



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

REUNIÃO

22/05/2018 - 14ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

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

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

Nós vamos ter uma sabatina.

Aproveito para informar que os cidadãos que queiram participar enviando comentários e perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

A sabatina será com o Sr. Weber Ciloni, para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Antes de iniciarmos a nossa sabatina, faço alguns comentários sobre o que estamos enfrentando no nosso País em relação à greve dos caminhoneiros. Quero dar o nosso apoio à greve dos caminhoneiros em função do aumento de combustível, principalmente do preço do óleo diesel. Não há como se planejar em um país que aumenta 13% ao mês o combustível. Foram dez aumentos neste mês de maio no preço do óleo diesel. O caminhoneiro, quando sai para uma viagem, sai com um preço do combustível, e, quando retorna, há outro preço. Ou seja, o preço do que ele colocou no frete já não cobre os custos da sua viagem.

Portanto, entendo que é pertinente essa posição dos caminhoneiros brasileiros. A Petrobras precisa achar uma solução para essa questão. Dizem que o diesel está dolarizado, está atrelado ao custo do petróleo internacional. Bom, então, vamos mudar a moeda. Vamos transformar a moeda brasileira, o salário mínimo brasileiro atrelado ao dólar e ao preço do barril de petróleo.

É uma coisa interessante. Quando o dólar sobe, sobe o diesel; mas, quando ele caiu, não caiu o preço do diesel. Quando o barril de petróleo subiu, subiu o preço do óleo diesel; mas, quando caiu o preço do barril de petróleo, não caiu o preço do diesel na bomba, bem como o da gasolina.

É claro que há uma preocupação com a gasolina também, mas a preocupação maior é com o óleo diesel, porque o custo de vida brasileiro está diretamente ligado ao preço do diesel. É o preço do frete... Há, por exemplo, um debate antigo com relação ao transporte coletivo urbano. Como é que se consegue planejar o transporte de passageiros com essa situação do óleo diesel, que é o segundo item mais caro na composição dos preços das passagens, bem assim o preço dos lubrificantes e tudo mais que deriva do petróleo, como borrachas etc.? Não há como se planejar com altas dessa natureza em relação ao preço do óleo diesel. São dez aumentos neste mês de maio, volto a dizer, totalizando 13% de aumento apenas neste mês. Não há, pois, como haver um mínimo planejamento com relação a investimentos, à própria manutenção etc.

Então, fica aqui o nosso compromisso de estar ao lado dos caminhoneiros. Eu entendo que fechar as rodovias não é a solução. Nós não podemos inibir ou subtrair o direito de ir e vir de qualquer cidadão brasileiro. Assim, fechar as rodovias não é a solução, mas a paralisação é pertinente e conta com o nosso apoio. Vamos estar juntos amanhã na Rondônia Rural Show, em Ji-Paraná, vamos falar sobre esse assunto, manifestar o nosso apoio para que todo o setor produtivo e também os transportadores possam ter uma maior clareza sobre essa política de preços dos combustíveis.

Fazendo uma pesquisa rápida sobre o preço da gasolina hoje cobrado no Brasil, verifiquei que, em Rondônia, está próximo a R\$5. Nos Estados Unidos, onde o setor, evidentemente, é dolarizado e os preços estão atrelados ao preço do barril do petróleo, ele está em R\$2,85. Olhem a diferença! Por que no Brasil o custo é tão alto assim?

Então, fica aqui o nosso pedido para que a Petrobras comece a fazer uma política voltada ao interesse da população. Se nós vamos continuar dolarizando, de fato, o preço do óleo diesel, há que se dolarizar o salário mínimo do trabalhador brasileiro, há que se dolarizar também tudo o que nós consumimos, porque o diesel está ligado diretamente à vida de todos nós brasileiros, na refeição, na produção. Para a própria produção agrícola, que é a base da economia brasileira e principalmente do nosso Estado de Rondônia, Senador Raupp, o óleo diesel tem uma importância muito grande e uma influência direta no custo de vida da população.

Então, fica aqui o nosso apelo para que o Governo, por intermédio da Petrobras, que este ano teve, novamente, um recorde nos lucros, apresentando superávit nas suas contas, que continue com esse desempenho, mas não dessa forma, ou seja, nas costas do povo brasileiro, principalmente dos caminhoneiros. Vamos tratar com diferença a questão do óleo diesel. O óleo diesel é prioritário para o Brasil, é prioritário para o setor produtivo. Nós não podemos continuar com essa política de preços com relação ao óleo diesel brasileiro. Tem de haver uma solução, nem que haja um subsídio do Governo. As reservas que o Brasil tem podem ser, sim, aplicadas para segurar o preço do óleo diesel para não disparar a inflação para a população brasileira.

Então, fica aqui, mais uma vez, o nosso apelo para que haja uma solução para essa questão.

Com prazer, ouço o Senador Valdir Raupp para debatermos esse tema.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Sr. Presidente, é rápido, muito rápido, até porque temos de ouvir a autoridade a ser sabatinada hoje.

Eu acho que há um descompasso - V. Ex^a tem absoluta razão - muito grande. Num momento em que os juros estão caindo, que a inflação está num nível tão baixo que não se via nos últimos 30, 40 anos, como o preço do combustível não para de subir? Quer dizer, há um descompasso.

Lucro? Todos podem ter. O Banco do Brasil, a Caixa Econômica e os bancos privados tiveram lucro também com redução de juros; tiveram lucro alto com redução de juros, com juros caindo. A inflação caindo, o agronegócio bombando, como se diz por aí, com a inflação baixa. Só a gasolina, só o óleo diesel têm de subir a toda hora? Eu já venho falando isso há muito tempo, já fiz até pronunciamento na tribuna do Senado. Ninguém aguenta mais!

Eu acho que demorou a acontecer esse movimento dos caminhoneiros em todos os Estados brasileiros. Estão fechando rodovias, fazendo protestos e as paralisando. Eu acho que isso até demorou, porque essa escalada do preço do combustível não está certa, não está correta.

Aí vêm aqueles vídeos que o pessoal grava dos caminhões carregando em refinarias do Brasil e levando cargas para a Bolívia e para outros países com preços lá em baixo, a centavos de reais o preço do combustível. E, aqui no Brasil, já está a quase R\$5 o preço do litro da gasolina. Já está R\$4 o preço do litro do diesel?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - Não, está próximo disso.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Próximo de R\$4. É insustentável!

Hoje eu sei que há uma reunião de emergência do Governo Federal com o Ministério da Fazenda, com todo mundo. O Presidente do Senado, Eunício Oliveira, e o Presidente da Câmara dos Deputados começaram também a se manifestar ontem. Alguma coisa tem de acontecer.

Eu até achava, há uns meses, que iria começar uma escalada de queda. "Olha, deve ter subido em um momento, mas vai começar a reduzir, reduzir, reduzir até chegar aos níveis de um ou dois anos atrás." Sinceramente, eu esperava por isso, e ainda espero que, nesta reunião de hoje, o Governo decida, junto com todas as autoridades, a começar a reduzir o preço do combustível, porque senão o Brasil vai implodir. Não é razoável o que está acontecendo com os preços dos combustíveis. Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem.

Assim como temos essa política contrária ao desenvolvimento do Brasil, nós temos outra situação que eu faço questão de abordar que é com relação ao que está acontecendo em Guajará-Mirim. Uma normativa da Receita Federal está proibindo a exportação pelos barcos de fazer a exportação em Guajará-Mirim, o que está provocando um desemprego muito grande naquela cidade, pois as exportações praticamente foram paralisadas - praticamente, não. Paralisaram as exportações do Brasil para a Bolívia através da cidade de Guajará-Mirim. Hoje há um desemprego...

Já lhe passo a palavra.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Há duas semanas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Há duas semanas, está paralisado todo o comércio. Há uma manifestação grande na cidade de Guajará-Mirim e também na cidade de Guayaramerín. Tanto a população brasileira quanto a população boliviana não querem a mudança do sistema para que toda exportação tenha de ser feita através de uma balsa, que já começa cobrando R\$750 por caminhão para ir e R\$250 para voltar. Isso dá R\$1 mil ida e volta. É um absurdo o que está acontecendo!

Fica aqui o nosso protesto também. Esses tecnocratas ficam aqui em Brasília e não sabem o que acontece lá na divisa do Brasil com a Bolívia no nosso Estado de Rondônia, no extremo norte do nosso País. Guajará-Mirim está com a economia afetada, a população está muito apreensiva, pois está gerando desemprego. Portanto, está na hora de o Governo colocar o pé no chão, esse Governo, Senador Raupp, que realmente não olha para a população como um todo e não enxerga o que acontece no norte do País.

Nós temos as questões regionais, que precisam ser analisadas como ações diferentes das do resto do País. Há uma questão específica de Guajará-Mirim, onde a exportação é de pequena escala. Não se pode proibir essa exportação através das barcas e exigir que se utilize a balsa para fazer a exportação do Brasil para a Bolívia lá em Guajará-Mirim.

