



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

REUNIÃO

26/02/2019 - 3ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Declaro aberta a 3ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

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

As Sras. e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Informo às Sras. e aos Srs. Senadores que estamos em contato com as agências reguladoras para fechar um calendário de audiências públicas, nas quais seus diretores máximos comparecerão à Comissão para prestar contas sobre o exercício de suas atribuições e o desempenho das agências, bem como para apresentar a avaliação das políticas públicas no âmbito de suas atribuições, em atendimento ao que estabelece o art. 96-A do Regimento Interno desta Casa. Assim que essas datas forem definidas, informaremos aos membros da Comissão.

Gostaria de lembrar a todos que a população que nos acompanha, os senhores e as senhoras brasileiros que nos acompanham poderão participar do debate de hoje enviando perguntas e comentários ao nosso convidado. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para que o Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura possa apresentar as diretrizes e prioridades da pasta, em atendimento ao Requerimento nº 1, 2019, da Comissão de Infraestrutura, de minha autoria.

Convido para que tome assento à mesa o Exmo. Sr. Tarcísio Gomes de Freitas, Ministro de Estado da Infraestrutura. *(Pausa.)*

Informo ao convidado e às Sras. e aos Srs. Senadores que o tempo para a exposição será de 20 minutos, com tolerância, obviamente, desta Presidência em razão da importância do tema e em respeito ao nosso convidado. Ao final da exposição, será concedida a palavra às Sras. e aos Srs. Senadores, conforme lista de inscrição que se encontra à mesa, já com alguns inscritos.

Agradeço desde já a presença das Sras. e dos Srs. Senadores e passo a palavra ao convidado, o Dr. Tarcísio Gomes de Freitas.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Boa tarde a todos. Boa tarde, Senador Marcos Rogério, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado. Boa tarde, Srs. Senadores, senhoras e senhores.

Em primeiro lugar, eu quero dizer que é uma alegria estar aqui. Eu tinha falado com o Senador que, tão logo a Comissão de Serviços de Infraestrutura fosse instalada e o seu Presidente definido, eu tinha interesse de vir aqui conversar e mostrar o nosso plano para o Ministério da Infraestrutura, em sinal de respeito ao Senado, a esta Casa. A intenção é que esta seja a primeira de muitas vezes. Nós estaremos sempre prontos para prestar esclarecimentos, para prestar contas, para tentar colaborar com a importante missão do Senado Federal de exercer o controle externo sobre o Executivo. A gente tem esse respeito pela missão no Parlamento, entende a titularidade do controle externo e, por isso, vem aqui colaborar.

Nós preparamos uma apresentação por meio da qual vamos mostrar as linhas principais do que será a atuação do Ministério da Infraestrutura a partir de agora.

Em termos de contexto, a gente sabe exatamente o que está acontecendo e por que a gente precisa investir em infraestrutura. Historicamente, nós temos investido menos de 2% do PIB em infraestrutura. Nós temos problemas de natureza fiscal que nos impedem de investir. A participação de recursos públicos na infraestrutura é cada vez menor, e isso tem a ver com a nossa situação fiscal. Num país desenvolvido, é necessário haver um sistema de transportes efetivo para que haja aumento da eficiência e da competitividade, para que se promova a integração nacional, para que se contribua para o desenvolvimento regional e para que se gerem empregos e se dinamize a atividade econômica.

Ora, o grande desafio econômico do Brasil é o aumento da competitividade e o aumento da produtividade econômica. Existem vários caminhos a serem percorridos para esse aumento de produtividade, e, sem dúvida, um deles que tem maior e mais rápida repercussão é o investimento em infraestrutura.

Por esse ponto de vista, para cumprirmos essa missão, nós temos algumas diretrizes de atuação. Uma das quais é a reestruturação do ministério, com elevação dos padrões de governança. Está sendo feito um trabalho muito grande tanto no ministério como nas vinculadas. Houve lá fusão de secretarias, enxugamento de postos. Estamos trabalhando no normativo interno para a escolha de dirigentes, para que eles possam atender determinados requisitos, determinados padrões. Criamos uma Subsecretaria de Governança e Integridade, que, hoje, é comandada por uma delegada de Polícia Federal, que nos ajuda nos protocolos de governança, no estabelecimento de padrões e também no trabalho de inteligência e de prevenção de problemas.

