodovia, mas também estamos trabalhando e não queremos deixar aqui dúvida de que todos nós queremos também a construção da ferrovia. Não podemos permitir que uma concessão da rodovia possa ser impedimento para que o empresariado deixe de fazer a ferrovia. Ou seja, temos que encontrar a forma, a solução, que não sei se será sob a forma de subsídio... Daí a nossa preocupação com o preço da tarifa, porque não podemos nem imaginar haver uma licitação e ela ser deserta. Aí entra mais um componente - e acho que foi uma falha minha aqui não ter convidado o BNDES -, porque, para essas concessões, sem dúvida nenhuma, também é fundamental o financiamento do BNDES. E, no caso, hoje, dada a crise econômica, o BNDES andou colocando algumas dificuldades. Parece que houve um avanço agora, mas é importante essa garantia dos recursos do financiamento de longo prazo para que essas obras, que também são de longo prazo, possam ter a sua licitação e sucesso.

Eu quero, inclusive, dizer também que sou autor da PEC 39, de 2015, que visa exatamente que qualquer mudança na legislação das concessões tem que ser por lei complementar, ou seja, por quórum qualificado, porque não pode fazer uma licitação pensando em 30 anos. Muda o Presidente ou muda a visão e, daqui a pouco, então, muda-se tudo. Aí qual segurança jurídica as empresas teriam para fazer a concessão?

Por isso, quero aqui, inclusive, pedir a V. Ex<sup>a</sup>, pela influência da Casa. Agora os blocos partidários e os partidos já elegeram as matérias prioritárias. E, no nosso bloco, essa PEC foi eleita como uma das prioritárias para tentarmos colocar em votação.

Então, não vou aqui me delongar mais ainda, mas a provocação de estar aqui nesta audiência, Sr. Presidente, é exatamente para que a população brasileira, o Parlamento e todos vocês que aqui vieram saibam que nós do Parlamento queremos ser parceiros para realizar. É importante para Mato Grosso, é importante para o Pará e é extremamente importante para o Brasil, porque estamos falando de uma das regiões que tem mais capacidade de aumentar ainda a produção.

Aqui, o Paulo Rocha falou sobre as passagens urbanas. Quando se fala em 12 anos, há uma preocupação, porque qualquer obra maior pode impactar muito na tarifa. Então, Natália, poderiam ser criados critérios, não sei como, inclusive, se for o caso de 12 anos, para que essas obras, principalmente de passagem urbana, que são mais onerosas, pudessem ser feitas por um compromisso do próprio Ministério dos Transportes.

Sr. Presidente, a maioria das travessias urbanas... Aliás, a estrada, no Brasil, tem sido importante para promover o crescimento e o surgimento de cidades, mas, por não haver uma regulamentação muito clara, normalmente, as cidades abraçam as rodovias, e aí vira um problema, inclusive, também de trânsito, de mortes e tudo mais.

As concessionárias, dentro das suas... O objetivo da concessionária é exatamente dar fluidez nas estradas. Então, normalmente, esses contornos, quando são construídos pelas concessionárias, já vêm com um critério muito mais rígido. Mas é importante que o DNIT e o Ministério dos Transportes comecem a fazer essas passagens urbanas.

E quero citar como exemplo a travessia urbana de Sinop, que tem 40 quilômetros, Sr. Presidente. Ou seja, a cidade cresceu ao longo da rodovia. Imagine construir hoje um contorno viário em Sinop. É quase impossível e a população não quer. Às vezes, também, não foram tomados os cuidados necessários para o crescimento da cidade.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - E ainda é uma das melhores, porque, como foi uma cidade mais planejada, tem o espaço grande da duplicação. Mas imagine uma cidade de 140 mil habitantes ter uma travessia urbana de 40 quilômetros?! Isso tudo pesa na concessão, porque a concessionária, a Rota Oeste, que está lá hoje, tem que fazer até depois da cidade, o que impacta muito.

Há uma reivindicação dos prefeitos, principalmente no caso de Mato Grosso, para que o pedágio seja colocado na divisa do Estado, ou seja, logo após a cidade de Guarantã. Sabemos que o impacto é muito forte, como o Paulo Rocha falou, para a comunidade local, pois naquela região há uma comunidade de poder aquisitivo muito menor. Então, é um estudo que gostaríamos, Natália, ANTT, que fosse feito com muito critério. Caso contrário, poderemos ter um problema social muito sério naquela região.

Quanto ao polo de desenvolvimento regional, acho que cabe, sim, Paulo, promovermos uma reunião, chamarmos o BNDES, porque, ao se fazer uma obra como essa, não se pode ignorar a população que lá está. Então, seria oportuno em outro momento... E dá tempo ainda, quem sabe, até para alguma coisa ser questionada ou colocada na concessão.

Só quero concluir, Sr. Presidente, dizendo que não sei se temos como criar algum mecanismo para que essas audiências públicas feitas para as concessões no Brasil atraíam mais a população. Já estive em muitas audiências públicas extremamente importantes, como no caso da minha cidade, Rondonópolis, onde se fez uma audiência pública para implantação do terminal da ferrovia, que é o maior terminal de ferrovia da América Latina, e o público presente foi inexpressivo. Aí, depois, quando fica pronta, vêm reclamar.

Assim, eu gostaria de aproveitar para chamar a atenção de todos os que nos ouvem, porque é importante que a sociedade saiba e tenha consciência de que é exatamente na audiência pública que o prefeito, os vereadores, a sociedade organizada, enfim, que os cidadãos podem colocar as suas angústias e as suas necessidades, pois, depois do contrato feito, fica muito mais complicado.

Portanto, quero aqui também, ABCR, cobrar um pouco mais de parceria das empresas no sentido de que o Parlamento possa apoiá-los e que as concessionárias possam vir mais para perto, para que, assim, possamos resolver essa angústia. Digo isto porque, às vezes, as concessionárias estão executando as obras e o Ministério Público ou um cidadão questionam achando que a concessão é apenas estar com a estrada boa. É claro que toda concessão não se limita apenas à estrada, pois há toda uma prestação de serviços a ser feita ao cidadão.

Sabemos, Sr. Presidente, que muitas pessoas, hoje, ao terem alguma doença, principalmente as parturientes, vão para a beira das rodovias concessionadas, já que a concessionária é obrigada a dar o atendimento de primeira ordem, o que impacta também nos custos das concessões, impactando, conseqüentemente, também nas tarifas.

Penso que a ABCR nem quis colocar este assunto aqui porque é polêmico, mas é importante que tudo isso seja previsto e analisado, porque a concessão é importante, mas a tarifa não pode inviabilizar aquilo que é também o seu objetivo, que é promover o desenvolvimento, principalmente na nossa região, na questão da carga.

Só o fato... Votamos aqui a Lei do Caminhoneiro, votamos sob pressão, mas é claro que a Lei do Caminhoneiro impactou inclusive as concessões existentes e com dificuldade de controle.

Então, será que nós adotamos o melhor caminho, inclusive para trazer estabilidade para as novas concessões ou para aquelas existentes no Brasil que, lá, de repente, tiveram de mudar aquilo que estava...? E aí vai impactar em tarifa e tudo o mais.

Então, são estas as considerações que eu gostaria que todos vocês comentassem, exatamente para esclarecermos a população que está nos vendo e nos ouvindo.

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

Concedo a palavra ao Senador Blairo Maggi.

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

Cumprimento a Natália, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, o Diógenes Alves, da EPL, o Marcelo Bruto, da ANTT, o Dr. Ricardo Pinheiro, da ABCR, e o meu amigo Edeon Vaz, diretor da Aprosoja e nosso companheiro do Mato Grosso de 35 anos de busca de estrada.

Presidente, ouvi atentamente a colocação do Senador Rocha, a do Senador Wellington e as explicações aqui colocadas. De fato, essa rodovia tem mais de 50 anos de discussão. Acho que talvez um pouco mais. Os paraenses que moram naquela região - o Senador Flexa é de lá também - cobram uma finalização dessa rodovia há muitos anos. Eu, em 1999, fiz um movimento junto com os produtores de Sorriso, de Sinop, da região norte de Mato Grosso, e descemos com 78 caminhões carregados de soja, com alguns caminhões carregados com trator, com motosserra, com madeira, para arrumar as pontes e os buracos, e chegamos a Miritituba para mostrar que era possível sair com soja por aí. Levamos essa soja até Miritituba e, depois, carregamos em barcaça para Itaquiara. Subimos mais 800 quilômetros de rio para descarregar no porto que tem lá em Itaquiara.