Então, fica aqui o nosso pedido para que a Receita Federal e o Ministério das Relações Exteriores achem uma solução para essas pessoas que estão desempregadas. Já houve, este mês, um prejuízo de R\$15 milhões. Para um Estado como Rondônia, para uma cidade como Guajará-Mirim, R\$15 milhões é muita coisa, é muita coisa. O desemprego vem aumentando, aumentando, e ninguém toma providência.

Nós cobramos, tanto eu como o Senador Raupp já estivemos no Ministério do Planejamento e na Receita Federal buscando soluções, mas ninguém nos ouve, ninguém nos dá solução, ninguém nos atende. Aliás, nos atendem para dizer bom-dia, dar um cafezinho e um copo d'água, mas não acham solução para esse problema.

Então, fica aqui o nosso protesto com relação ao que está acontecendo em Guajará-Mirim e o nosso pedido de solução urgente. É preciso que se envolvam o Ministério do Planejamento e o Ministério das Relações Exteriores. Que se unam, que façam uma mesa-redonda para atender a população de Rondônia, especialmente a população de Guajará-Mirim, que está sofrendo, está padecendo com o fim da exportação.

O comércio está paralisado entre Guajará-Mirim e Guayaramerín. Há uma cobrança normal e forte da população, principalmente quanto à nossa atuação, e nós estamos atuando, tanto no Ministério das Relações Exteriores quanto no Ministério do Planejamento e na Receita Federal, para que se resolva esse problema.

Já estão fechando a BR-425, que é uma BR que liga Guajará-Mirim a Porto Velho. Já foi fechada, abriram, há uma liminar para não fecharem mais. Fechar a BR não é a solução, porque aí se tira o direito de ir e vir da população brasileira. O que pede, o que reivindica a sociedade é justo e tem total apoio nosso. Vamos continuar buscando solução para esse problema.

Com prazer, ouço o Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Senador Acir, acompanho essa questão desde o início, desde o primeiro dia. Já recebemos aqui em Brasília duas vezes - e estão aqui hoje, chegaram ontem, já tivemos ontem reunião - o Presidente da Associação Comercial, o Márcio Badra, e o Virgílio, que é um exportador que veio representando os exportadores. Semana passada veio o prefeito. Recebemos, já por duas semanas seguidas, esse grupo de Guajará-Mirim aqui em Brasília. Nós já estivemos lá com o Governador, eu e a Deputada Marinha, lá no porto, lá no movimento - havia mais ou menos 2 ou 3 mil pessoas paradas já no início da semana passada. Então, já faz duas semanas que está, realmente, paralisado. Estão fechando a estrada de Riberalta também, o lado boliviano. Está tudo paralisado, com barreiras nos terminais lá.

Aquilo não é nem porto. Se houvesse um porto organizado ou se houvesse a ponte que o Brasil deve há 116 anos para a Bolívia... O Tratado de Petrópolis é de 1902; portanto, faz 116 anos que o Brasil deve uma ponte ali naquela passagem de Guajará-Mirim para Guayaramerín, entre o Brasil e a Bolívia. Lula disse que iria construí-la, começou o projeto. Ainda bem que começou, porque os outros nem projeto fizeram! Ficou praticamente pronto, mas agora é que o projeto está com o pedido de licença ambiental, com a reedição da licença ambiental, para se construir a ponte, para se licitar, talvez neste ano, a ponte. No porto também coloquei R\$22 milhões no ano passado, mas a obra não começou até hoje. Agora é que estão licitando o Porto de Guajará-Mirim.

O que os exportadores pedem é muito pouco. É engraçado, porque tive duas reuniões na Receita Federal, uma delas com Jorge Rachid, que é o Secretário da Receita Federal, e com toda a sua equipe. Aí ele viajou, deixou a equipe elaborando

o documento, mas negaram; a proposta que a Associação Comercial de Guajará-Mirim fez aos exportadores foi negada. Aí veio a segunda reunião. O Rachid estava viajando. Eu fui lá com o Paulo Ricardo, que é o substituto do Rachid, e, novamente, com a equipe dele e com o pessoal de Guajará-Mirim. Aí eles falaram assim: "Mande uma proposta." Isso ocorreu na quarta-feira passada. Disseram: "Mande uma proposta, que nós vamos analisar." A associação mandou a proposta. Qual era a proposta? Era a de que continuasse a balsa. Pode seguir com a balsa, os grandes passam pela balsa. Os pequenos continuariam no sistema de 80 anos. Faz 80 anos que se exporta do Brasil para a Bolívia e da Bolívia para o Brasil pelas "pec-pecs", que são aquelas lanchinhas pequenas; são mais de cem fazendo esse transporte todo dia. Agora, eles querem que toda aquela mercadoria que passa pelas "pec-pecs", pelas lanchinhas, vá para a balsa. Como? Vão pagar R\$900 ou R\$1 mil pelo transporte de duas toneladas ou de uma tonelada? E o que passa nas lanchinhas são pequenas quantidades, com US\$500 ou com US\$1 mil de exportação, o que não se vai colocar numa carreta, pois não cabe, ou melhor, não há lógica colocar 500 quilos, 1 mil quilos ou 2 mil quilos de produto numa carreta que pega 40 toneladas. E vão pagar R\$900?

Então, o que eles queriam? Queriam que continuassem os dois sistemas, até se construir o porto, que está sendo licitado, ou até se construir a ponte. Aí vai haver alfândega do lado brasileiro e do lado boliviano. Quer dizer, essa foi a proposta que a Associação Comercial mandou para o Ministério da Fazenda. Sabem o que me falaram ontem? Foi negado de novo, foi negado 100%, não atenderam o pedido da Associação Comercial de Guajará-Mirim.

Reunimo-nos ontem com o Embaixador. Fomos à Embaixada da Bolívia. O Embaixador da Bolívia está propondo um novo acordo, que é um acordo que se chama Atit (Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre). Ele está querendo agora mudar, fazer outro acordo bilateral só entre o Brasil e Bolívia. Esse acordo é 1990, faz 28 anos. Nós temos um tratado de 116 anos e temos um acordo de 28 anos. Quer dizer, em 28 anos, esse acordo não tinha sido colocado em prática. Em 28 anos, era para ter começado esse negócio da balsa, mas não começou. Isso demorou 28 anos. Agora eles querem exigir, a ferro e a fogo, que a passagem seja feita só pela balsa.

Eu não aceito isso. Aham que vai haver desvio de mercadoria. Não vai haver desvio coisa nenhuma! Isso não é nada! São R\$60 milhões por mês! A exportação do Brasil para a Bolívia é de apenas R\$60 milhões por mês. São 120 a 130 exportadores para exportar R\$60 milhões por mês. E não há desvio. A Associação Comercial está mostrando, por a mais b, que não há desvio de um centavo. Eles pagam os impostos, sai tudo com nota. A única diferença é o transporte, porque não vai tudo pela balsa. Parte vai pela balsa, que é nova, que começou há uma semana - nem começou, porque está fechado há duas semanas; fecharam, não se está exportando nada -, e a outra parte, que é menor, passa, então, pelas pequenas lanchas. Mas não houve, Senador Acir, acordo até agora, só se mudar o tratado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, essa foi a colocação feita pelo Senador Raupp.

Nós não estamos pedindo que mudem a Lei de Exportação, não é isso. Que a fiscalização continue e se amplie, a fiscalização com relação à documentação da exportação, mas que seja autorizado que sejam feitas aquelas exportações até US\$2 mil, US\$2,5 mil, que são o normal, sem que seja obrigatoriamente pela balsa, e, sim, pelos barcos, como fizeram a vida inteira, com guias de importação etc.

Agora, a população não pode ser penalizada, porque o Governo não fez a alfândega nem o porto em Guajará-Mirim - não há nada. Agora talvez eles entendam que, com a balsa, há um controle maior. E será uma balsa só contra 100, 120 barcasas pequenas, que têm uma dificuldade maior para fiscalização. Se houvesse porto, se houvesse alfândega, de nada disso se precisaria. Então, estão penalizando mais uma vez a população pela falta de infraestrutura do Governo, que não fez essa obra tão importante para a exportação.

O PDT, Senador Raupp, não faz parte deste Governo, é oposição ao Governo que aí está. No governo passado, nós teríamos resolvido essa situação, porque o PDT estava nesse governo, e resolvemos. Agora, com essas novas políticas governamentais, estamos tendo problema com o preço do combustível, com as exportações em algumas regiões do nosso País. O PDT tem um compromisso com a geração de emprego, tem um compromisso com o setor produtivo. E aí fica o nosso apelo para que o Governo resolva essa questão do óleo diesel, principalmente, e a questão da exportação na cidade de Guajará-Mirim para exportar para a Bolívia.