O nosso foco de atuação não poderia deixar de ser diferente - este é um caminho que já tem sido trilhado por diversos Governos, e o que a gente vai fazer é ir na linha da continuidade - e significa ampliar e fortalecer as parcerias com o setor privado. E isso é óbvio, porque nós não temos recursos para fazer investimentos e precisamos, então, ser capazes de atrair o setor privado para participar dos nossos empreendimentos, para que eles coloquem dinheiro. E aí há um grande desafio, porque nós competimos com *players* do mundo inteiro. Há um excesso de liquidez no mundo, então, os investidores têm dinheiro, os fundos soberanos têm dinheiro, os fundos de pensão, os investidores de *equity*, de dívida, não há problema de liquidez. Agora, nós temos que ser capazes de mostrar para esses investidores que, no Brasil, há um porto seguro, há condições, os projetos são bem-estruturados, nós remuneramos as taxas que são condizentes com os riscos percebidos e há estabilidade de contrato, segurança jurídica. Então, é importante demonstrar isso para os investidores do mundo todo para que a gente seja capaz de fazer a atração desse capital.

Diálogo com o Parlamento, órgãos de controle, transportadores e usuários. A gente tem se pautado pelo diálogo. Temos recebido vários *players* de mercado, vários Parlamentares, bancadas inteiras, bem como estabelecemos um canal de diálogo com o Tribunal de Contas da União. Nós temos ido frequentemente ao TCU e lá encontramos as portas abertas. Temos conversado muito com transportadores e usuários. Houve aí duas situações interessantes com relação a caminhoneiros, o fim do subsídio do diesel e o reajuste da tabela, e conseguimos com muita conversa, com muito diálogo evitar maiores problemas. Estamos conduzindo uma série de negociações e tratativas para melhorar a situação daqueles que trabalham nas estradas e temos sido bem-sucedidos até então nesse intento.

A ideia é fazer a gestão eficiente dos recursos públicos. E nesse sentido há uma necessidade de priorizar a manutenção na infraestrutura. Depois nós vamos mostrar os nossos dados em termos de orçamento, um orçamento bastante comprimido, o que também é reflexo da situação fiscal. Precisamos concluir obras com elevado grau de execução e dar continuidade a obras estratégicas. Para isso, temos promovido um diálogo intenso com as bancadas, que serão fundamentais nesse exercício de alocação eficiente dos recursos.

O que ocorre? A gente tem visto nos orçamentos dos Estados alguma deficiência em termos de alocação. Às vezes, há uma quantidade muito grande de recursos alocados em determinados empreendimentos que ainda estão, por exemplo, na fase de projetos, que, quando prontos, não permitirão muito tempo para a execução de obra. Isso significa que nós vamos morrer com aquele dinheiro na mão. Então, é melhor fazer essa realocação do recurso, e, se nós fizermos isso logo no início do ano, logo no início do período, nós vamos ganhar eficiência. É melhor do que fazer essa redistribuição dos recursos lá no final.

Quem vai ser protagonista disso? As bancadas. As bancadas vão definir onde a gente vai alocar os recursos. Fizemos o primeiro exercício com a bancada de Goiás, e foi muito interessante. Conseguimos uma alocação que considero ótima, assinamos o acordo com a bancada, estamos operacionalizando já essa distribuição e queremos fazer esse exercício com todas as bancadas dos Estados. O Dnit já tem uma proposta pronta, e a gente vai começar a chamar, bancada por bancada, para ouvir qual é a opinião do Parlamentar sobre a distribuição do orçamento ao longo do tempo e de que maneira a gente pode usá-lo da melhor forma possível. Essa é uma maneira de gerar eficiência na alocação desses recursos do OGU.