Mas, no caminho, em cada lugar a que nós chegávamos era uma festa, com foguetes, discursos, muita esperança, mas com muita cobrança. E uma das cobranças que eu recebi naquela época, que me marcou muito, foi a de uma senhora que, numa carta, dizia que ela tinha ido para lá em função do chamado do governo militar da época para ocupação da Amazônia. Ela saiu do Rio Grande do Sul e foi para lá. Ela disse que fez a parte dela, mas que o Governo não fez sua parte. E lá ela enterrou sua juventude, enterrou filhos, enterrou o marido e perdeu sua vida, sem conseguir ascender social e economicamente como aqueles que ficaram em Sorriso, em Rondonópolis, em Lucas do Rio Verde, que ficaram no Mato Grosso ou ficaram no "mais limpo", vamos dizer assim, onde já havia estrada. Então, essa é uma dívida que o País tem com essas pessoas que lá estão. Se você olhar cada um deles de frente, você vai sentir que o País tem essa responsabilidade.

Então, nós vimos brigando por isso há muitos anos. Já tentamos também, pela própria Aprosoja, há anos, de forma privatizada, fazer essa estrada também. Na época, chegamos à conclusão de que os pedágios não seriam suficientes para pagar essa conta, uma vez que o movimento não é muito grande e os investimentos são bastante grandes. E chegamos agora, então, depois de muita luta para fazer com que essa estrada fosse construída pelo Governo... E hoje ainda faltam 100 ou 120 quilômetros, por aí, para concluir. E a iniciativa privada, já na ponta, em Miritituba, em Barcarena, em Santarém, em Santana também, já tem somado em investimentos feitos, já realizados, mais de R\$5 bilhões, valor que foi usado para a construção de barcaças, empurradores, portos fluviais, tanto na ponta de chegada como na outra. Então, os investimentos, por parte da iniciativa privada, mais uma vez, avançaram além daquilo que o Governo fez.

Nós tivemos muita falta de sorte na construção dessa BR-163, porque várias empresas quebraram. Não podemos colocar a culpa só nas empresas, pois construir uma estrada na Amazônia é muito diferente de construir uma estrada em qualquer lugar do Brasil. É mais caro, é mais difícil, o clima é complicado, e, muitas vezes, os preços que são colocados para licitação querem levar em conta os mesmos preços das outras regiões, e aí, obviamente, as empresas mais fracas acabam, por querer dar um preço menor para participar, não conseguindo concluir. E a gente vai ficando lá, vamos sendo enrolados... E, mais uma vez, a iniciativa privada vai em frente e o Governo não consegue acompanhar.

Então, mais uma vez, nós viemos da questão da privatização ou da concessão.

Eu sou totalmente favorável à concessão de qualquer serviço público. O Governo não tem que ser dono de rodoviária, de aeroportos, de nada. Ele tem que regular. Para isso, estão aí as agências reguladoras, que ficam olhando... Se está certo, tudo bem; se não está, vá lá e faça o serviço que tem que ser feito. Tem até a forma de se tirar a concessão, se for o caso, em uma situação mais drástica.

Mas o fato é que, nesse momento, então, nós estamos pensando nessa concessão, mas me preocupam um pouco os preços aí colocados e levantados para o início dos leilões. Se as empresas que forem participar vislumbrarem aquilo que nós, da iniciativa privada, que mexemos com a soja, com milho, os exportadores, os produtores... E, como disse o Edeon aqui, os números são diferentes daquilo que está no papel, daquilo que nós imaginamos que possa ser, mas que possa ser daqui a pouquinho mesmo, não é muito tempo. É começar a funcionar e as coisas começarem a mudar.

Então, se as empresas não tiverem essa percepção e não derem um bom desconto, mas um bom desconto mesmo, de 50% ou mais - tem que ser de 60% ou mais -, corre-se o risco de esse projeto não ficar de pé, porque Mato Grosso... Ali em Cuiabá há um marco que se diz que é o centro geodésico da América do Sul. Isso significa que, para onde quer que andemos, estaremos equidistantes do norte, do leste, do oeste, do sul. Para qualquer lugar a que nós formos, é longe. Então, qualquer distância que você economiza pode ser determinante para que esse projeto funcione.

Por exemplo, nas contas que estão aqui colocadas, esse pedágio vai custar algo entre R\$20,00 e R\$25,00 por tonelada de carga transportada. Isso é muito dinheiro! É muito dinheiro! O projeto, quando iniciou, tinha a ideia de economizar

algo como US\$30.00 por tonelada. O dólar, na época, estava a R\$2,00 por aí. Então, nós estamos falando de R\$60,00. Ora, quase a metade está indo no pedágio. Como nós temos outras alternativas, como a ferrovia, que vem para Santos, a partir de Rondonópolis, da ALL.

A ALL é uma ferrovia privada regulada pela ANTT, mas quem a regula mesmo é o mercado. Ela põe preço de frete em janeiro e ele vai até janeiro do outro ano. Há momentos em que ela é mais cara, em que custa mais caro transporte ferroviário do que o transporte rodoviário de caminhão, e as empresas, como tem que fazer *take-or-pay*, como têm que fechar contrato ano a ano, muitas vezes não conseguem aproveitar essa baixa de frete.

Então, a própria ALL pode ser um risco bastante grande para o projeto dessa BR-163. Por quê? Eles devem ter muita margem. Se eles baixarem a margem de lucro deles por necessidade para não perderem a carga do norte, eles vão drenar a carga do norte para Santos, e esse empreendedor aqui vai ficar, literalmente, como nós falamos, chupando o dedo.

Trata-se de um projeto superimportante, necessário, mas que tem essas particularidades e peculiaridades que devem ser observadas. Então, eu espero que os detentores, que aqueles que farão os *bids* para fazer essa aquisição da concessão tenham em mente que esse é um projeto que não reflete aquilo que está no papel, pelo levantamento que está aí. Há muito mais carga, há muito mais possibilidades, e é preciso, então, começar com um preço mais baixo para poder ser competitivo.

Outro problema que nós temos... E sempre, Senadores, é um problema quando se tem mais de uma solução para um problema. Nós temos a possibilidade da construção de uma ferrovia também, liderada por empresas que são do ramo, que são do negócio e que estão propondo ao Governo a possibilidade da construção de uma ferrovia. Ela é altamente interessante, economicamente interessante, e vem competir com essa com essa modalidade.

Então, é duro se tomar uma decisão em cima do mesmo produto para duas soluções. Temos que ter um pouco de cautela, novamente, na questão da concessão. Penso que devemos seguir adiante, pois, se não tentarmos, não vamos saber o final disso aí.

Para finalizar aqui a provocação do Senador Rocha, a questão da verticalização da economia do Pará.

No caso dos grãos que são transportados por aí, uma das grandes apropriações que o Pará terá é o consumo de energia, o consumo de combustíveis. Os motoristas, os empurradores, os barcos todos serão abastecidos no Pará. Não faz sentido abastecer isso em Mato Grosso, uma vez que há que se levar o óleo diesel para abastecer em Mato Grosso. Então, toda a força de capturar o ICMS dos combustíveis, de energia e de outras coisas ficarão no Pará. É um ganho substancial para a economia paraense.

A questão da verticalização com grãos na ponta é possível, mas terá que vir na esteira de uma nova reforma de outro processo industrial no Brasil. Hoje, nós não privilegiamos, nós não cuidamos um pouco da questão da industrialização dos grãos brasileiros. O Brasil vende muito grão *in natura* e vende pouco produto processado. Mas isso é porque nós não temos competitividade no mercado internacional. Outros países dão grande subsídios, outros países até criam barreiras para você não entrar com farelo de soja, não entrar com óleo degomado, com óleo, lecitinas e outras coisas que podem ser feitas, porque eles querem que sejam feitos lá. Então, há uma briga nesse sentido.

Mas se, em determinado momento, houver uma mudança da política industrial no Brasil, não tenham dúvida nenhuma de que isto ocorrerá: indústrias em Barcarena, indústrias em Santarém, indústrias em Santana. Em Itaituba, não faz muito sentido, porque teria que se transportar grãos, farelo e óleo. Quer dizer, dois modais para a mesma mercadoria, e você não perde nada no processo. Então, sempre é bom fazer na ponta esses negócios. Então, isso vai acontecer.

Agora, Senador Rocha, eu gostaria de chamar a atenção dos dois Senadores do Pará para a questão da energia. Está tramitando aqui um projeto, de autoria do Senador Acir Gurgacz, de que eu fui Relator, que nasceu quando nós fizemos a primeira visita a Jirau e Santo Antônio e que prevê que a distribuição do ICMS não seja feita só na ponta do consumo.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas há um projeto tramitando... Inclusive, o Senador Jader pegou esse projeto na Comissão para ser Relator e ainda não o devolveu. O projeto prevê que 50% da energia produzida por hidroelétricas que estavam entrando em produção até 2013, algo assim, fiquem no Estado de origem. Nada mais justo do que isso! Não é possível que você mande todo seu dinheiro embora, que você fique sem nada, que você seja só uma base, como você falou, de produção! Então, nós temos que trabalhar isso, que não judia, que não cria nenhum problema com ninguém, já que estamos falando da divisão do futuro, não da divisão do passado, porque, realmente, se você fizer hoje uma mudança na cobrança do ICMS do consumo para a origem, vai ser uma quebradeira geral em todos os Estados. Então, temos saídas, e as discussões estão aqui dentro mesmo.