Quero registrar a presença em nosso plenário do Dr. Mário Rodrigues Júnior, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); do Dr. Marcelo Vinaud Prado, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) também; e da Sr^a Elizabeth Alves da Silva Braga, Diretora da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), agência que tem uma função, entre tantas, muito importante, que é a terceirização das nossas rodovias.

Estamos muito preocupados com a questão da duplicação da BR-364. Essa duplicação, Dr. Mário, Dr. Marcelo, é da maior importância para o País, mas principalmente para o nosso Estado de Rondônia. Esse processo foi iniciado no ano retrasado.

Infelizmente, a empresa que pegou para fazer esse levantamento, Senador Bezerra, entregou-o este ano, mas não pôde ser aproveitado pelo DNIT. Foi tão malfeito que o DNIT não teve como aproveitá-lo. E o fez com um ano de atraso.

E me disseram: "Mas o Governo não gastou nada com isso, iria pagar R\$5 milhões se o estudo fosse aceito." Mas perdemos um ano. E quanto vale um ano? Quanto vale um ano para a população do Estado de Rondônia, sem a duplicação, sem a manutenção da BR-364?

Então, nós pedimos encarecidamente à agência que dê uma atenção especial, aliás, tem dado atenção especial, à questão da duplicação da BR-364, no Estado de Rondônia.

Convido o nosso sabatinado, Dr. Weber Ciloni, para fazer parte da Mesa para que nós possamos iniciar.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Maioria/PMDB - PE) - Eu queria fazer uma pequena intervenção antes iniciar...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não. Claro, Senador Fernando Bezerra.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Maioria/PMDB - PE) - ... a sabatina, até para aguardar um pouco mais de presença.

Eu acho que hoje o assunto do dia é a questão do reajuste dos preços de combustível: gasolina e diesel, a movimentação que ocorreu ontem em 20 Estados brasileiros promovida pelos caminhoneiros, alertando da inviabilidade praticamente da continuidade da indústria de transporte com esses reajustes frequentes, em face da política de preços adotadas pela Petrobras.

Eu queria dar uma palavra aqui de posicionamento em relação a essa questão. Eu acho importante que a gente possa recolher algumas lições do passado recente. Muito se fala dos prejuízos causados à Petrobras pela interferência política, pelos desvios que foram praticados em diversas ações dessa empresa, mas o noticiário é muito farto ao levantar que um dos maiores problemas da Petrobras foi a manipulação de preços, foi a prática de uma política de preços que, de certa forma, significou uma perda superior a R\$80 bilhões para a companhia.

Portanto, eu queria aqui me posicionar de forma muito clara, tendo em vista que o Governo está reunido para tomar uma decisão. O caminho correto a ser feito é o Governo reduzir os impostos sobre combustíveis. Na realidade, o Governo Federal, no ano passado, na busca do equilíbrio fiscal, ampliou, quase que dobrou o PIS/Cofins sobre diesel e sobre gasolina.

Então, o que o Governo tem que fazer agora, quando a economia dá sinais de reação, com o crescimento apontando entre 2% e 2,5%... O relatório do IFI, que foi trazido aqui pelos diretores da Instituição Fiscal Independente, mostra a recuperação da receita pública do Governo Federal. Portanto, o Governo não tem que ficar hesitando ou sabendo o que vai fazer; tem de atender aos caminhoneiros. O preço do diesel está insuportável, o preço da gasolina está insuportável, e o Governo tem que tratar de reduzir os impostos, porque o Governo ampliou a carga sobre impostos no ano passado. Portanto, eu acho que esse é um debate importante.

E, além de o Governo ouvir as equipes do Ministério de Minas e Energia, do Ministério da Fazenda e da própria Petrobras, é importante que o Governo possa ouvir também a sua representação política aqui no Congresso Nacional. E o que a gente ouve, o que nos está sendo demandado, reclamado por onde a gente anda - eu estive, neste final de semana, quinta, sexta, sábado e domingo, no meu Estado - é realmente uma palavra para que o Governo possa encontrar um mecanismo que não retire a autonomia da Petrobras, que valorize a gestão que lá está. A Petrobras hoje se recupera, já apresenta lucros robustos, retoma os seus investimentos.

Portanto, eu quero aqui dar uma palavra a favor da política de preços que foi introduzida na Petrobras, mas fazendo duas considerações: reduzir a carga fiscal e retirar da política de preços da Petrobras a volatilidade da variação cambial. O fato de estar o preço atrelado ao dólar, ao barril de petróleo a preço de mercado internacional, tudo bem. Agora, nós não podemos levar para o preço da gasolina e do diesel a volatilidade da especulação com o dólar, fruto até do próprio ambiente político eleitoral.

Se formos consultar segunda-feira os dados do boletim Focus do Banco Central, a projeção de taxa de câmbio para dezembro deste ano é de 3,40, 3,45, e o câmbio hoje bateu 3,70. Ontem recuou um pouco mais, pela intervenção forte do Banco Central, mas essa volatilidade do câmbio não pode vir para a política de preços. Isso é um absurdo!

Então, eu acho que o Governo tem como tomar uma atitude forte, firme em relação a isso para que a gente não termine dando o passo errado, que é o passo de voltar a interferir, voltar a querer interferir na política de preços, rasgar a autonomia

da Petrobras. Tudo isso só vai botar a perder todo o trabalho de recuperação da empresa que se verificou nesses últimos dois anos.

Portanto, Sr. Presidente, eu queria me posicionar, tendo em vista que cheguei aqui já com o debate avançado, mas sei que as questões de exportação entre o Brasil e a Bolívia, através da fronteira com o Estado de Rondônia, é uma preocupação aqui dos Senadores da Casa. O debate era esse, mas o debate também era o custo excessivo dos preços de combustíveis, que, de certa forma, inviabiliza a indústria do transporte carga no nosso País e atinge fortemente, sobretudo os caminhoneiros autônomos, que não têm como repassar isso para os fretes que eles pegam para poder manter as suas atividades e o sustento das suas famílias.

E eu queria trazer uma notícia positiva. Na realidade, é falado das obras de intervenção, de eliminação de ponto crítico, travessia urbana no trecho da minha cidade, a cidade de Petrolina. As obras avançam agora num ritmo muito forte, investimentos de R\$24 milhões estão sendo feitos pelo DNIT. Estamos agora muito animados que as obras poderão estar concluídas - a obra da duplicação de um trecho superior a 4km de extensão poderá estar concluída - até início de agosto. Muito provavelmente agora, em junho, com a presença do Ministro dos Transportes, Valter Casimiro, nós vamos assinar a ordem de serviço para a construção também de dois viadutos ao longo da Avenida Sete de Setembro.

Portanto, era esse o registro que eu queria fazer. Agradeço a atenção do Ministro Valter Casimiro e de toda a direção do DNIT, que, de fato, se empenharam para que a obra pudesse agora pegar ritmo e a gente pudesse ter a alegria de vê-la concluída, pelo menos a parte da duplicação totalmente concluída e entregue à população de Petrolina até meados de agosto.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem.

Por ser Relator do Dr. Weber Ciloni, não posso me manter na Presidência. Então, passo a Presidência ao Senador Valdir Raupp para que eu possa fazer a relatoria do nosso indicado.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Maioria/PMDB - PE) - Eu só queria fazer um apelo ao nosso Presidente, Senador Raupp, de abrir logo a votação, porque hoje há marcha de prefeitos, há uma série de audiências e de compromissos externos. Que o Presidente pudesse consultar os membros desta Comissão para que a gente pudesse já abrir painel de votação!

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - O Senador Acir também já estava para fazer esse apelo, esse pedido.

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 31, de 2018

- Não terminativo -

Submete à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Senhor WEBER CILONI, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, na vaga decorrente do término do mandato do Senhor Jorge Luiz Macedo Bastos.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

1. Em 15/05/2018 foi lido o relatório e concedida vista coletiva.
2. Reunião destinada à arguição pública do indicado.

Eu coloco, então, já de imediato em deliberação no plenário, se todos concordam.

Quem for a favor fique como se acha. (Pausa.)

Então, está aprovada a abertura do painel.

Peço à Secretaria da Comissão que abra o painel para que as Sr^{as} e os Srs. Senadores já possam iniciar a votação, enquanto o nosso indicado e sabatinado fizer sua exposição.

Consulta as Sr^{as} e os Srs. Senadores acerca da possibilidade de darmos início ao processo de votação, como já foi feito aqui.

Declaro aberto o processo de votação para a Mensagem do Senado Federal nº 31, de 2018. Informo que as Sr^{as} e os Srs. Senadores que desejarem votar já podem se dirigir à cabine de votação localizada à minha direita. Solicito que sejam observados os procedimentos de votação eletrônica.

Passo a palavra ao Dr. Weber para que faça a sua exposição. Ele é indicado à Diretoria da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

O SR. WEBER CILONI - Bom dia a todos!