A ideia é formatar uma carteira de projetos para execução futura. E, para isso, a gente tem trabalhado muito a questão do planejamento. Há um Plano Nacional de Logística, que é um exercício muito importante que foi feito e é um plano que analisa o problema econômico de todas as suas perspectivas. Há hoje uma matriz origem-destino coletando e armazenando dados de todos os órgãos da Administração Pública, dados do agronegócio, dados da indústria e do comércio, de maneira que a gente perceba como é o comportamento econômico. Aí a gente aplica modelos econométricos, avalia como a economia está se comportando, ou seja, avalia o problema do lado da demanda, confronta isso com a oferta de transportes e verifica se há gargalos. Onde há gargalos, vai ser necessário investimento, e nós vamos verificar a melhor forma de fazer esse investimento.

Só para se ter ideia da questão do problema orçamentário, vou mostrar o gráfico, aqui, da execução orçamentária, por exemplo, do antigo Ministério dos Transportes, que hoje está no Ministério da Infraestrutura, comparado com o Dnit. Na execução orçamentária - PAC, de 2014, o Ministério tinha R\$16,7 bilhões e o Dnit, R\$10,6 bilhões. Eu fui Diretor do Dnit durante quatro anos, de 2011 a janeiro de 2015, e nunca tivemos lá problemas de recursos. Eu cheguei a executar, em 2013, R\$13 bilhões. A gente aplicava R\$5,5 bilhões, R\$6 bilhões em manutenção. Agora, observem que o orçamento do Ministério da Infraestrutura, neste ano, para investimento, orçamento - PAC, é de R\$8,7 bilhões e do Dnit é de R\$5,8 bilhões. Então, o orçamento do Dnit é menor do que o que a gente aplicava em manutenção, por exemplo, em 2013.

Realmente, há de se fazer um exercício para se aumentar a eficiência do gasto, a eficiência dessa alocação de recursos. E isso, obviamente, tem um reflexo na qualidade da malha, porque malha é igual a corpo vivo, é igual a organismo. Se eu pegar um arame e mexer com o arame várias vezes, ele quebra; se eu ficar torcendo o arame... Com o pavimento, é a mesma coisa. O veículo passa pelo pavimento, e ele se deforma, restitui-se; deforma-se, restitui-se, até que ele trinca, ele fadiga. Onde trinca, entra água; onde entra água, acabou tudo. Então, há uma perda de qualidade, sem dúvida nenhuma, e a gente precisa compensar essa perda de qualidade com inteligência, com eficiência na alocação dos recursos, buscando essa alocação ótima e, obviamente, transferindo o que é possível se transferir para a iniciativa privada por meio de concessões. Então, é nessa linha que a gente vai caminhar.

Os desafios.

Otimizar os investimentos públicos e ampliar os investimentos privados na infraestrutura. Para isso, a gente tem que estruturar bons projetos, projetos que fiquem de pé por si, projetos que não precisem de muleta, projetos que possam ser financiados a mercado e que façam sentido, ou seja, que despertem a atenção do investidor.

Aumentar a participação de ferrovias, cabotagem e hidrovias, notadamente nos fluxos de longa distância. Há um desafio aí de equalização da matriz transporte. Tem-se que tornar essa matriz mais equilibrada, que é um dos objetivos da política de transporte, objetivo que já vem sendo perseguido há muito tempo, mas entendemos que há algumas amarras que nós precisamos remover para fazer com que sejamos eficientes. Por exemplo, o que trava a cabotagem? Observem que a cabotagem tem crescido no Brasil significativamente, mas ela tem um espaço, ela tem um potencial para crescer muito mais. Ela já está crescendo na casa de dois dígitos, mas, se mexermos em algumas questõeszinhas, valor da praticagem, combustível da cabotagem, ICMS do *bunker*, a gente vai conseguir alavancar muito mais a questão da cabotagem.