Então, voltando ao assunto da BR-163, precisamos levá-lo adiante. E aqui faço um pleito, Natália. Sei que vocês estão cuidando muito desse assunto junto ao DNIT, mas vocês têm que dar prioridade para a gente terminar esses cem ou cento

e poucos quilômetros que faltam lá. Olha, é um sofrimento! É caminhão atolado, é caminhão tombado, é gente doente nas rodovias... Quando a gente conta para os nossos colegas agricultores dos Estados Unidos e da Argentina o que a gente faz para tirar grãos do Brasil, ninguém acredita. Dizem: "vocês são loucos!"

Primeiro, estamos a quase dois mil quilômetros dos portos, a mil quilômetros; segundo, é preciso puxar, Senador Rocha, os caminhões por trator nas subidas, porque eles não andam... Não tem estrada. É um negócio hercúleo. Eu acho que, se fizessem um filme, com certeza, ganharia o Oscar, porque não é possível tanta desgraceira para o produtor brasileiro, principalmente para o mato-grossense daquela região lá.

Então, faço um apelo à Secretária. E não estou fazendo um apelo para que você comece, certo? Eu sei que o seu empenho, que o empenho do Ministério é bastante grande, que é prioridade, mas muitas coisas não dependem só de vocês, pois dependem de terceiros, e eu sei que tem sido assim. Mas eu gostaria de pedir aqui, encarecidamente, que você olhasse não só para o produtor Blairo, para a Maggi, para a Bunge, para a Cargill, que estão lá, mas que olhasse para os motoristas que estão lá.. Coitados! Eles entram com um caminhão bom de um lado e voltam para o outro lado com ele todo despedaçado. Então, ninguém ganha nada com isso. Eu acho que só os borracheiros é que estão ganhando arrumando os pneus, porque o resto não fica com o produtor, não fica com o caminhoneiro, não fica com o transportador, mas fica na ineficiência do nosso País e da falta de condição de infraestrutura.

Obrigado a todos.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Blairo Maggi. Está inscrito o Senador José Medeiros, mas S. Ex<sup>a</sup> não está presente. Então, vamos ouvir o Senador Flexa Ribeiro.

Pela ordem, o Senador Paulo Rocha pede a palavra.

**O SR. PAULO ROCHA** (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - Sr. Presidente, eu queria que o senhor me liberasse. Não é desatenção aos nossos convidados ou, muito menos, ao Flexa, que vai falar agora, mas é porque eu, realmente, como Líder da Bancada, tenho que sair.

Quero agradecer a atenção e dizer que a nossa aliança aqui entre Pará e Mato Grosso está fechada para que nós, com o apoio de nossos órgãos de Governo Federal, possamos processar as mudanças lá no nosso Estado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço a V. Ex<sup>a</sup>.

Se V. Ex<sup>a</sup> não tiver nenhuma pergunta a fazer agora, o Senador Flexa Ribeiro fará todas as perguntas.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho, Srs. Senadores, eu sei, eu entendo as tarefas do Senador Paulo Rocha, que, como Líder do PT, está numa situação muito complicada. Se o dia tivesse 48 horas, ele não teria tempo de resolver todas as pendências.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu gostaria que ele dedicasse dez minutos para nos ouvir e defender como defende - quero registrar isto aqui - o Estado do Pará, do qual é parceiro, mas ele está colocando a questão partidária acima do interesse do Estado. Eu pediria que ele ficasse, mas eu entendo.

Que Deus o abençoe e o ilumine, porque é difícil a missão de S. Ex<sup>a</sup>.

V. Ex<sup>a</sup>, Senador Garibaldi Alves, verifica que nesta audiência só havia Senadores de Mato Grosso e do Pará e um Senador de Mato Grosso do Sul, que era o Senador...

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

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não, ele é do Mato Grosso.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ah, o José Medeiros é do Mato Grosso! Então, só estavam presentes Senadores do Mato Grosso e do Pará.

Eu quero saudar todos os convidados. Não o farei nominalmente porque todos já foram citados e porque, quando o Senador Garibaldi me dá a palavra, já restringe o tempo. Embora o Senador Paulo Rocha e o Senador Blairo Maggi tenham nos dado uma aula com tempo livre, espero poder, primeiro, dizer que tenho as mesmas preocupações e que apoio tudo que foi dito pelo Senador Paulo Rocha, pelo Senador Blairo e pelo Senador Wellington Fagundes, que me antecederam.

Eu sou defensor, Senador Garibaldi Alves, do Estado necessário. Para mim, não existe, Senador Blairo, Estado máximo e Estado mínimo, tem que ser Estado necessário. Ele tem que estar aonde a iniciativa privada não vai. Aí, a nossa região, lamentavelmente, não levada...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Lógico! Lógico!

Eu não diria que nós ainda estamos lá na Idade da Pedra, mas que nós estamos querendo chegar ao desenvolvimento. É difícil os projetos se manterem economicamente lá porque não há fluxo, não há retorno comercial. A iniciativa privada não faz bondade, não faz caridade. Ela vai colocar os recursos onde houver retorno. Eu tenho dito que alguém pode defender tanto quanto eu, mas ninguém defende mais que eu as concessões ou privatizações onde a iniciativa privada pode ir. É o que o Senador Blairo colocou aqui. Agora, onde não há essa possibilidade, o Estado brasileiro tem que estar presente. É o caso da BR-163, como disse o Senador Blairo, há décadas. Isso vem dos governos militares. Nós estamos falando lá da década de 70. Já se vão quase 50 anos, e nós não conseguimos acabar uma estrada. Eu não lembro em que data abriram a Transamazônica e a Santarém-Cuiabá. Foi na década de 70. Então, são 50 anos para fazer uma estrada.

Se fosse hoje, Senador Blairo, não faríamos mais a estrada, porque, no Brasil, lamentavelmente, não podemos dissociar as duas coisas: não podemos falar em meio ambiente se não falarmos em desenvolvimento. Acho que deveria haver um ministério só de desenvolvimento e meio ambiente. Os dois têm de estar juntos para que tenhamos, como foi dito aqui, desenvolvimento sustentável.

Hoje, abriríamos uma Belém-Brasília, como fez Juscelino Kubitschek, que ligou a Amazônia ao resto do Brasil? Faríamos isso hoje? Duvido. Abriríamos uma Santarém-Cuiabá? Abriríamos uma Transamazônica? Duvido.

Para asfaltar a Santarém-Cuiabá, a então Ministra de Meio Ambiente, Marina Silva, para permitir que o Ibama desse a licença para fazer o asfaltamento, porque a estrada já estava aberta, como disse o Senador Blairo...

Em que ano, Senador Blairo?

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Em 1999.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ele, em 1999, fez uma caravana que saiu de Sinop e foi até Miritituba.

Todas as vezes, com todo o respeito e admiração que tenho pelo Senador Blairo, eu coloco...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex<sup>a</sup> era um menino nessa época. (*Risos.*)

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu ainda não tinha nem nascido, Senador Garibaldi. Eu era projeto nessa época.

*(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)*

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - O Senador Blairo colocou isto com propriedade. Ele fez essa caravana em 1990, consertando pontes, atravessando atoleiros, mas chegou.

Eu só faço uma correção ao meu amigo, que considero paraense, porque ele ajuda... Ele é um grande empresário brasileiro. Sabem e reconhecem todos os plantadores de grãos do Mato Grosso que a saída natural e economicamente viável para dar competitividade à exportação é pelo Pará. Isso é inexorável! Não há como não ser.

Lamentavelmente, o Governo que aí está levou 12 anos para entender, Senador Blairo, que era preciso fazer concessão. Mudou de nome. Como sempre, apelidam as coisas. Era privatização e mudou para concessão. Tanto faz. Tanto faz como tanto fez, mas que se faça. E não se faz concessão no Brasil desde 2004. Estamos em 2016. Já se passaram 12 anos.

Portanto, Senador, eu defendo isso, mas é preciso manter-se economicamente viável, e são poucas as rodovias no Pará que têm isso. Essa é uma que pode ser viável, Senador Blairo.

A parte da BR-163 no Estado de Mato Grosso já foi concedida. O trecho de Cuiabá até a divisa já foi concedido, divisa do Pará com Mato Grosso.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Pronto. Para trás, então? Para frente, não. Então, é preciso conceder para frente.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - De Sinop até...

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - De Sinop até... Não, é essa que está em estudos. De Sinop até Miritituba, não, mas até Santarém. Essa é a correção que faço ao Senador Blairo Maggi, e quero fazer aos senhores que estão tratando da questão da concessão. Não há como fazer a concessão, e isso é uma questão de Estado. Não é uma

questão econômica, mas de Estado, do Estado do Pará, para o desenvolvimento do nosso Estado, que a concessão seja de Sinop a Santarém, passando em Miritituba. Então, não pode parar em Miritituba.