Exmo Senador Valdir Raupp, Presidente desta Comissão; Exmo Senador Acir Gurgacz, designado Relator desta indicação; Exmos Senadores membros desta Comissão; autoridades presentes; convidados e todos que nos assistem e ouvem, quero, primeiramente, agradecer ao Exmo Sr. Presidente da República por me ter honrado com esta indicação; agradecer a todos que contribuíram para este momento.

Tendo obtido a diplomação em Engenharia Civil, trabalhei em construtoras de grande e médio portes, destacando-se uma multinacional holandesa e a Construtora e Pavimentadora Lix da Cunha, que era a maior construtora do interior de São Paulo.

Tendo sido eleito Presidente da Associação Araraquarense de Engenharia e também, posteriormente, eleito ao Conselho do Crea, pela minha efetiva participação em políticas públicas, em proposições, fui convidado a ocupar cargos públicos gerenciais. Eu fui Gerente Regional de Construção da CDHU (Companhia Habitacional do Estado de São Paulo), responsável por uma regional que abrangia 113 Municípios, 113 Câmaras, prefeitos; e implantamos, no intervalo de um ano e meio, um programa de larga escala, tendo gerenciado 23 mil unidades habitacionais, naquela época.

Fui Secretário de Desenvolvimento Econômico na Prefeitura de Araraquara, responsável pela implantação de distrito industrial, 32 empresas, e pelo projeto pioneiro, à época, da incubadora de empresas, com capacidade para 18 empresas e microempresas. A minha incubadora foi a segunda do Estado, com Convênio Fiesp/Ciesp, o que dava uma sinergia melhor para a incubadora, tendo em face a experiência industrial daquela instituição.

Fui Coordenador de Licenciamento da Secretaria de Habitação do Estado de São Paulo, responsável pelos estudos de viabilidades e pela aprovação dos projetos daquele Estado.

Fui Assessor de Obras na Secretaria de Cultura, responsável por gerenciamento dos projetos de nove centros de fábricas de cultura e a consolidação da licitação de três desses centros, com financiamento junto ao BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento).

Fui Diretor de Limpurb na Prefeitura de São Paulo, departamento com *status* de agência, por decreto - hoje ela é a Amlurb -, responsável pela gestão e fiscalização de dois contratos de concessão com coleta, tratamento de 15 mil toneladas/dia de resíduos domiciliares; gestão e implantação dos aterros; aprovação, licenciamento e implantação dos transbordos; e ainda a coleta e tratamento de resíduos de saúde. Era de minha responsabilidade também o gerenciamento de cinco contratos de varrição que recolhiam 3,5 mil toneladas/dia de resíduos da varrição, fora 5 mil toneladas de entulho na cidade de São Paulo. Obtivemos, nessa época, 77% de aprovação do Município de São Paulo. Estabelecemos ainda, na Diretoria de Limpurb, um convênio de intercâmbio técnico com a cidade-irmã de São Paulo, do Japão, que é Osasco, com a participação da Jica.

Fui Diretor-Financeiro da Companhia de Transporte Coletivo de Araraquara, empresa que também administra um terminal intermunicipal e um terminal urbano e uma vicinal com praça de pedágio.

Secretário Municipal de Serviços Públicos de Araraquara, responsável pela limpeza urbana, posturas municipais, iluminação pública em serviços funerários.

Diretor de Operações da Codasp, companhia que pertence à pasta da Secretaria da Agricultura, em São Paulo, onde fomos responsáveis pela implantação e recuperação de estradas rurais, tendo realizado, em quatro anos, 3 mil quilômetros de estradas rurais.

Particpei do gerenciamento do programa da Hidrovia Tietê-Paraná em protocolo junto ao DNIT, de onde destaco as obras da Ponte da Ayrosa Galvão, o derrocamento do Canal de Nova Avanhandava e também a eclusa da Penha, que permitirá a navegabilidade no entorno de São Paulo junto às marginais para transporte de passageiros e transporte de resíduos da construção.

Fui Diretor de Aeroportos da Infraero, responsável pelo monitoramento dos terminais, principalmente no aspecto da qualidade desses terminais. Fizemos várias melhorias. Desnecessário dissertar muito sobre a Infraero, já que esta Comissão a discute rotineiramente.

Sei da importância da ANTT nos seus aspectos regulatórios, de regulação, nos seus aspectos de apoio técnico, nos seus aspectos de gestão dos contratos das concessões, da sua relevada importância no contexto do Ministério dos Transportes e da infraestrutura nacional.

Tendo sido indicado para essa agência, submeto-me às deliberações de V. Ex^{as} e me coloco à disposição para outros esclarecimentos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Muito obrigado, Dr. Weber.

Primeiro orador inscrito...

É o Relator. Perdão, o Relator tem preferência.

Com a palavra o nobre Relator, Senador Acir Gurgacz.

Depois, o Senador Ataídes, que já está inscrito.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. Como Relator.) - Muito bem.

Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, Dr. Weber Ciloni, que faz a sua explanação...

Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Senador Acir, peço a gentileza de me deixar chamar o Senador Muniz para presidir aqui, porque vou precisar dar uma saída.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pergunte se ele já votou?

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Senador Muniz, já votou?

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA. *Fora do microfone.*) - Eu vou votar.

O SR. PRESIDENTE (Valdir Raupp. Bloco Maioria/PMDB - RO) - Então, pode votar e, depois, vir para a Presidência. Obrigado.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Presidente.

Eu já fiz as minhas indagações ao Dr. Weber quando fui designado Relator. Tivemos algumas reuniões com S. S^a e sua equipe técnica.

Eu, neste momento, quero apenas desejar sucesso na sua empreitada. Não tenho dúvida de que V. S^a terá aprovado seu nome aqui, nesta Comissão, exatamente pelo currículo de V. S^a, pelo trabalho já prestado no serviço público e no serviço privado, o que lhe dá total condição para estar à frente dessa diretoria tão importante para todos nós brasileiros, junto com o Dr. Mário, o Dr. Marcelo, pessoas que já estão há algum tempo à frente dessa agência.

Eu faço uma colocação aqui. Não é nem uma pergunta, Sr. Weber, mas uma colocação com relação aos nossos contratos feitos com relação à terceirização de rodovias, e algumas delas estão sendo devolvidas para a União. Agora, como é que se planeja, como consegue se planejar se nós fazemos um processo licitatório com um preço de combustível e ele quase dobra durante um ou dois anos?

Não há como você manter um serviço dentro dos contratos e da necessidade da população brasileira com uma instabilidade tão grande com relação ao preço do combustível, ao preço do asfalto, ao preço de todos os derivados do petróleo, que está ligado diretamente à manutenção, à conservação, às obras de duplicação, tão necessárias, como eu dizia há pouco, com relação à duplicação da BR-364 no Estado de Rondônia, que nós estamos dependendo de um estudo do DNIT para que depois passe para a ANTT e ela possa fazer o leilão ou algo parecido para que a gente possa ter esse sonho do povo rondoniense, que é a duplicação da BR-364.

Com essa instabilidade no preço do combustível, Presidente Roberto Muniz, não há como se planejar, e há uma insegurança por parte dos investidores que gostariam e que querem participar desses leilões e daqueles que já estão com os contratos feitos, muitos deles querendo devolver para o Governo Federal porque não há como manter essas obras.

Eu falava com um amigo nosso, com um colega, domingo, em Ji-Paraná, por telefone, sobre as obras de manutenção da BR-364, que já foi licitada e há ordem de serviço em andamento. Aí me perguntava ele: "Como é que eu posso fazer essa obra se eu não consigo comprar os derivados do asfalto com o preço atual e receber com o preço do ano passado?" Então, é uma dificuldade grande. É só uma colocação. Se V. S^a quiser fazer algum comentário com relação a isso, fique à vontade.

Mas desejo sucesso na sua trajetória. Sei da sua responsabilidade com o serviço público e tenho certeza de que V. S^a desempenhará muito bem, ao lado daqueles que lá estão, esse importante trabalho à frente da Agência Nacional de Transporte Terrestres.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Srs. Senadores, eu gostaria de abrir a possibilidade, também, de o Senador Ataídes, que já está inscrito aqui, fazer as perguntas, pelo menos a cada dois. Se o senhor permitir.

Por favor, Senador Ataídes.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Obrigado, Sr. Presidente.

Dr. Weber ou Veber?

O SR. WEBER CILONI - Weber, abracileiramos.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Mas é de origem alemã?

O SR. WEBER CILONI - Italiana.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Italiana.

O SR. WEBER CILONI - O prenome vem em razão de um compositor alemão, mas tenho descendência italiana.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Tenho um grande amigo que é alemão e se chama Weber.

Dr. Weber, substituir o Bastos não é fácil. Nós sabemos o trabalho que esse moço fez diante dessa Agência Nacional de Transporte Terrestre, um grande executivo. Então, é uma tarefa realmente difícil a que V. Ex^a está a assumir.