Precisamos dar um tratamento adequado para aquelas concessões que não performaram. Há alguma coisa na área aeroportuária, particularmente em Viracopos, e há as concessões rodoviárias da terceira etapa. Então, quais foram os problemas que levaram a esse desequilíbrio e quais são os caminhos que estão na mesa? Em algum momento, a sociedade vai ter que fazer uma escolha, e a escolha vai ser entre a melhor mensagem regulatória, a melhor mensagem para o mercado, e aquilo que melhor atende o interesse do usuário. É uma questão de *tradeoff*, é uma questão que vai ter que ser debatida com a sociedade para ver que caminho nós vamos tomar.

O aprofundamento do diálogo com os órgãos de controle é fundamental para destravar obras públicas e viabilizar novos investimentos. Nós temos sentido espaço para isso, nós temos sido bem-recebidos nos órgãos de controle. E eu acredito que isso vai ajudar muito, vai dinamizar muito os investimentos, vai dar ritmo, vai dar corpo àquilo que tem que acontecer e também vai permitir a análise célere daqueles empreendimentos que vão ter que ser transferidos para a iniciativa privada, além do fortalecimento e capacitação do corpo técnico. Então, todos os dirigentes estão sendo orientados a fazer investimentos na capacitação e na formação de pessoal dos seus corpos técnicos.

O ministério passou por algumas reformulações de estrutura. Isso é interessante falar, porque lá atrás se falou na criação de um superministério da infraestrutura, e algumas pessoas não têm a noção exata do que ficou no Ministério da Infraestrutura. Às vezes, a gente é procurado para tratar de barragens, a gente é procurado para tratar de saneamento, mas, na verdade, isso não ficou no Ministério da Infraestrutura; isso está no Ministério do Desenvolvimento Regional. E a lógica da distribuição foi um pouco a lógica da competência. Ficou no Ministério da Infraestrutura aquilo que era de competência federal. Aquilo que tem competência local, aquilo que tem competência estadual, ou seja, aquilo que estava no âmbito do Ministério

das Cidades, no âmbito do Ministério da Integração Regional acaba hoje sendo responsabilidade do novo Ministério do Desenvolvimento Regional.

Dessa forma, o que nós temos lá no Ministério da Infraestrutura? Nós juntamos a Subsecretaria de Planejamento e Orçamento com a Subsecretaria de Administração e criamos uma Spoa, como acontece em todos os ministérios, fazendo, então, a fusão de duas subsecretarias. Na Secretaria Executiva, ainda temos a Subsecretaria de Governança e Integridade, a Subsecretaria de Gestão Estratégica e Inovação e a Subsecretaria de Gestão Ambiental e Desapropriações.

No que diz respeito às secretarias finalísticas, nós temos: a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, que vai ser responsável pela estruturação de projetos e transferência de ativos para a iniciativa privada, projetos de concessão, e também pelo planejamento de longo prazo, que está ficando a cargo da EPL - então, abaixo da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, há a Empresa de Planejamento Logístico; a Secretaria Nacional de Aviação Civil, com uma agência vinculada, que é a Anac, e a Infraero, empresa que faz a administração dos aeroportos; a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, em que há o Dnit, a Valec, a ANTT e o Denatran, sendo que a grande novidade aqui é a incorporação do Denatran, e, então, a parte de trânsito, que estava antes no Ministério das Cidades, por ter muito mais sinergia com a nossa área de atuação, até em função da similaridade de normas com a questão da sinalização etc, vem para o Ministério da Infraestrutura e está vinculada à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres; e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, sendo que essa denominação não é por acaso, é para realmente deixar claro e passar a mensagem de que nós não vamos nos preocupar somente com a atividade portuária, mas também com a atividade de transporte aquaviário, tanto a navegação interior quanto a cabotagem, uma vez que a questão da navegação para nós é muito importante - aqui há a Companhia Docas vinculada a essa secretaria.