Nós, paraenses, não vamos aceitar isso, e é bom que fique claro desde agora aos senhores que estão tratando do assunto... A audiência fala em concessão da BR-163 no trecho Sinop-Miritituba-Santarém. Está tratando de Santarém. Ela tem que ir até Santarém. Ela não pode parar em Miritituba.

Esse é um ponto.

O Senador Blairo deu uma aula a todos nós, porque, além de competente Senador, um expoente aqui no Senado, S. Ex<sup>a</sup> é, como eu disse, um grande empresário, o maior produtor de grãos do Brasil, e hoje exporta pela hidrovía que ele induziu a tornar-se realidade, que é a Madeira-Mamoré.

E o Senador Wellington falou aqui dos indicados da Antaq. Quando o Senador Wellington fez referência à Antaq... Eu também recebi aqui cópia do pedido da Associação dos Servidores da Antaq de apoio às indicações que foi encaminhado ao Senador Garibaldi, Presidente, que a fez chegar aos Senadores. Só que ele só se refere, Senador Garibaldi, aos portos. Cadê as hidrovias, Senador Blairo? A Antaq tem que tratar dos portos internos. Mas e as hidrovias? Não cita. Nem no ofício que pede apoio aos indicados para a agência a associação fala em hidrovía. E o Brasil está perdendo espaço no comércio internacional porque não implanta as hidrovias. Agora mesmo, o Senador Blairo já navega com barcaças de 20 mil toneladas...

Peço que, se eu estiver errado, me corrija.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - De até 30 mil toneladas.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - De até 30 mil toneladas. Ele já fez um trajeto experimental indo até Miritituba, com 30 mil toneladas. De Miritituba, ele foi até Barcarena. Em Barcarena, ele vai passar para navio e vai exportar de lá.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Senador Flexa, é isso que já se está fazendo.

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

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Dois milhões de toneladas no ano passado.

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

Então, como eu disse, ele...

Lá atrás, Senador Garibaldi, quando o saudoso Senador Eliseu Resende foi o Relator da revisão do Plano Nacional de Viação, há uns sete ou oito anos, eu fiz duas emendas ao projeto. Uma estendia a Ferrovia Norte-Sul, que ia até Barcarena, até o Porto de Espadarte. Ela parava em Barcarena, mas o porto final era o de Espadarte. Hoje já não é mais o de Espadarte, mas o de Colares, um porto com melhores condições de calado do que o de Espadarte. Lá atrás, disseram que o Pará não tinha porto com calado suficiente para navios de 300 mil toneladas, que hoje já nem estão mais sendo usados, mas tinha. Nós perdemos o bonde da história na implantação do Projeto Carajás.

Mas é importante dizer... O Senador Blairo Maggi tem razão com sua preocupação em relação ao valor do pedágio.

Eu, lamentavelmente, estava numa audiência externa tratando de assuntos do Estado e não pude ouvir as palestras, mas pediria a V. Ex<sup>a</sup> que encaminhasse aos Senadores da Comissão cópia das palestras para que a gente pudesse tomar conhecimento delas.

É importante, e o Senador Blairo sabe disso, que a saída por Barcarena diminui a distância e dá competitividade aos grãos pelo encurtamento do trajeto marítimo, em dias de navegação. Saindo de Barcarena, vai para os Estados Unidos ou vai para a Europa ou vai para a Ásia, agora, pelo Canal do Panamá, que está na porta da Ásia. É só virar à esquerda e está de frente para a Ásia. É inexorável. Eu não tenho dúvida de que o Pará, daqui a 50 anos, será um dos Estados mais importantes da Federação brasileira, e o Senador Blairo está nos ajudando nesse aspecto.

O Senador Paulo Rocha tem toda razão quando diz que o Pará não pode ser um corredor de exportação. Passam quantas mil carretas por dia, Senador Blairo, hoje? Mais adiante, quantas serão?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Vou perguntar aos universitários.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Hoje, já são mais de mil carretas por dia.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Por dia. Então, imagine...

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Em 2025, vão ser 7 mil carretas por dia.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Pronto. Então, imaginem, telespectadores da TV Senado e ouvintes da Rádio Senado, Senador Blairo, o que são hoje - hoje -, com toda a precariedade que ainda existe na Santarém-Cuiabá, mil carretas passando por dia. Imaginem em 2025 - eu acho que vai acontecer antes -, Dr. Edeon, 7 mil carretas passando pela estrada.

Então, a estrada, na sua concessão, tem que ser preparada para isso, nos trechos urbanos. Eu lembro que eu consegui com o então Ministro dos Transportes... Esqueci o nome dele, lá de Mato Grosso... Blairo, me ajuda, ele era Ministro dos Transportes, lá de Mato Grosso...

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Era do DNIT, o Pagot.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Pagot, do DNIT. Conseguimos que fossem feitas as pistas laterais em Novo Progresso. Mas tem que haver em todas as áreas urbanas de todos os Municípios.

O outro projeto que o Senador Eliseu Resende acatou no Plano de Viação foi a ferrovia de Cuiabá até Santarém. Os meus pares, quando viram a emenda, disseram: "Flexa, está sonhando. Não há nem a estrada, quanto mais a ferrovia". Eu disse: "Não tem importância, coloca no Plano Nacional de Viação, que já vai estar lá. Daqui a décadas, quando forem fazê-la, já estará." Antes do que eu previa, já há grupos interessados estudando fazer a ferrovia. Então, aquilo que podia ser sonho há 7 anos, hoje, já é quase uma realidade.

A concessão tem o apoio da Bancada do Pará. Eu espero que ela tenha viabilidade econômica, que o custo do pedágio não inviabilize e não penalize a população. Eu não vi a transparência, mas o Paulo me disse que é algo em torno de R \$10,00 a tarifa para por 100km rodados. Eu acredito que deva haver uma tarifa diferenciada para veículos de transporte de pessoas, seja individual ou coletivo, e de carga - de um para outro. Não pode ser uma tarifa única. E, como eu disse, o custo do pedágio da carga até Miritituba e Santarém vai ser também compensado com o ganho no tráfego marítimo, para dar competitividade à soja.

O Pará, Senador - e eu o convido diariamente para que V. Ex<sup>a</sup> venha também produzir grãos no Pará... Hoje, a fronteira agrícola de grãos...

Senador Garibaldi, eu vi que V. Ex<sup>a</sup> já está com a mão no botão, na campanha, e vou pedir que V. Ex<sup>a</sup> recolha a mão um instante para eu concluir meu raciocínio.

O Pará hoje já é produtor de grãos. A fronteira agrícola está subindo, e nós não vamos derrubar uma árvore só, nem uma árvore! Nós somos contra! Desmatamento zero! Nós só queremos utilizar as áreas já alteradas, as áreas que estão abertas, pastos abandonados: que possamos, com tecnologia, diminuir a área hoje usada pela pecuária, produzindo até maior número de cabeças - o Pará é o quarto em número de rebanho no Brasil -, e o restante da área, que é a maior parte, dois terços, utilizar para o agronegócio, para outras atividades que gerem emprego, renda e riqueza para o Brasil.

Nós já temos três polos de grãos no Pará: um no sul, lá na fronteira com Mato Grosso, na região de Santana do Araguaia, de Redenção; um mais a nordeste, em Paragominas; e o outro no oeste de Santarém. São três polos já produzindo 2 milhões de toneladas de grãos no Pará. É uma realidade.

Nós estamos recebendo - o Governador Simão Jatene assinou - um protocolo com uma empresa da Argélia. É cliente do Senador Blairo Maggi. Ele até brincou comigo, dizendo: "Flexa, vocês estão tirando um cliente meu!". Eu disse: "Não, nós não estamos tirando o cliente do Senador Blairo. Ele vai continuar comprando a soja produzida pelo Senador Blairo". Só que ele se propõe, e vai fazer isto, a agregar valor no Estado do Pará. No compromisso de investimento no Pará, ele vai colocar uma esmagadora de soja em Santarém, uma em Barcarena e outra no sul do Pará - é lógico que não as três ao mesmo tempo. Vai fazer um porto em Barcarena e vai participar de uma ferrovia, ligando Santana do Araguaia, lá no limite com Mato Grosso, que, depois, nós vamos interligar com a Norte-Sul até Barcarena.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Flexa.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Já concluo.

E vai fazer a siderúrgica em Marabá, que o Governo Federal propõe. Diz que vai fazer há doze anos e nunca fez. Já foi duas vezes lá, montou palanque e não saiu. Vai sair agora, por ação do Governador Simão Jatene no Estado.