Vi aqui rapidamente o currículo de V. S^a. Tem formação em Engenharia Civil, ou seja, está preparado para o cargo. Exerceu aqui vários cargos públicos. Vejo que, realmente, V. S^a está preparado.

Sabemos que um dos grandes gargalos que coibiu o crescimento do nosso País, nessas últimas duas décadas, foi exatamente a falta de investimento na área da infraestrutura. Falo isso com muita consciência. O Governo anterior saiu de uma dívida interna e externa de em torno de R\$800 bilhões para uma dívida interna e externa, 13 anos depois, de quase R\$5 trilhões, dinheiro esse que deveria ter sido investido, uma boa parte, em infraestrutura.

A prova disso é que o mundo, nessa década de 2000 a 2010, e de 2010 até então, deveria ter vindo para o Brasil para fazer os seus investimentos. E um dos quesitos que nos atrapalhou foi exatamente a infraestrutura: investimento em estradas, em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e daí por diante. Lamentavelmente, preferiu-se investir nessas áreas fora do Brasil: na Venezuela, Cuba, Angola e outros países. Um pecado irreparável para o nosso povo e para o nosso País.

Estou dizendo isso, por exemplo, com relação à BR-153. Ouvi o Senador Acir Gurgacz falando sobre uma rodovia que, imagino, seja de sua região.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - De Rondônia.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - De Rondônia. Mas nós temos esse gargalo Brasil afora. Temos a BR-153, que cruza todo o País, e eu tenho certeza que V. S^a conhece. Dentro do meu Estado de Tocantins são 800km, 80cm de acostamento, morte por minuto, porque ali liga todo o Norte e uma boa parte do Sudeste com o Brasil, inclusive os produtos vindos da Zona Franca de Manaus. Aquilo lá é uma barbaridade. Você dirigir 100km dentro da 153, que eu chamo de "rodovia do medo", é uma aventura. E ali, então, passa uma boa parte da economia do nosso País.

Em 2014, juntamente com o Bastos - Jorge Bastos - e o Presidente, naquela época, do Ministério dos Transportes do Governo Presidente Dilma, nós conseguimos a concessão daquela rodovia, de Anápolis a Aliança do Tocantins. Já era um avanço, já foi um avanço extraordinário, apesar de essa concessão ter n erros, começando por financiamento, através do BNDES, de 85% - muitos erros. Pois bem. Essa concessão foi feita à empresa Galvão Engenharia, que logo depois aparece na Lava Jato. E, infelizmente, nada, nada, nada foi feito, a não ser colocarem algumas máquinas em alguns pontos dessa parte que ia ser concedida, com pedágios com valores de deságio extraordinário.

Mas isso é só um ponto do nosso País. Se não houver investimentos em infraestrutura, país nenhum do mundo crescerá. Então, a missão de V. S^a é muito grande. Chegou a passar aqui, no Congresso Nacional, não sei se o Senador Acir se lembra, mas acredito que sim, a medida provisória das concessões, da relicitação das concessões, da dilatação dos prazos.

Volto a repetir: essa concessão da 153 ficou travada durante três anos e meio porque não poderia rescindir o contrato; teve-se que aguardar caducar o contrato para poder fazer outra concessão, o que até então não aconteceu, e esta vai ser a pergunta que eu vou fazer a V. S^a: eu tenho conversado muito com o Presidente Michel, ele tem uma preocupação enorme com essa parte de infraestrutura no nosso País, dessas rodovias, ferrovias. Essa medida provisória teria que ter sido aprovada nesta Casa, foi uma deficiência do Congresso Nacional, porque ela ia... Ela não foi aprovada, não é isso, Senador Acir? Ela não foi aprovada. Ela ia destravar todas essas concessões. A iniciativa privada está com sede de tomar conta dessas concessões, principalmente os chineses. Os chineses estão loucos de vontade de investir no Brasil, e tem uma coisa: sem o dinheiro público. Eles querem fazer com o seu dinheiro próprio.

Agora, o que está faltando? Está faltando uma ação de governo, está faltando vontade. E repito: não é culpa do Presidente Michel. O Presidente Michel tem feito o seu dever de casa, mas, infelizmente, o Congresso não deu esse respaldo.

Então, a pergunta que eu faço muito rapidamente a V. S^a. Essa medida provisória precisa ser remetida a esta Casa, essa medida provisória das concessões, e que venhamos, realmente, a destravar esses investimentos nessas áreas importantes que são as rodovias, ferrovias e portos. Mas eu quero saber de V. S^a qual é o propósito de V. S^a diante dessa grande agência de transportes no nosso País? V. S^a está disposto a mandar essa medida provisória, soltar isso para o desenvolvimento do nosso País? Essa é a minha pergunta. Ou V. S^a vai simplesmente tocar o barco?

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - O Senador Ataídes traz, junto com o Senador Acir Gurgacz, questões importantíssimas aqui para o debate desta Casa.

Aproveito e passo a palavra para o Sr. Weber Ciloni para que possa proferir alguns comentários e respostas.

O SR. WEBER CILONI - O Exmo Senador Acir Gurgacz tocou em um dilema: como é que nós vamos manter a tarifa nas estradas diante do aumento dos preços de todos os seus insumos. A ANP usa o câmbio do dólar hoje e, infelizmente, o câmbio teve uma alta muito acentuada. E nós temos que achar soluções, até porque acrescento a seus comentários que nós estamos em uma fase transitória de modelagem e, nas concessões vigentes, será difícil tomar alguma atitude que não vá conflitar com posturas do TCU. Isso aumenta esse dilema momentâneo, e espero que o Brasil passe por esse momento. Exmo Senador Ataídes, eu não substituo o Dr. Bastos, até porque a agência já tem um novo Diretor-Geral, que é o Dr. Mario Rodrigues, não sei se ele se encontra presente.

O Jorge Bastos realmente tem relevante...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WEBER CILONI - É, é uma diretoria que eu estou assumindo em face da vacância, mas a casa já tem uma direção geral que já está tomando a continuidade dos trabalhos do Dr. Jorge Bastos, que prestou relevantes serviços à ANTT. Eu estava na Infraero à época e acompanhava, por ser da mesma pasta.

Quanto aos processos de caducidade que dependem da medida provisória, ela está sendo confeccionada e elaborada no âmbito do gabinete do Ministro Maurício Quintella, hoje Deputado Federal, e acho que passará por esta Casa para aprovação. Porém, no caso da Galvão, na 153, a caducidade já foi declarada. Mas o Presidente Temer, como o senhor mesmo citou em seu pronunciamento, já a qualificou para relicitação.

Então, a 153 continua qualificada e, assim que se consolidar esse processo, estaremos retomando os investimentos que eram previstos e que fazem jus a sua reclamação, uma vez que eu também fui usuário dessa estrada e sei do que V. Ex^a citou em sua indagação.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Tem data, Dr. Weber, para concessão da 153? O senhor tem essa informação?

O SR. WEBER CILONI - Não, porque...

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Porque já caiu, essa concessão da Galvão caiu. Está pronta para ser feita uma nova concessão. O senhor tem data?

O SR. WEBER CILONI - Acredito que, por ter sido estudada anteriormente, e já havia uma concessão, o seu processo andarás mais rápido com esse conjunto de empreendimentos que fazem parte das concessões de 2018.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Mas data ainda não?

O SR. WEBER CILONI - Não. Eu ainda não participei de nenhuma reunião oficial da ANTT.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Mas nos ajude!

O SR. WEBER CILONI - Com certeza...

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Já que o senhor conhece essa rodovia, ajude-nos, então.

O SR. WEBER CILONI - Com certeza me empenharei para atendê-lo.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Social Democrata/PSDB - TO) - Agradeço a V. S^a.

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Eu queria aqui solicitar aos Senadores que estão aqui, na Casa, que compareçam aqui, à Comissão de Infraestrutura, para que possamos dar continuidade à votação do indicado à Diretoria da ANTT, Dr. Weber.

Eu queria aproveitar, Senador Acir, e dizer que hoje vamos ter que travar um grande debate aqui sobre a questão dos preços do combustível.

V. Ex^a trouxe ao debate da sabatina do Dr. Weber algumas questões que são importantes, e eu queria aqui, inicialmente, dizer que eu entendo que a autonomia da Petrobras não pode ser um autoritarismo. Pelo fato de ela ter autonomia, ela não pode, à luz de tentar melhorar o seu desempenho de caixa e contábil, quebrar o Brasil, e é isso o que está acontecendo hoje. Ela está empurrando o Brasil a um colapso. As estradas estão paradas e os transportadores estão dando esse alerta. Temos, nos últimos 12 meses, um aumento enorme no preço do combustível, e isso tem um rebatimento direto no funcionamento da própria ANTT.