No que diz respeito às concessões - vamos dizer que esse é um grande bloco de atuação -, nós vamos começar o ano muito acelerado, com muita força. Observem que, antes do dia 11 de abril, que marca simbolicamente os cem dias de Governo, nós teremos feito 23 leilões de concessão. Serão 12 aeroportos, e, pela primeira vez, nós estamos testando o sistema de blocos, que já é utilizado em outras partes do mundo. Então, a gente aproveita o fato de o aeroporto funcionar num sistema de caixa único para fazer esses arranjos, e, no final das contas, eu tenho a lógica de ter um aeroporto que é *hub* e outros que são alimentadores desses aeroportos. Nós teremos aí três blocos que irão à leilão, no dia 15 de março, na Bolsa de Valores de São Paulo: o Bloco Nordeste, o Bloco Sudeste e o Bloco Mato Grosso. No do Nordeste, aproveitando a vocação turística, há os aeroportos de Campina Grande, João Pessoa, Recife, Juazeiro do Norte, Maceió e Aracaju. No do Mato Grosso, aproveitando o potencial de expansão do agronegócio, há os aeroportos de Alta Floresta, Sinop, Cuiabá e Rondonópolis. E, no Bloco Sudeste, há os aeroportos de Vitória e Macaé, que entra com força em função da expansão do setor de óleo e gás, por causa dos últimos leilões que aconteceram e da retomada desse importante setor. Há uma possibilidade de expansão muito grande no setor de *offshore*, tanto com os leilões no regime de partilha quanto com a questão da própria cessão onerosa. Então, é a primeira rodada de aeroportos.

No dia 15, a gente faz o leilão dos 12 aeroportos; no dia 18, a gente publica o edital para os estudos da sexta rodada. Nós teremos mais três blocos na sexta rodada, com 21 aeroportos, e fechamos depois, com a sétima rodada, os 44 aeroportos, com os 15 aeroportos restantes. Então, nós teremos 21 e depois 15. E, com isso, a gente vai transferir a rede Infraero toda para a iniciativa privada, no final dessa jornada. Além disso, vamos fazer a venda das participações acionárias da Infraero nos aeroportos de Brasília, Galeão, Guarulhos e Confins. A Infraero detém 49% de cada uma dessas concessões, e a nossa ideia é nos desfazermos desse bloco de ações.

Nesses aeroportos, o investimento previsto é de R\$3,5 bilhões, o critério de licitação é a maior outorga, com uma demanda de 19,5 milhões de passageiros/ano. Nós estamos falando do terceiro maior mercado de aviação do mundo, e um mercado que está crescendo a taxas de 7%, 8% ao ano e que tem tudo para crescer mais.

Nós temos alguns movimentos importantes.

Primeiro, a abertura do capital para companhias de aviação no exterior, abertura do capital estrangeiro para companhias aéreas. Isso é fundamental para a injeção de capital naquelas companhias que já operam no Brasil, que estão em dificuldade e que precisam do aporte do capital estrangeiro, e para que novas companhias se estabeleçam no Brasil. Nós já temos algumas *low costs* que estão prontas para entrar no Brasil, esperando a aprovação da medida provisória para ter a segurança jurídica para aportar capital aqui dentro. Então, esse é um movimento importante, que vai trazer mais companhias para operar no Brasil, vai gerar concorrência e a concorrência vai diminuir o custo.

Outro movimento importante é a própria modernização da infraestrutura com a transferência dos ativos para a iniciativa privada.

Há mais duas questões que são dignas de registro.

Uma é a questão do ICMS sobre o querosene de aviação. Alguns Estados estão fazendo movimentos interessantes de redução do imposto do ICMS sobre o QAV. O Estado de São Paulo fez isso recentemente, baixando de 18% para 12%, o que aumentou bastante a quantidade de voos. Lá eles estão tendo uma quantidade adicional de 490 novas partidas para 28 novos destinos. Então, esse movimento acaba - vamos dizer assim - estimulando outros Estados a fazerem a mesma coisa. E, no final, há uma compensação: o que se deixa de arrecadar no ICMS se ganha na quantidade de novas partidas, na quantidade de abastecimento, se ganha com a realização de *stopover*.

A última questão que eu acho que vai impulsionar o nosso mercado de aviação são os acordos de céus abertos. Recentemente, fizemos um acordo com os Estados Unidos. Temos vários acordos em andamento com países da Comunidade Europeia, acordos bilaterais, e também com a Argentina.