Para terminar, Presidente, eu quero dizer que o outro eixo de escoamento da produção, do lado leste de Mato Grosso, sai pela 158/155. Essa estrada era a estadual 150, que ia de Belém até Santana, até a fronteira com Mato Grosso. Em

determinado momento, resolveram federalizar de Marabá para baixo. O Governador Simão Jatene repavimentou e fez o recapeamento de Belém até Marabá. É um tapete. De Marabá até a fronteira, é uma buraqueira. Perde-se carreta quase que diariamente lá, quebrando, caindo. Nós estamos numa luta junto com os amigos vereadores, prefeitos, independentemente de coloração partidária, para que o DNIT possa pelo menos tapar os buracos, ajeitar as pontes, que são de madeira ainda. Portanto, seria a possibilidade de se fazer uma concessão nesse trecho federal, porque também é uma rota de escoamento da produção importante, com um crescimento de cada vez.

Para concluir, realmente, se não vou deixar V. Ex<sup>a</sup> nervoso, e eu não quero isso, porque a idade de V. Ex<sup>a</sup> já não permite ter essas emoções que possam irritá-lo...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - É verdade!

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu sei que V. Ex<sup>a</sup> não fica irritado com seu amigo nunca. Eu poderia ficar aqui, e V. Ex<sup>a</sup> iria cortar o som, mas iria me ouvir! (*Risos.*)

Mas vou concluir, dizendo: contem com o apoio da Bancada da Pará, com o apoio da Bancada de Mato Grosso, porque o que nós estamos discutindo aqui é um projeto de Brasil. Não é um projeto de interesse só do setor empresarial, não. É um projeto para o nosso País e para os Estados. É evidente que nós, no Pará, vamos lutar para que não sejamos apenas corredor de exportação; que levemos, agreguemos valor às nossas matérias-primas.

O Brasil, Senador Garibaldi, está voltando ao tempo do Brasil Colônia! Nós estamos voltando a ser exportadores de matéria-prima. A indústria brasileira, que já representou em torno de 20% do PIB, Senador Blairo, hoje representa pouco mais de 10%.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - É que a agricultura cresceu muito.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - É verdade! A agricultura é o único setor que cresceu em 2015. Foi de 1,8%, Senador Blairo, o crescimento da agricultura, do agronegócio?

Foi, parece que foi. Para quem caiu 4% no PIB, crescer 1,8%, já deu uma... Não conseguiu, lamentavelmente, equilibrar a gangorra.

Parabéns, Senador Garibaldi, pela audiência. Acho que ela é importante para discutirmos. Vamos discutir, sim, a questão da concessão, mas vamos discutir, sim, os interesses dos Estados, tanto de Mato Grosso quanto do Pará e da população do nosso Estado, em especial aquela que vive onde passa a BR-163.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador José Medeiros.

**O SR. JOSÉ MEDEIROS** (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Sr. Presidente, senhores convidados e todos que nos acompanham, eu trouxe escritos - até para não me delongar - alguns questionamentos.

Em audiência pública sobre a concessão da rodovia BR-163, a ANTT apresentou matriz de risco em que o primeiro item listado atribuído ao concessionário foi obtenção, renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à concessão, dentre as quais todas as licenças de operação. Diz a teoria econômica que todo risco deve ser alocado ao ente com melhores condições de mitigá-lo. Assim, pergunto se, de fato, deve caber ao concessionário a gestão das licenças, ou se elas deveriam ser de responsabilidade do próprio Governo, que as emite, ou da Empresa de Planejamento, a EPL.

Questão 2: considerou-se, no cenário apresentado, da mencionada audiência pública, a possibilidade de entrada em operação da ferrovia paralela à BR-163, a EF-170, prevista no Programa de Investimentos em Logística. Caso esse cenário se concretize, foi prevista uma redução de cerca de 3% no valor do pedágio, uma vez que as cargas típicas da rodovia serão soja e carne. Chama a atenção uma redução tão modesta em função da operação de um meio de transporte bem mais eficiente. Quais as razões dessa estimativa?

Outro questionamento - eu não poderia deixar de fazer o *link* - é que, na própria BR-163, nós tivemos a concessão daquele trecho entre Sonora e Sinop. Na época, foi criada uma grande expectativa por todos os mato-grossenses: "nós vamos ter uma rodovia duplicada e bem mantida". O edital de concessão previa que, a partir de 10% de duplicação da rodovia pela concessionária, ela poderia começar a cobrar pedágio. No início do ano passado, eu comecei a alertar o Governo, porque eu via a empresa em acelerado ritmo de obras, e a parte que cabia ao DNIT estava muito devagar. Eu falei que acabaria chegando a um ponto em que nós teríamos a seguinte situação: a empresa iria começar a cobrar o pedágio e a população não teria uma estrada duplicada como estava esperando, principalmente naquele trecho crítico entre Rondonópolis e Diamantina. Para piorar, em outubro findou-se o contrato de manutenção daquele trecho. Aí, passou-se a ter uma situação

pior: começou-se a cobrar o pedágio, mas a rodovia não estava duplicada e também ficou esburacada. Houve uma revolta tremenda. Há poucos dias, tivemos um problema sério lá.

Agora, a ANTT fez um contrato de manutenção com a concessionária. Mas essa insatisfação está grande lá, principalmente porque o trecho já é totalmente congestionado, pois a rodovia já não comporta a quantidade de carretas que há lá. Na década de 80, gastavam-se duas horas ou duas horas e meia entre Cuiabá e Rondonópolis. Agora, nós estamos em 2016, e, às vezes, gastam-se cinco ou seis horas. Realmente, não é uma situação fácil. Eu digo isso porque, pelas informações que eu tive, essa concessão vai ser para uma rodovia simples. A gente sabe que o novo eixo de desenvolvimento está ali para cima. A nova fronteira agrícola está para aquele lado.

O que eu tenho sentido da população ali é o seguinte: como a concessão vai para em torno de 30 anos, a perspectiva de essa rodovia ser duplicada nos próximos 30 anos fica praticamente nula. Eu queria que vocês falassem um pouco sobre isso. Já que vamos fazer, por que não fazermos a concessão de uma rodovia duplicada? A informação que eu tive lá é que será pista simples.

Outro tema refere-se justamente a uma questão mais paroquial, mas eu estive lá em Guarantã e vi uma preocupação dos moradores de Matupá também sobre a questão.

Já estão falando sobre a questão de praças de pedágio. Aí, eu justamente creio que seja da alçada da ANTT, uma vez que há grande preocupação, pois há um grande assentamento lá, Senador Garibaldi, que faz compra em um dos Municípios. E eles estão preocupados, porque acham que vão colocar a praça de pedágio mais para cá ou mais para lá. Eu queria saber se já está definido que as praças de pedágio vão ser em determinado lugar ou se os Municípios podem discutir isso; se há flexibilidade e espaço para discussão da colocação. Segundo eles, dependendo de onde a praça de pedágio for colocada, praticamente vai-se quebrar a economia de um dos Municípios lá.

Muito obrigado.

São essas as colocações.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador José Medeiros.

Concedo a palavra à Sr<sup>a</sup> Natália Marcassa de Souza, Secretária-Executiva do Ministério dos Transportes.

**A SR<sup>a</sup> NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Prometo não tomar muito tempo. Vou tentar fazer um apanhado geral do que ouvimos, até porque as preocupações são correlatas em relação ao projeto de concessão como um todo.

Realmente, colocamos em audiência pública dois projetos, justamente para discutir um pouco dessa questão da interligação com a ferrovia. Para nós do Ministério dos Transportes, é importante dizer que os dois projetos são prioritários. Com certeza, a ferrovia na região é o modal de transporte que mais agrega ao produto que é despachado aos portos. A ferrovia tem uma grande prioridade.

Então, à medida que a ferrovia for se implantando, o que provavelmente deve acontecer é a definição por um modelo de concessão de 12 anos, que há ali. Assim, se for modelo de concessão de 12 anos, que é um modelo que casa melhor com o projeto ferroviário, para não haver o risco de inviabilizar os dois projetos, tanto a ferrovia quanto a rodovia, ele é um projeto mais módico e, sendo um pouco mais módico, não significa que não terá os investimentos necessários ali na rodovia que hoje ainda não está implantada.

A prioridade para BR-163 é terminar a pavimentação. Vamos duplicá-la inteira? Vamos fazer todas as melhorias necessárias? Vamos, mas, primeiro, temos de terminar os 104km que ali faltam para se conseguir escoar a produção. A segunda prioridade da rodovia e dos projetos que ali se encontram é melhorar as questões das travessias urbanas na região. O segundo gargalo que observamos dos projetos é nas travessias urbanas. Foram identificadas, mais ou menos, 10 a 11 cidades que têm grandes problemas de travessia urbana e variantes que precisam ser feitas ali na região, como Curuá, no Pará, e a parte da Serra do Cachimbo, no Mato Grosso. Então, ali, provavelmente, precisa-se de variante.