A ANTT nasce para melhorar os serviços de transporte terrestre, ela nasce com o objetivo de promover melhores operações desse serviço, e esses serviços têm na base do combustível fóssil o maior elemento na confecção desses custos.

O Senador Acir e o Senador Ataídes estavam aqui batendo que, quando você mexe nos preços do petróleo, você abala, desestrutura diversos contratos neste País. O aumento do combustível, o aumento do petróleo não tem um rebatimento simplesmente na bomba do combustível. Não é um rebatimento simplesmente e diretamente no dia a dia da sociedade, que já não aguenta mais todos os dias aumento do combustível, todos os dias uma mudança do preço na bomba. E isso está criando essa insegurança jurídica nos contratos.

Então, os contratos de concessão, os contratos de construção de estradas, de rodovias, de ferrovias, todos têm como base o preço do petróleo. Como será esse reajustamento? Como será esse realinhamento de preços? Quem pagará essa conta? Então, o Brasil todo hoje está sofrendo com o autoritarismo colocado pela Petrobras.

Para vocês terem uma ideia, no mês que se passou, em abril, a Petrobras queria fechar as fábricas de fertilizantes. Sem nenhuma relação direta entre a ação da Petrobras e a questão do agronegócio porque, quando se fecham as fábricas da produção de fertilizantes, se faz com que os contratos, a produção do agronegócio seja abalada por novos custos que serão inseridos no processo produtivo.

Então, a Petrobras tem que ter autonomia, mas ela não pode ser autoritária. E aí, está faltando sim, Senadores... Quero aproveitar aqui a chegada do Senador Lasier, da Senadora Regina, do Senador Hélio para dizer que a Petrobras não pode ter um sistema de preços que sufoque o Brasil, que coloque o povo brasileiro sem condições de rodar nos seus carros. Vai abalar o transporte público também. O transporte público será abalado também com essa alta.

Então, não podemos ter uma entidade, uma empresa pública completamente desgarrada do planejamento de Estado brasileiro. E aí, acho que aí cabe à ANTT regular a Petrobras.

Então, Dr. Weber, a pergunta, porque agora já chegaram outros Senadores que vão ampliar esse debate: como é que a ANTT pode trazer a Petrobras para sentar à mesa e tentar explicar esses preços abusivos que estão havendo? A ANTT tem, sim, a questão - sei - de ser ligado diretamente à ANP o preço dos combustíveis, mas vocês têm autonomia, porque o rebatimento no setor de transportes terrestres será imenso.

Nós podemos ter a possibilidade de vários contratos não poderem ser cumpridos. Os contratos passarão a ter reajustamentos, e os órgãos não terão autonomia para fazer o reajustamento na amplitude. As obras vão parar, os investimentos vão parar no País.

Então, eu queria deixar essa pergunta. Depois vou fazer outras perguntas, mas já colocando à disposição.

O Senador Lasier chegou primeiro, Senador Hélio; depois V. Ex^a poderá usar a palavra. Por favor, Senador Lasier.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS) - Muito obrigado, Presidente, Senador Roberto Muniz.

Perdoem-me o atraso, é que também tinha compromisso em uma outra parte daqui, do Senado, agora, pela manhã, e aqui é praxe da nossa vida atender a vários compromissos ao mesmo tempo.

Eu quero aproveitar para fazer uma única pergunta ao nosso prezado sabatinado, Dr. Ciloni. Sobre as balanças, é um velho tema, surrado, mas não resolvido, de que o meu Estado, o Rio Grande do Sul, é um Estado que carece muito, como quase todos os Estados brasileiros. Há esse problema da sobrecarga de carga nos caminhões, que abreviam tanto a duração dos pavimentos asfálticos. O que V. S^a poderá fazer? Quando é que vamos resolver esse problema? Quando é que vamos renovar? Vamos colocar novos postos de pesagem? Vamos fazer a manutenção dos atuais? Porque tem acontecido exatamente o contrário: cada vez menos se faz pesagem de caminhões, e isso se constitui, além do prejuízo ao asfalto, em uma tremenda concorrência desleal com aqueles que cumprem a lei.

Esse é o meu pedido.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Pois não, Senador Acir.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS. *Fora do microfone.*) - Eu gostaria só de colaborar com o que falou o Senador Lasier com relação à pesagem dos veículos que transitam no Brasil. Acontece, Senador Lasier - para contribuir -, que nós temos já em outros países sistema eletrônico que está no caminhão, no veículo, que já aponta... Como o tacógrafo, que diz a velocidade em que oscila aquele transporte, o caminhão, também há um dispositivo que já está instalado nos caminhões, na Europa, por exemplo, nos Estados Unidos, que dá o peso do caminhão, sem ter a necessidade de fazer a pesagem ou de ter o investimento do país ou de qualquer lugar, Estados, Municípios, em que um aparelho eletrônico, através até de um celular, por exemplo, faz a leitura quando o caminhão passa por um posto da PRF, por exemplo.

Então, isso é um estudo que está sendo feito, e devemos ir nesse caminho da tecnologia avançada.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - RS. *Fora do microfone.*) - É mais barato...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É muito mais barato, o investimento é praticamente zero pelo Governo; o investimento é por parte do próprio usuário, e não do Governo, porque o transportador vai colocar esse equipamento no caminhão, ou ele tem que sair de fábrica, como alguns já estão saindo de fábrica, porque são caminhões internacionais, mas não estão ativados no Brasil, porque não tem o sistema. Então, é uma questão de colocar o sistema.

É só para contribuir, porque também há uma cobrança nossa muito grande com relação a essa questão de pesagem. Temos várias balanças no Brasil paralisadas, mas se nós formos investir para reativar essas balanças, com certeza será muito mais caro do que adaptarmos os caminhões todos no Brasil para que tenhamos essa leitura feita automaticamente. É só para colaborar.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - É muito interessante, Senador Acir, o que o senhor está trazendo aqui para o debate.

Aproveito e passo a palavra para o Senador Hélio José para que possamos dar continuidade à arguição do nosso convidado.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PROS - DF) - Sr. Presidente, meus cumprimentos, meu amigo...

(Interrupção do som.)

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PROS - DF) - Melhorou.

Meu amigo Roberto Muniz, meus cumprimentos. Cumprimentos à nossa querida Bahia, a Bahia de Todos os Santos, presidindo esta Comissão. Meu amigo Weber Ciloni, meus cumprimentos, parabéns pela sua vasta experiência na área de construção, na área de obras e nessa área de engenharia em geral. Eu acho que é o nome certo para o lugar certo. Inclusive, já votei e votei de forma favorável, porque eu sei do seu conhecimento e de toda a sua prática nessa área.

A ANTT precisa realmente de pessoas que, mutuamente, conheçam obras, conheçam sistemas e tenham sensibilidade para tocar as grandes obras necessárias para este País. Sem pressão, mas com a experiência e capacidade de fazê-lo com a máxima eficiência e rapidez.

Então, creio que a sua indicação encaixa bem nesse perfil e que o nosso nobre Mario e toda a diretoria da ANTT vão estar muito bem servidos com a sua indicação.

Nós aqui do Distrito Federal sofremos muito com a questão da mobilidade urbana, seja das pessoas que moram em torno do quadrilátero do DF ou das próprias pessoas do Distrito Federal.

Temos problemas gravíssimos com relação ao horário em que a pessoa vem trabalhar em Brasília ou em que volta, quando há pessoas que ficam duas ou três horas dentro de um ônibus para poder chegar ao seu local de trabalho, aqui no centro da capital ou próximo daqui, das próprias cidades da periferia de Brasília, cuja população, considerando todas juntas, chega a 4 milhões de habitantes, considerando a periferia do quadrilátero e o quadrilátero interno

E há algumas questões básicas que precisamos tratar. Por exemplo, a duplicação da BR-080, que liga Brasília à única saída de Brasília, que ainda não está duplicada, que vai de Brasília, ou de Taguatinga, na verdade, até Brazlândia e de Brazlândia a Padre Bernardo.

Essa é uma rodovia fundamental para evitar acidentes, perdas de vidas, mutilação das pessoas que passam por ali diuturnamente e que vão para Brazlândia, para Padre Bernardo ou para a região de Vendinha e vêm trabalhar aqui em Brasília todos os dias. São milhares de famílias que perdem a vida nesse setor.

Então, creio que a ANTT poderia tranquilamente fazer uma discussão mais forte com o Ministério dos Transportes e com os outros órgãos, com o DNIT talvez, para que a gente tentasse evitar esse tanto de perdas, de acidentes que acontecem nessa saída para Brazlândia, agilizando uma concessão ou alguma forma de resolver essa questão.

Outra ligação que aqui para nós é fundamental é a ligação da BR-060 à cidade de Santo Antônio do Descoberto. É uma pista curta, mas altamente sinuosa, onde tranquilamente também poderia haver um estudo das necessidades para podermos fazer uma concessão de uma duplicação dessa curta via, mas que também deixa milhares de pessoas que vêm trabalhar em Brasília muitas vezes com acidentes fatais e com problemas graves numa cidade importante que interliga para nós, que é Santo Antônio do Descoberto.