Acredito que esses quatro pilares juntos - a infraestrutura, a diminuição das alíquotas do querosene, a abertura do capital estrangeiro e a questão dos céus abertos - vão impulsionar muito o mercado brasileiro. Isso tem despertado interesse dos estrangeiros nos nossos ativos. As nossas conversas com o setor têm sido frequentes, e a gente tem percebido um apetite muito grande das empresas em se instalarem no Brasil, tanto empresas de aviação como empresas interessadas em operar os aeroportos, porque todo mundo está apostando nesse crescimento substantivo do mercado de aviação aqui dentro. Então, acho que a gente vai ter aí leilões extremamente bem-sucedidos.

No que diz respeito às rodovias, nós teremos aí várias novas concessões, algumas que já estão qualificadas no programa de parcerias de investimento. Então, eu vou tratar primeiro do que já está qualificado e, lá na frente, eu vou falar daquilo que vai ser qualificado em breve. Por exemplo, a BR-381 vai ser qualificada em breve, e, então, nós vamos abordá-la. O que nós já temos qualificado? A das BR-080, BR-153, BR-414 Goiás/Tocantins. Observem que é uma concessão que já tinha sido feita e que passou por uma decretação de caducidade. Nós vamos recolocar essa concessão na praça e a diferença para aquilo que foi para a praça da outra vez é um trecho da BR-080 e da BR-414 para evitar fuga. A da BR-364 e da BR-365 Goiás/Minas está praticamente pronta para sair. Devemos ter uma deliberação agora no início de março do Tribunal de Contas da União, e, com o Tribunal dando o.k., vamos fazer a publicação do edital. Então, devemos ter aí um leilão no final do primeiro semestre e início do segundo semestre, no mais tardar. Temos a das BR-152, BR-282, BR-470 Santa Catarina. A gente sabe da importância dessa rodovia para o Estado de Santa Catarina. Estamos estudando, os estudos ainda não estão concluídos. A gente está fazendo todo o esforço para ter uma tarifa que seja palatável. São muitos investimentos, e o investimento é muito pesado, até em função das condições geológicas e geotécnicas da região. Vamos iniciar agora os estudos da BR-364, de Rondônia a Mato Grosso, de Porto Velho a Comodoro. É uma rodovia muito importante para o agronegócio. Têm subido por ali 5 milhões, 5,5 milhões, 6 milhões de toneladas de grãos por ano em direção a Porto Velho, que depois seguem ali para o Porto de Itaqui. A BR-101 Santa Catarina, que já passou pela consulta pública, também está em uma fase muito adiantada e deve ser enviada para o Tribunal de Contas em breve.

Além disso, nós temos os contratos que vencem em 2021, que fazem parte da primeira etapa de concessões de rodovias que serão relicitados. Refiro-me à nova Dutra, a ligação Rio-São Paulo. A Dutra vai ter uma nova licitação. A ideia é que a gente venha com tecnologia de informação, para que a gente aumente a base de pagantes. Aumentar a base de pagantes significa aumentar a receita, diminuindo tarifa. A gente deve acomodar, nessa licitação da nova Dutra, também a Rio-Santos.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Nós temos aí a ligação da BR-116 Rio, que hoje é Rio-Teresópolis, pegando o Arco Metropolitano do Rio; a BR-493, até a ligação com a BR-101; mais um pedaço da BR-116 Minas; e a ligação da BR-040, Rio-Juiz de Fora. Então, isso é o que já está qualificado no programa, que está em andamento. Nós temos aí estudos contratados. Parte desses estudos está sendo feita pelo Banco Mundial, pelo IFC, e outra parte está sendo realizada, conduzida pelo BNDES.

No que diz respeito a ferrovias, a ideia nossa é colocar... No dia 28 de março, nós temos o leilão da Ferrovia Norte-Sul, do trecho Porto Nacional-Estrela d'Oeste, Tocantins-São Paulo. Nós teremos, também este ano, a licitação da Fiol, trecho Caetité-Ilhéus, que também é um trecho que está despertando interesse de investidores - estamos confiantes no sucesso dessa concessão -, e a Ferrogrão, que para nós vai representar uma revolução em termos de agronegócio, porque gera uma oferta muito grande de transportes, o que obviamente vai ter um reflexo no frete, de Sinop para Miritituba. Então, são os três projetos de concessão que nós estamos tocando.