**O SR. JOSÉ MEDEIROS** (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Só um parêntese, Dr<sup>a</sup> Natália, aproveitando: a senhora poderia falar também da de Rondonópolis?

**A SR<sup>a</sup> NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Rondonópolis está na outra concessão; não está nesse projeto de concessão. Eu não estou com os dados aqui, Senador, mas eu posso disponibilizá-los. Eu só não vou ter essa informação aqui, agora.

Para o projeto de 12 anos, a ideia é enxugar um pouco esses investimentos, mas não perder de foco as necessidades da rodovia. No projeto de 30 anos...

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Dr<sup>a</sup> Natália, permite-me?

**A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Claro.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Na verdade, eu me esqueci de colocar um ponto. Eu falei demais e me esqueci de uma coisa importante.

Nessa questão das exigências - como é que chamam aí...? As exigências do que tem de ser colocado: ambulância, resgate...

**A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - A parte de operação da rodovia.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu não sei como é que vocês estudaram, mas essa rodovia teria de...

**A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Fizemos de forma diferente.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Tem de ser diferente. Tem de ser pequenininho. Senão, não dá conta de pagar.

Outra coisa: com esse negócio de se colocar ambulância na rodovia, estamos vendo em Mato Grosso que o pessoal sai do interior com a mulher grávida e entrega para o sistema de auxílio, que tem de levar para o hospital e fazer tudo. Não tem couro para essa correia toda.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - E aí não há fila. (*Risos.*)

**A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Falamos um pouquinho dessa parte de operação também.

No projeto de 30 anos, previmos duplicação, sim, Senador, na rodovia. O projeto de 12 anos é mais módico, não está prevista a duplicação; agora, se ele for renovado, vai haver a duplicação. Agora, nada impede que, mesmo no projeto de 12 anos, por outro lado, se houver demanda, o próprio Governo Federal invista. Então, também não está bloqueado isso.

Quanto às praças de pedágio, nós recebemos as contribuições. Os Municípios fizeram as contribuições, na audiência pública, e estamos analisando essa questão das regiões locais. A regra geral do Ministério, da Agência Nacional de Transportes, é não pôr praça de pedágio, de maneira alguma, em perímetro urbano, mas, às vezes, a região metropolitana e a logística local saem até fora do perímetro urbano. Então, com base nas contribuições, agora, a agência vai refinar e analisar essas questões.

Na questão da operação, Senador Blairo, para essa rodovia nós já fizemos um *modus* de operação que realmente reduza esse impacto na tarifa. Agora, foi identificado, nas nossas pesquisas de origem e destino e na pesquisa de preferência declarada, que ainda a questão de ambulância, na região, é algo que se demanda muito quando há uma operação de rodovia, uma tarifa de pedágio. O usuário espera muito esse serviço. Então, a princípio, nós o mantivemos, porque, até dada a carência dos hospitais, para ter primeiro um atendimento na rodovia para evitar um desfecho pior em relação a esses acidentes.

Em relação ao que o Senador Flexa acabou falando até Santarém, ele também está previsto; está hoje aberto um processo de manifestação de interesse também para esse, que é a ligação entre Miritituba e Santarém. Então, os interessados que quiserem também vão poder desenvolver esse projeto. Ele só está dividido em dois projetos, porque, senão, a concessão ficaria muito grande. Então, a ideia é que a concessão, no segundo momento, chegue também até Santarém.

Quanto às questões do Senador José Medeiros, em relação ao licenciamento ambiental, eu não sei se não ficou claro ali, mas a responsável por tirar licença é a EPL, não é a empresa. Ela vai ser responsável depois por cuidar da renovação e manutenção dessa licença, mas o licenciamento é da EPL.

Sobre a ferrovia paralela, eu já falei um pouco, e, nesse trecho de concessão, não há mais obra do DNIT. Então, é toda obra privada. Não vamos cair no mesmo problema que aconteceu no trecho do Mato Grosso.

Mais ou menos um apanhado geral. Para o Ministério dos Transportes, falamos e repetimos que o Arco Norte é prioridade. Eu sei que ainda é muito difícil escoar pelo Arco Norte devido aos 104km que faltam ser pavimentados. Senador Blairo, eu acho que eu sou uma das pessoas, junto com todos as *trades*, que mais recebe os problemas. Eu tenho, de manhã e à noite, foto do *top* no meu celular com todos os problemas. Então, sentamos, inclusive com as *trades*, para tentar montar uma solução para melhorar ali, antes do final da safra. Então, estamos discutindo, é prioridade para o Ministério. Lógico que tivemos um problema maior, no ano passado e neste ano, com escassez de recursos. Por isso, também acelerar a concessão para nós é importante, mas podem ter em mente que o Arco Norte é prioridade para o Ministério dos Transportes.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Sr. Marcelo Bruto da Costa Correia, Assessor Especial do Diretor-Geral da ANTT.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - A Natália já facilitou muito o comentário, porque já passou por quase todos os pontos. Eu vou ser mais complementar a ela.

Em relação às travessias, nós já tomamos o cuidado. Como num dos modelos não há duplicação, que é o de 12 anos, e no outro há duplicação de acordo com o gatilho de demanda, nós tomamos o cuidado de antecipar e prever, desde já, a realização de obras de travessias num conjunto de Municípios. Foi feito de forma criteriosa.

Pois não, Senador.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Só um aspecto que me pediram tanto para colocar aqui e, na hora, eu acabei não colocando. O trecho final, no Mato Grosso, é exatamente a cidade de Peixoto de Azevedo, Matupá e Guarantã. De Peixoto a Matupá dá, mais ou menos, a distância de 8km, e de Matupá à divisa do Pará dá aproximadamente vinte e poucos quilômetros; ou seja, são três cidades com a distância muito curta e já no final do Estado, todas elas na margem da BR.

Então, a reivindicação muito forte por parte da região é que, pelo menos no trecho das três cidades, ou seja, da divisa do Pará até Peixoto de Azevedo, seja duplicado, porque são os únicos trechos urbanos próximos ali. Inclusive, o DNIT já tinha estudos anteriores para fazer essa duplicação.

Então, entendemos que não dá para pensar em duplicação a curto prazo numa estrada como essa, porque, como já foi falado aqui, está mais para estrada de arranca-safra, mas é importante essa questão das três cidades lá. E a preocupação única é o local do pedágio, e a reivindicação é de que seja colocado próximo à divisa.

Não foi falado também, e isso não tem bem a ver com a reunião, mas existe uma preocupação lá também com a Serra do Cachimbo, com a área do Exército, porque aquela área é a de maior integração da Região Amazônica. Então, tem que haver um cuidado especial, principalmente na passagem da reserva ou próximo à Base Aérea do Cachimbo. Ali, os militares promoveram muito a segurança da região. Portanto, não dá para esquecer a Base Aérea do Cachimbo também e alguma coisa, inclusive de acesso, alguma coisa como um diálogo muito grande com eles.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - O.k.

Concluindo, em relação às travessias, nós já prevíamos, independentemente do cenário, o conjunto de travessias dentro de um critério do que coubesse numa tarifa razoável. Recebemos muita contribuição nas audiências públicas, mesmo as feitas aqui, nesta Comissão, e estamos avaliando todas, para ver se conseguimos equacioná-las; quais conseguimos equacionar dentro de um nível tarifário razoável.

Quanto à questão da localização das praças de pedágio, acho que a Natália já abordou. Recebemos algumas contribuições. Nós sempre precisamos afastar de área urbana. Esse é um princípio básico, mas também equilibrar a localização, a questão da equidade, com a eficiência e bom nível tarifário. Mas, de toda forma, nós analisamos todas as contribuições. Em outros processos de concessão, nós já fizemos otimização de localização de praça de pedágio após as audiências.

O terceiro ponto de rodovia/ferrovia acho que a Natália já abordou bem.

Acho que um último ponto que caberia comentar, em relação à tarifa, é destacar que, quando nós adotamos a PMI como procedimento, um dos principais objetivos era aproximar a discussão com o setor privado, de forma que tivéssemos leilões e estudos que fossem atrativos para o setor privado.

Durante o processo de análise dos estudos que recebemos da empresa que desenvolveu os estudos, nós verificamos que havia, de fato, uma expectativa diferente em relação ao que o setor produtivo via. Nós fizemos várias reuniões com o próprio setor produtivo e fizemos uma revisão dos estudos, com base em novos estudos, com a parceria que nós tínhamos com a Universidade Federal de Santa Catarina. Então, fizemos todos os esforços dentro da metodologia que tínhamos à mão. De toda forma, recebemos aqui as contribuições na audiência e vamos voltar a olhar as contribuições que foram feitas para verificar se é viável, considerando sempre que também não adianta estabelecermos uma expectativa sem que haja, mais à frente, investidor interessado. Portanto, é esse o olhar que nós vamos ter.

Acho que foram esses os pontos.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Sr. Diógenes Alvares, Gerente da Área de Estruturação de Negócios da EPL.