Outra questão é o trem de média velocidade, que liga Luziânia, Valparaíso e Ocidental ao Distrito Federal, que poderia evitar para nós, do Distrito Federal, o engarrafamento diuturno dessa entrada sul de Brasília, e seria uma obra muito importante para a mobilidade dos cidadãos de Luziânia, do Jardim do Ingá, de Cidade Ocidental e Valparaíso para Brasília, evitando então engarrafamento e tornando mais barato o transporte.

Outra questão é que a BR-060, embora seja hoje uma via duplicada, muito boa para se andar, etc. - tem dois pedágios, mas isso não é problema, porque a via é boa -, o que está ocorrendo é que deveria ter o Trem Pequi, o trem-bala, que seria entre Brasília e Goiânia, passando por Alexânia, por Abadiânia, por Anápolis e Goiânia, que seria altamente importante para o Distrito Federal, para Goiânia e para todas essas cidades do meio. E a gente precisaria também agilizar esse trem para poder propiciar um transporte mais moderno, no nível da Europa, por exemplo, aqui para uma região tão importante que é a região do Centro-Oeste.

Eu queria saber, dessas várias colocações que eu fiz, se o senhor tem alguma previsão, também se tem alguma questão, e como é que o senhor pode, de uma forma ou de outra, ajudar a nossa Capital a resolver esses graves problemas de mobilidade que nós temos aqui.

Além disso, nós temos os anéis viários. Os anéis viários, para quem conhece a via Epia aqui do Distrito Federal, que é uma via supercongestionada, para quem sabe aqui dessa chegada da 020, se nós concluíssemos os anéis viários, tanto o que faz o desvio das carretas, que entra lá para Planaltina e que poderia ir direto para a Belém-Brasília, fazendo um anel viário norte e um anel viário sul para evitar a entrada aqui também no Distrito Federal, seria muito importante a complementação das obras dos anéis viários.

Eu estou falando tudo isso porque eu sou o coordenador da Bancada do Distrito Federal, nós temos debatido esses assuntos graves aqui no DF e eles são de capital importância para o cidadão de Brasília.

Para terminar, meu nobre Senador Muniz, como V. S^a, Dr. Weber Ciloni, interpreta o desinteresse do mercado pelos lotes licitados, que foram os seguintes lotes.

Tendo em vista que grande parte dos trabalhadores do DF residem em cidades do entorno, a qualidade do transporte público coletivo ofertado pela região se torna extremamente relevante. Daí as perguntas iniciais.

Sabemos que a ANTT realizou um processo licitatório para a outorga das permissões em 2014 e que apenas um dos quatro lotes licitados foram realmente outorgados. Dos quatro lotes ofertados, somente três receberam propostas, mas em dois deles as empresas foram inabilitadas.

Nesse contexto eu pergunto ao senhor: como V.S^a interpreta o desinteresse do mercado pelos lotes licitados?

Qual o papel da ANTT na solução da mobilidade do Entorno do Distrito Federal?

Como V. S^a vê a possibilidade de passageiros do Entorno serem transportados até terminais espalhados no Distrito Federal e de lá complementarem o seu trajeto utilizando a rede de transporte público do DF, sem a necessidade de terem que vir para o centro do Plano Piloto? Porque essa proposta está sendo colocada, e o trânsito, que já é um caos, creio que ainda vai ficar pior para os moradores do Entorno, tendo que fazer baldeação na divisa.

Então, eu preciso saber a posição sobre essa questão e fazermos a audiência pública...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PROS - DF) - Sobre o quê, nobre Senadora?

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Eu estou pedindo uma inscrição.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PROS - DF) - O.k. Claro, Senadora. Se nós ficarmos aqui sem ouvir V. Ex^a, vai ser muito complicado, não é? V. Ex^a nos engrandece muito.

E, terminando, acredita o senhor que haverá ganhos para esses usuários, caso haja baldeação no meio do caminho?

Eu não creio que isso é ganho; eu acho que isso é um problema, porque, quando da construção de Brasília, ficou definido que o transporte, que a iluminação, que a rede de esgotamento sanitário, 30km em volta do Distrito Federal seriam feitos pela União. E nós sabemos o tanto que a população do Entorno depende de Brasília e o tanto que a população de Brasília depende da população do Entorno. Então, precisamos resolver essa questão, porque eu acho que tem que haver um diferencial com relação a outros Estados.

Será essa uma alternativa viável para resolver o problema? Essa é a última pergunta.

Muito obrigado e desculpe pelo alongar, mas o inquirido merece, Senador Roberto, porque é uma pessoa de alta competência e com certeza complementará muito bem os quadros da ANTT.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Eu quero aproveitar e dizer que nós já temos quórum para o encerramento da votação. Então, eu aproveito e passo a palavra para a Senadora Vanessa Grazziotin como a última inscrita, e aí finalizamos esse bloco com três, diferentemente do que estávamos fazendo, de dois em dois Senadores. Queria pedir permissão a V. Ex^{as} para que pudesse fazer dessa forma. Muito obrigado.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Agradeço, Senador Roberto.

Também cumprimento o indicado para a Diretoria da ANTT, Dr. Weber Ciloni.

E digo que eu não iria nem me inscrever, mas eu fiz questão de garantir a minha fala, que será breve - e, na sequência, V. S^a falará a todos nós, respondendo a alguns questionamentos -, até para levantar, mais uma vez, aqui nesta Comissão, um assunto recorrente, um assunto que, mesmo aqueles Parlamentares que não são da Região Norte, não são dos Estados do Amazonas ou de Rondônia, têm um domínio já bastante significativo devido ao tanto que esse tema volta à pauta desta Comissão. Eu me refiro à BR-319.

A BR-319, lamentavelmente, é a única via terrestre que liga o Norte do Brasil, pelo menos, a parte da Amazônia Ocidental, até todas as demais regiões do Brasil. É o único elo rodoviário, portanto, entre os Estados do Amazonas, de Roraima, com o restante do nosso País. Infelizmente, por problemas que vivemos no passado, a BR foi considerada como uma BR não instalada, o que é um absurdo, porque ela foi inaugurada em 1976. Era uma BR completamente pavimentada de Porto Velho, capital de Rondônia, até a cidade de Manaus, mas lamentavelmente e infelizmente ela foi considerada uma BR nova. E, por conta disso, várias exigências foram interpostas para que nós pudéssemos ter a BR completamente recuperada.

Eu, este final de semana, Senador Roberto, estive visitando a cidade de Humaitá, que fica no sul do Estado do Amazonas. E, para chegar a Humaitá, eu tive que ir de avião até a capital de Rondônia, Porto Velho, e de lá pegar a estrada de aproximadamente 210km, que, aliás, é uma estrada muito boa; apesar de ser uma estrada simples, é uma estrada em boas condições e uma estrada bem sinalizada. Fiz viagem à noite, e, apesar do perigo que representam as estradas simples, é uma estrada bastante sinalizada e com um movimento que eu considere acima do que eu imaginava naquela BR-319 nesse trecho. Entretanto, não conseguimos viabilizar ainda o trecho de Humaitá até a cidade de Manaus.

Eu perguntaria ao senhor, Dr. Weber, qual tem sido a postura? É claro que a ANTT é uma agência, mas, se tem havido alguma participação nesse episódio, qual tem sido a postura da ANTT em relação a essa BR? E como é que o senhor vê esse fato, que é algo inacreditável, de para uma BR existente haver uma decisão pública que afirma que ela não existe? Então, para que ela seja recuperada, é necessário passar por todas as etapas de uma estrada nova, de uma estrada que está

sendo aberta, enquanto ela está lá. Ela sempre teve trafegabilidade, claro, com muita dificuldade, mas nunca deixou de ter tráfego, sempre teve, principalmente nos períodos de seca.

Em segundo lugar, eu sou uma crítica, Dr. Weber, em relação à política que o Brasil adota em relação às estradas. Nós temos a política de concessão das estradas. E a desculpa é sempre a mesma, a justificativa é sempre a mesma: "No Estado brasileiro, o Orçamento da União não tem caixa, não tem recurso suficiente para manter as obras ou desenvolver as obras necessárias para a boa manutenção." Aí se privatiza, aí se concede à iniciativa privada. Só que, ao tempo em que concede à iniciativa privada, gera-se fonte de renda para a iniciativa privada, ou seja, a iniciativa privada passa a cobrar os pedágios e, com aquele recurso, ela mantém as estradas ou, pelo menos, deveria manter as estradas em boas condições, e ainda sobra dinheiro, que é um lucro das empresas.