Fora isso, nós temos as prorrogações dos contratos de concessão ferroviária. Nós temos cinco prorrogações que estão em andamento e procuramos, dessas prorrogações, tirar uma oportunidade e gerar investimento. Refiro-me às duas concessões da Vale, Estrada de Ferro Vitória-Minas e Carajás, à Ferrovia Centro-Atlântica, que é a maior malha em extensão, à MRS e à Rumo Malha Paulista, sendo que, desses projetos, o mais adiantado é o da Rumo, que já está no TCU. Nós estamos

aguardando agora a manifestação da área técnica para ver que adaptações e correções eventualmente nós temos que fazer nesse contrato, para que possamos, então, fazer a prorrogação. A prorrogação vai gerar uma série de investimentos na malha; esses investimentos vão trazer um choque de oferta, e o choque de oferta vai representar diminuição de custo.

Observe que isso não tem nada de novo. Em vários projetos, nós simplesmente estamos dando continuidade a coisas que vinham andando em outros governos. Isso é importante pela visão de Estado. É importante não descontinuar coisas que estavam acontecendo. Acho que aquilo que é bom tem que ter prosseguimento, e é exatamente o que estamos fazendo.

Obviamente, adaptações regulatórias, novos projetos estão sendo incorporados à carteira, mas uma coisa que é inescapável é que nós precisamos transferir ativos para a iniciativa privada. Temos que contar com investimento privado na infraestrutura, porque, se nós não contarmos com investimento privado, vai ser absolutamente impossível fazer a provisão de infraestrutura. Essa é a lógica do Governo Bolsonaro. É uma lógica de Estado, continuando aqueles projetos que estavam em andamento e que são importantes e trazendo novos projetos para dentro da carteira.

Na questão dos portos, também vamos prosseguir com os arrendamentos portuários. Nós temos aí uma série de empreendimentos que estão já na carteira. Vamos fazer dez leilões de arrendamento portuário até o dia 11 de abril. Serão quatro leilões no dia 22 de março. São terminais de líquidos em Cabedelo, na Paraíba, e em Vitória, no Espírito Santo. Na sequência, no dia 5 de abril, nós vamos fazer seis leilões de arrendamento portuário em Belém, Miramar e Vila do Conde. Lá são terminais de líquidos no Norte. Muito em breve, estaremos publicando editais de arrendamentos portuários em Paranaguá, terminais de celulose e veículos, bem como terminais de líquidos no Porto de Santos. Temos uma série de outros terminais que estão qualificados e que estão hoje com seus projetos em andamento, terminais importantes. Então, devemos licitar terminais de contêineres, mais terminais de líquidos, terminais de veículos, terminais de carga geral, em portos do Brasil inteiro. Então, vamos ter um volume muito grande de investimentos em novos arrendamentos portuários.

Nas obras públicas, o nosso desafio é fazer obras com pouco dinheiro. Podemos observar que temos obras espalhadas. Eu não vou abordar as obras individualmente, mas nós temos obras que estão espalhadas no Brasil inteiro, em todas as unidades da Federação.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Temos entregas para fazer agora, já muito proximamente, como, por exemplo, o novo terminal de passageiros do aeroporto de Macapá, com inauguração prevista agora em março, e o aeroporto de Vitória da Conquista, na Bahia, que é o maior investimento da aviação regional feito no Brasil, que é o maior aeroporto de aviação regional concluído até o momento. Da mesma forma, acabamos de fazer, estamos entregando o viaduto da Casa da Moeda, na BR-101, no Rio, o novo cais do Porto de Vitória. Entregamos recentemente, na semana passada, 79km na BR-235, Bahia; esta semana, abrimos ao tráfego 34km na BR-101, Alagoas.