**O SR. DIÓGENES ALVARES** - Senador Garibaldi, agradeço.

Acredito que o Dr. Marcelo Bruto e a Natália cobriram bem os pontos levantados.

Acho que o importante é só comentar que, embora esse seja um processo bastante democrático, em que os agentes locais, obviamente, sempre têm interesse em maximizar o retorno para a sociedade, é preciso ter em mente que é um projeto de concessão, em que qualquer custo adicional acrescentado ao projeto tem, obviamente, um reflexo na tarifa de pedágio. Então, usando a velha a máxima, "não existe almoço grátis" na concessão. O objetivo é, de fato, tentar maximizar a

concessão, tentando oferecer ao usuário a menor tarifa possível em troca da maior quantidade de investimentos necessários para a região.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Sr. Ricardo Pinheiro, Presidente-Executivo da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

**O SR. RICARDO PINHEIRO** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu não vou detalhar os pontos operacionais, porque o desenho que está sendo preparado do projeto pelo Ministério eu acho que já foi muito explorado; ou seja, é uma tentativa de dizer a todos o cuidado que se deve ter, justamente para anunciar o projeto e a atratividade.

Eu queria trazer aqui dois assuntos que foram bastante comentados. Eu acho que, nas concessionárias, o projeto se fecha com o financiamento. Esse ponto do financiamento é extremamente importante. O Brasil já tem linhas de financiamento de longo prazo. Eu queria chamar a atenção para que, além de se ter um bom projeto, o financiamento é fundamental. Sem financiamento, nós não teremos a realização desses projetos.

Tivemos, na terceira etapa, algumas dificuldades com relação a completar os financiamentos de longo prazo. Eles estão já em fase adiantada e finalística. Eu acho que, com isso, já vamos poder olhar todos os demais projetos, inclusive esse que aqui está em discussão, mas o financiamento é fundamental.

Outro ponto para o qual gostaríamos de chamar a atenção é esse da tarifa. Talvez estejamos discutindo aqui um dilema um pouco falso, mas vejam o seguinte: qual é a preocupação do setor privado? De fato, a PMI foi um convite que o Governo fez. O setor privado apresentou o seu projeto, estudou, teve tempo para fazer isso, e definiu uma projeção de tráfego. Foi exatamente essa projeção de tráfego que orientou a tarifa de referência do projeto.

Eu estou entendendo que o Governo, em um segundo momento, a EPL, de fato, recebendo todas as contribuições que recebeu, convenceu-se de que o tráfego poderia ser ampliado. Isso, de certa maneira, reduz a tarifa, mas eu queria colocar a preocupação da ABCR, porque nós já tivemos histórias passadas. Eu acho que o Marcelo também colocou, mas eu queria reforçar. É o seguinte: ter uma tarifa de referência que seja alta não é um problema para a realização da concessão. Quem acreditar em tarifas mais baixas dê mais desconto na licitação. Não há nenhum problema. A concessão se realiza. Mas o inverso é muito perigoso: se você baixar muito a tarifa de referência, você pode dar em uma licitação deserta.

Então, eu colocaria essa leitura que estou tendo aqui de todas essas informações, o cuidado que está sendo dado ao calibre dessa tarifa, até porque, como foi dito, não se conhece esse fluxo.

Eu cheguei a Brasília em 1975, na Eletronorte. Participei da expansão da malha de transmissão de energia na Amazônia. Nós tínhamos grandes dificuldades com as previsões. Imaginem vocês retornarem a 1975. Hoje, é mais fácil dizer o que aconteceu nos últimos 40 ou 50 anos. Mas estar aqui em 1975, fazer projeção de futuro, de crescimento de necessidades de consumo de energia... São essas as dificuldades que eu quero trazer como referência. Há sempre muita expectativa que pode não se realizar.

Neste momento econômico por que passa o País, as concessões da terceira etapa estão com um atraso de tráfego previsto que poderia ser da ordem de cinco ou seis anos. Ou seja, as concessões que acabaram de ser feitas, que não esperavam esse momento econômico de queda no País, terão a projeção de tráfego deste ano somente daqui a cinco ou seis anos. Já estão amargando uma diferença de expectativa, e não podem mudar o plano de responsabilidades que assumiram. Eu chamaria muito a atenção para isso. Não é muito simples. Não vejo essa dificuldade da tarifa, se ela está conservadora na leitura que possam ter os produtores de soja.

Eu não vejo isso como uma dificuldade. Quem tem essas informações e acredita mais nelas, provavelmente, vai fazer *bids* que sejam os vencedores. É isso que deve ocorrer.

A par de todo o aprimoramento que se possa ter neste projeto em particular, eu acho que o dilema é bom. Não é um dilema ruim, e não vejo uma necessidade brutal de fazer ajuste nisso, porque esse futuro não é tão simples de prever.

O Senador Blairo deu um depoimento muito claro. Ele disse: "Eu faço uma projeção de tráfego muito pesado na rodovia indo para o norte, e as condições de transporte para o sul são concorrentes. E pode mudar esse fluxo". Então, vejam lá. Há que se tomar um pouco de cuidado com isso.

Eu volto a chamar atenção para o aspecto que mais nos preocupa: é que não dê deserta, porque essa região precisa de desenvolvimento e a estrada precisa ser feita.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Sr. Edeon Vaz Ferreira, Diretor Executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso e Diretor da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - A questão dessa concessão é diferente de tudo que vinha sendo feito até agora. Nós entendemos as dificuldades que há para se prever o futuro. Agora, quando não se tem nada, como foi feito em 2014, quando se tinha uma unidade de transbordo, finalizando a construção, e não havia basicamente nenhum movimento na rodovia, aí fica difícil. Só que nós estamos de outra situação. Nós estamos mostrando que hoje já existe capacidade de 10,5 milhões de toneladas de transbordo hoje. Até o final do ano, mostrando as fotos que eu mostrei, já serão 16,5 milhões de toneladas. Vocês fizeram uma projeção aqui de 18 milhões de toneladas em 2025. Nós estamos com uma projeção de 33 milhões de toneladas; ou seja, é totalmente diferente.

Eu gostaria, inclusive, de convidar o Marcelo Bruto, o Diógenes e a Natália - eu tenho certeza de que ela não vai querer enfrentar a BR-163, mas pode mandar alguém de lá - para que nós façamos...

**A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Não, injustiça...

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu vou defender a Natália, porque ela é da luta, da labuta. (*Risos.*)

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - ... para que nós façamos juntos um estradeiro de Sinop até Miritituba e até Santarém, defendendo os assuntos do Pará. Nós temos informações em relação a Miritituba. Em relação à Miritituba, eu não tenho dúvida alguma de que nós podemos ir localmente e saber a situação de cada um dos projetos. São 11 projetos que estão em desenvolvimento naquela região - o Senador está equivocado, pois ele falou em 7, mas são 11 projetos. E isso vamos mostrar que está subestimado o tráfego.

Eu falo da preocupação, e o Ricardo falou que não precisa ter preocupação, pois a empresa que acreditar vai fazer. Tudo bem. Eu acho que as empresas também têm que ter esse conhecimento para que possam fazê-lo. E vão buscar isso. Eu não tenho dúvida alguma.

Nós já fomos chamados na época da concessão da BR-163, em Mato Grosso, por todas as empresas. Participamos de reuniões na CCR, na EcoRodovias, na Odebrecht, em todas que concorreram. Eles nos chamaram para terem uma ideia da projeção de tráfego. E mostramos isso para eles.

Para nossa surpresa também, nós estamos vendo que o crescimento está muito mais acelerado do que imaginávamos. A BR-163, com a conclusão desses 104km até Miritituba, não é uma coisa para 2025. Isso pode até acontecer até antes. Qual é a limitação? Estação transbordo de carga. A única limitação que nós temos é a estação transbordo de carga.

Todas as empresas que estão se instalando no Rio Tapajós têm transporte hidroviário também. Então, não existe essa limitação. A limitação é a estação de transbordo. Construindo-se estação de transbordo, ele já tem o correspondente em Santana, em Santarém, em Barcarena; já tem a outra ponta. Então, eu não vejo nenhuma possibilidade de esse tráfego ser inferior ao que nós estamos projetando para 2025. Não estamos fazendo projeção para os 30 anos.

Agora, é lógico que precisamos ter todo o cuidado - e eu tenho certeza de que vocês estão tendo - na questão do tempo, porque, pelo que tudo indica, pelas conversas que tenho tido com os investidores, a ferrovia é uma realidade. Eu estou imaginando que o Ministério dos Transportes, se não me engano, em abril - é isso, Natália? -, já coloca em audiências públicas a ferrovia.