Veja, e por que nunca, no Estado brasileiro... E nós temos condições legais de fazer isso, a Constituição permite as taxas de melhoria, e a própria Cide é um exemplo disso, a Cide é a contribuição exatamente para o domínio econômico. Por que não se adota a mesma política numa gerência do Estado brasileiro em algumas estradas? Porque aquelas que são privatizadas, que são concedidas são as lucrativas; as que não são lucrativas ficam nos ombros e nas costas do Poder Público; então, as nossas BRs do Norte, do Nordeste, muitas do Centro-Oeste, que não são BRs lucrativas, essas dificilmente o serão. Então, por que não se adota essa política também para a gente garantir vias melhores para o tráfego no nosso País? E, falando nisso, eu não poderia deixar de registrar, e já tive a oportunidade de falar ontem da tribuna, o acirramento da crise, que nós estamos vendo. A crise que está acontecendo já vem de muito tempo, apenas está, a cada dia que passa, tomando proporções maiores, e proporções perigosas. Agora, Senador Roberto, Senadores, é o aumento do combustível. Aliás, agora, por quê? Porque, ontem, foram 16 Estados que paralisaram. Hoje, da mesma forma, várias unidades da Federação amanheceram com paralisações de caminhoneiros autônomos, que reclamam de quê? Reclamam do alto valor dos combustíveis pela política nova adotada pela Petrobras, mas também pelo alto custo e pela alta incidência dos tributos. Em torno de 45%, 50% do custo total são impostos, e, desses, a contribuição à Cide, que é a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico.

Essa Cide, quando foi criada, tinha exatamente este objetivo: ajudar a manter as vias, as rodovias. Ela tinha exatamente este objetivo: ajudar também a diminuir os impactos ambientais. E eu pergunto ao senhor: como vem sendo aplicada a Cide? Porque até onde nós temos notícia é um recurso quase que, na sua totalidade, desviado para manter o pagamento de serviços da dívida brasileira.

Então, quando eu falo do exemplo das estradas, que precisamos, ao invés de abrir pedágio para a iniciativa privada, fazer isso para o próprio Poder Público, mas não da forma como acontece com a Cide, que é um tributo, que pagamos para isso e que é desviado - ele é totalmente desviado.

Eu queria saber se a ANTT, que é Agência Nacional de Transportes Terrestres, que tem uma interface significativa quanto a essa questão de combustíveis, de transporte - porque, lamentavelmente a característica do nosso transporte, no Brasil, não é por trens, não é por via férrea, não é um transporte aquaviário. A maior parte é terrestre mesmo -, foi chamada ou tem sido chamada a participar dessas reuniões emergenciais que o Palácio do Planalto tem feito para debater a questão, porque eu considero que seria imprescindível a participação das agências reguladoras, seria imprescindível; se os senhores têm sido chamados para debater isso.

Por fim, Senador Roberto, após o encerramento desta primeira etapa da reunião, eu gostaria que tivéssemos uma reunião deliberativa, porque são vários os requerimentos que estão sobre a mesa, inclusive eu dei entrada num requerimento hoje, e outros requerimentos que já demos entrada e que não foram ainda analisados. Quanto aos outros que foram analisados, nós precisamos definir se vamos ter as audiências públicas ou não, já aprovadas em alguns dos requerimentos.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Com a palavra o Dr. Weber.

O SR. WEBER CILONI - Eu quero esclarecer que eu trabalhei com o Ministro Clóvis Carvalho na Prefeitura Municipal de São Paulo e ele, como Secretário de Governo, às vezes, quando necessário, em reuniões emergenciais, descia às reuniões com todas as pastas para que se tratassem todos os problemas também no segundo escalão, o que permitiria a outras instituições públicas opinar. É difícil fazer isso.

Quanto à questão dos planejamentos dos gastos governamentais, vivemos uma época de responsabilidade fiscal e teto de gastos, não adotando isso como desculpa, mas os investimentos em rodovias e infraestrutura passam por aí. Hoje nós podemos garantir que a União tem um plano diretor nacional, uma vez que foram feitos investimentos portentosos no segmento, e a medida, embora V. Ex^a tenha citado rodovias que não se viabilizam tecnicamente para concessões, a medida

em que se concederem as rodovias de maior viabilidade, a estrutura da União se voltará para essas estradas e o portfólio de obras também as contemplará.

Espero que essa resposta, Exmo Senador Hélio José e também Exma Senadora Vanessa Grazziotin, responda a parte do seu questionamento, e ao Exmo Senador Roberto Muniz, que também colocou a questão no que diz respeito à sinergia de todas as instituições governamentais, eu creio que a secretaria de Governo pode, vez ou outra, convocar também instituições abaixo, na estrutura hierárquica dos ministérios, para que também participem dos debates e assim se criem soluções mais rápidas para os problemas.

Na questão do DF, eu creio - e agradeço também suas palavras, Exmo Senador Hélio José - que existem experiências nacionais já a respeito, e o senhor, que tanto se empenha para o Entorno do Distrito, poderia ser um futuro presidente de um conselho, como são os conselhos metropolitanos em São Paulo e que acabam trazendo resultados satisfatórios e soluções para problemas antigos como o que senhor citou.

Creio também que este problema é um problema do Governo do Estado de Goiás em conjunto com o Governo do Distrito Federal, para que se desonere o Município dessas obrigações e se resolva de vez.

Temos, lá em São Paulo, a EMTU, que funciona muito bem na Região Metropolitana de São Paulo; temos exemplos no Conselho da Baixada Santista, que também tem resolvido, sobretudo no aspecto da mobilidade e em outras esferas do Governo também; na saúde, pode haver ações conjuntas, porque há uma migração. O hospital daqui atende o de lá. Então, um conselho da região aqui do DF, do quadrilátero seria o ideal, e o senhor conhece, acho, a fundo todos os problemas porque é daqui.

Quanto à indagação do Exmo Senador Lasier, eu concordo com as colocações a respeito das balanças. Naquelas que estão de tutela da União, temos que, também como agência reguladora, intensificar a fiscalização.

Nas concedidas, faz parte do equipamento e das obrigações da manutenção da concessionária, e creio que a ANTT, pelos índices de processos administrativos ou processos de aplicações de sanções dentro do contrato... Está publicado. Eu não tive oportunidade de lê-los ainda, na íntegra, com o seu conteúdo, porque não participo da agência, pleiteio o cargo, mas, no *site*, percebemos pelos relatórios que essa fiscalização tem se intensificado. A estrutura da ANTT foi adaptada para que se melhore o âmbito da fiscalização.

Eu sou muito rigoroso com fiscalização - muito rigoroso. Em São Paulo, eu adotei uma assessoria só para cuidar de assuntos que, embora estressantes, são os que precisam da ação das diretorias. Não adianta ter no *site* - vale aqui uma crítica - se não houver justificativa técnica. O *site* da ANTT tem, em primeiro lugar, os elogios e, em segundo, as reclamações. Com certeza, eu vou pedir aos demais diretores que mudemos isso, porque o nosso grau de leitura tem que ser do reclamante, do usuário, dos concessionários.

Para finalizar, essa questão das modelagens está sendo totalmente reestudada. É natural isso no nosso País, que não tinha tanta cultura em concessões. Nós não podemos nos espelhar nos modelos europeus, porque eles têm muito mais tempo - faz 150 anos que investem em infraestrutura. E nós erramos na matriz. A mudança da matriz de transporte é de longo prazo, mas as políticas governamentais de investimento, a retomada dos investimentos nas ferrovias, as concessões do Sul e do Sudeste, que estão indo bem, já são o indício de que essa retomada virá, dentro, como disse ainda há pouco, do Plano Nacional de Logística e Transportes.

Espero que tenha atendido a todas, sem esquecer de nenhuma das colocações.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PROS - DF) - Sr. Presidente, eu queria só fazer uma pequena tréplica, que, na verdade, não é nem uma tréplica, pois eu só quero convidar o nosso nobre indicado, Weber, e a ANTT para uma reunião que nós vamos fazer na Comissão Senado do Futuro, que eu quero aprovar talvez na próxima reunião, sobre o futuro do transporte coletivo do Distrito Federal e Entorno, para que possamos melhor discutir esses temas que aqui colocamos com mais tranquilidade. Sobre essas perguntas que eu fiz, podemos discutir com mais tranquilidade naquela Comissão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Declaro encerrado o processo de votação, ao tempo em que procederemos ao anúncio do resultado.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Roberto Muniz. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Votaram SIM 13; NÃO, 0. *(Palmas.)*

V. S^a sai daqui com uma responsabilidade muito grande, porque a unanimidade é muito rara nesta Casa. Então, eu quero parabenizá-lo e dizer que, por solicitação do Presidente e do Vice-Presidente e por falta de quórum, nós vamos encerrar.

Agradeço a presença de todos, em especial das Sr^{as} Senadoras e dos Srs. Senadores.

Convoco a nossa próxima reunião, a ser realizada no dia 29 de maio, terça-feira, às 9h, neste plenário.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 9 horas e 12 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 48 minutos.)