**A SRª NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA** - Queremos colocar neste mês ainda.

**O SR. EDEON VAZ FERREIRA** - Ainda neste mês. Ótimo, beleza.

Em relação aos 12 anos ou 15 anos, nós temos que pensar, porque, infelizmente, às vezes, se fala assim: "A ferrovia vai ser na área de domínio da rodovia". Isso não existe. A ferrovia, por uma questão de engenharia, tem lugar que vai passar a 25km da rodovia. Vai haver reservas indígenas, florestas nacionais a serem transportadas. A parte de licenciamento disso aí vai ser demorada mesmo. Sabemos disso.

Agora, nós precisamos concluir. Eu acho que nós não temos outra saída a não ser fazer a concessão. Eu acho que a concessão é uma realidade, é a forma que nós vamos ter para estradas chegando a Miritituba. Então, nós só precisamos nos debruçar um pouco sobre a questão dos valores de investimentos, dos serviços a serem prestados e também sobre a questão do valor da tarifa teto, pois, diferentemente do Ricardo, eu acho que o valor está muito alto. Aí, nós temos de contar com muita boa vontade do investidor para poder baixar isso aí e dar desconto de 50% ou 60%.

Obrigado, Senador.

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

Para terminar, eu quero agradecer não apenas ao Dr. Edeon, mas a todos os convidados pelas contribuições que deram, sobretudo pelo acolhimento que deram a todas as interrogações e demandas.

Eu quero agradecer à Dr<sup>a</sup> Natália, ao Dr. Marcelo Bruto, a Diógenes Alvares, a Ricardo Pinheiro, a Edeon Vaz Ferreira. Eu quero agradecer ao Senador Wellington Fagundes e ao Senador Paulo Rocha, que requererem a audiência, e, agora, ao Senador José Medeiros, aqui presente.

Convoco uma reunião para quarta-feira, dia 23 deste mês, no mesmo horário.

E ainda pede a palavra o Senador Wellington Fagundes - eu pensei que era o Senador Flexa Ribeiro. (*Risos.*)

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, dada a importância desta audiência para a Região Amazônica, eu quero aqui aproveitar também, já que estamos transmitindo pelos meios de comunicação da Casa, para falar dos pontos positivos.

Hoje, está sendo entregue na BR-163 o trecho... Como eu disse aqui, foi concessionado da divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop, sendo que, nessa concessão, há algo diferenciado no Brasil, porque o trecho de Rondonópolis, que é a minha cidade natal e que é a cidade de habitação do meu companheiro José Medeiros e também do Blairo Maggi... Portanto, é a única cidade do Brasil que tem três Senadores, e isso aumenta mais ainda a nossa responsabilidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Três?

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Senadores da mesma cidade, do interior.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas ele é meu conterrâneo; nasceu no Rio Grande do Norte.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Vocês, do Rio Grande do Norte, cederam a inteligência dele para ir lá nos servir. De qualquer forma, é onde ele habita e criou seus filhos. Também da mesma forma, é o Blairo.

Com isso, a cobrança da população lá conosco é muito maior.

Nesse trecho de Rondonópolis até Posto Gil, que é um pouco depois de Cuiabá, aí, sim, há a sobreposição da BR-163, BR-364 e ainda BR-070. Então, todo volume de tráfego passa por esse trecho - o Senador Medeiros é policial rodoviário federal -, e, segundo a Polícia Rodoviária, é o trecho que tem mais acidentes frontais do Brasil.

Então, ficou sob a responsabilidade do DNIT fazer a construção desse trecho de Rondonópolis até Cuiabá. Portanto, parte da construção é feita pela concessionária e parte pelo próprio DNIT. Por isso, sugerimos aqui, inclusive nesta concessão, talvez, que as passagens urbanas pudessem ser feitas pelo DNIT, para não incluir isso no custo da concessão. Cada passagem urbana tem a sua especificidade, e, do jeito que a cidade vai crescendo, demanda mais algumas obras. E os Municípios não têm como assumir; mesmo que façam um contorno viário, os Municípios não têm com assumir, porque a maioria é de Municípios pequenos.

Então, continuará sendo como até hoje em Cuiabá: passam pelo centro da cidade as três BRs. E, agora, nas obras da Copa, o Ministério dos Transportes fez várias obras de passagem de nível, tudo com recursos do Ministério dos Transportes.

Então, eu gostaria de dizer que, hoje, o Ministério dos Transportes está entregando 42km já de duplicação do trecho de Jaciara até a Serra de São Vicente. A obra da Serra de São Vicente já foi concluída há algum tempo: são 26km, 13km de cada perna, também já duplicados. E, de Rondonópolis, no sentido de Jaciara, mais 25km. Então, o trecho de Rondonópolis a Cuiabá, a partir de hoje, já passa a ter a metade do trecho duplicado. Claro que não é o ideal ainda, porque o trecho velho tem de ser restaurado, o que continua causando transtornos, mas isso faz parte do progresso e do desenvolvimento. E o trecho de Rondonópolis até a divisa de Mato Grosso do Sul também já está pronto, faltando apenas 2km na chegada da cidade.

Estou falando isso aqui porque é importante, e conquistas estão acontecendo, e não para deixar a Dr<sup>a</sup> Natália tranquila, porque, lá, a cobrança realmente é muito forte. Nesse trecho, já está sendo cobrado o pedágio e, portanto, exige da concessionária muito mais atenção.

Ontem mesmo, estive o Ministério Público, junto com a juíza federal de Rondonópolis, visitando esse trecho, cobrando da concessionária. E, aí, por isso, Presidente, é importante dizer, porque, claro, às vezes, as pessoas veem que as concessionárias estão ali ganhando muito dinheiro, mas também a responsabilidade do serviço de conservar as estradas, de prestar o serviço ao cidadão é muito grande, e é direito do cidadão cobrar isso. Em qualquer acidente por um buraco, se houver, numa estrada concessionária, a responsabilidade cível e criminal da concessionária é muito grande, além dessa questão da saúde e tudo o mais.

Então, quero agradecer, como proponente desta audiência pública, a todos que aqui vieram. Não vou repetir para não delongar mais ainda. Principalmente a associação, como eu disse aqui, antes, Dr. Ricardo, queremos aproximar... Inclusive a Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenamento tem este objetivo de ser o intermediário entre o Parlamento, a sociedade como um todo, e o Poder Executivo.

Presidente, para encerrar, já que V. Ex<sup>a</sup> sempre não é só atencioso, mas generoso com todos nós, falo dessa questão da Antaq. Faço questão de repetir isso aqui, porque a Antaq é a única diretoria que tem só três membros; ou seja, ficando com dois, não há nem como ter o voto de minerva; é, praticamente, paralisia, porque, se houver duas opiniões divergentes, não há como se tomar uma decisão.

Como Presidente da Frente, temos recebido a cobrança do setor empresarial, porque, agora, para nós, na região, estão previstas todas as licitações dos postos do Arco Norte, e temos uma diretoria incompleta. Então, é muito difícil dar celeridade, e não queremos isso, porque queremos que sejam feitas as licitações. E a Antaq foi uma agência que trabalhou com muita celeridade.

No caso, o Mário Povia, que era Diretor-Geral, e é servidor de carreira.

Então, eu queria aqui pedir, cobrar, sugerir ao nosso Presidente a possibilidade de que esta carta seja enviada, pelo Presidente e pela Comissão, tanto ao Ministro Helder como à Casa Civil.

Eu conversei, semana passada, com o Dr. Gilles, e ele me disse que já estava pronta a recondução do Dr. Mário Povia. Nós não estamos falando aqui da Diretoria-Geral; é apenas para concluir a diretoria. Mas a decisão é do Governo, se quiser colocar esse ou aquele. É claro que o Dr. Mário Povia, com toda sua experiência, se eu tivesse que trabalhar também, se fosse o meu voto minerva, também seria reconduzido inclusive à Diretoria-Geral, mas o Dr. Tokarski também é uma pessoa de extrema competência, como o Fernando. Enfim, ali é uma decisão muito mais política do Governo.

Então, eu queria pedir a V. Ex<sup>a</sup> que fizéssemos essa carta, porque eu acho que, como a Comissão foi tão célere em todas as indicações que vieram para cá, todas as indicações, V. Ex<sup>a</sup> não demorou uma semana para designar os relatores. Então, com isso, nós colaboramos, nós fizemos o nosso papel junto ao Governo.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - A solicitação de V. Ex<sup>a</sup> será atendida.

Quero agradecer também à Consultoria da Casa, representando a consultoria dos órgãos de comunicação, a todos eles que, pacientemente, ouviram tudo; e não somente ouviram, mas colaboraram decisivamente no encaminhamento das questões.

E agradeço à plateia, a esta altura desfalcada, porque - não tenhamos ilusões - a audiência pública durou um pouco mais do que quatro horas: de 8h35 até agora.

Eu acho que o Senador Wellington Fagundes está satisfeito. Poderia até nos convidar para um almoço a esta altura. *(Risos.)*

Está encerrada a presente reunião.

*(Iniciada às 08 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 18 minutos.)*