Enfim, o esforço agora vai ser para conseguir otimizar os recursos e trazer recursos para obras que realmente nós temos condições de fazer. É importante ir concluindo essas obras que estão mais adiantadas, para ir tirando isso do radar, tirando isso da frente, para que vá sobrando orçamento para que a gente possa fazer outros empreendimentos. Isso conversa também com essa iniciativa de passar empreendimentos para a iniciativa privada, porque, quando a gente passa empreendimentos para a iniciativa privada, a gente começa a liberar o orçamento. Então, a gente começa a ter folga para aquilo a que a iniciativa privada não tem como ir, para que a gente possa promover, então, os empreendimentos.

Temos aí uma agenda de cem dias. Estabelecemos esses cem dias como marco, mas é importante a gente ir estabelecendo *milestones*, pontos de controle periódicos, para irmos vendo as questões das entregas. Estamos muito focados em entregar o máximo de empreendimentos ou o máximo de benefícios para a população. Então, por exemplo, no setor aeroportuário, nós temos ali a concessão dos 12 aeroportos, que vai ser do dia 15 de março; a entrega do aeroporto de Macapá, do aeroporto de Vitória da Conquista. Contamos com o Congresso Nacional na questão da aprovação da MP 863. Entendemos que a aprovação dessa medida provisória é extremamente importante para o setor aéreo, porque nós precisamos dessa liberação do capital estrangeiro para as empresas de aviação. A gente acha que isso vai trazer novos *players* para o Brasil. A gente sai de uma situação de pouca concorrência para uma situação de mercado mais aberto. Temos aí o novo terminal de passageiros e recuperação da pista de Macaé, que está sendo entregue agora, já no final de fevereiro; recuperação da pista de Montes Claros. Acertamos com o Governo de Minas a recuperação da pista de Ipatinga. Vamos aplicar recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil para que o aeroporto possa retomar as suas operações; reforma e ampliação do aeroporto de Marabá, enfim.

No setor portuário, tivemos a assinatura de um contrato importante do GNA, lá do Porto de Açu. São R\$16,5 bilhões de investimentos. É um terminal portuário aliado com dois empreendimentos de energia muito grandes. São duas térmicas com capacidade de geração de 3GW, junto com uma unidade de produção de gás natural.

No setor ferroviário, temos a questão da concessão da Ferrovia Norte-Sul, esperando sair o acórdão da Rumo. A nossa ideia é liberar para a consulta pública a prorrogação da MRS, da FCA.

No setor rodoviário, temos a assinatura de contratos que já foram feitas, entregas de obras, qualificações no PPI.

A questão trânsito é uma questão que nos chama muito a atenção e nos preocupa, e nós vamos fazer um trabalho forte no sentido de cumprir a determinação do Presidente Bolsonaro, que é de desburocratizar, facilitar a vida do usuário, é facilitar a vida do cidadão, é diminuir o custo. Hoje observem que um brasileiro gasta R\$2 mil para tirar uma carteira de motorista. Nós temos Estados americanos onde esse custo é de US\$14. Então, é preciso trazer esse equilíbrio para a vida do cidadão.

E nós temos uma pauta aí também transversal, institucional. A gente teve a oportunidade de conversar já com o Presidente da Câmara dos Deputados e com o Presidente do Senado Federal para se estabelecer um pacto pela infraestrutura, ou seja, uma agenda de projetos que podem ter uma repercussão importante no setor de infra, seja no que diz respeito à modernização de algumas legislações, seja - vamos dizer - em alguns projetos que podem passar para o investidor estrangeiro uma percepção de segurança jurídica. Então, a ideia seria ter um *fast track* em termos de tramitação, para que a gente pudesse fazer essa tramitação com comissões especiais e logo depois Plenário, uma comissão dedicada a essa questão da infraestrutura. Obviamente, é uma coisa que nós vamos submeter à Casa. É muito importante lembrar o seguinte: não são projetos do Executivo que vão ser levados para o Parlamento, são projetos de autoria dos próprios Parlamentares, que já estão tramitando aqui, mas que estão em fases diversas da tramitação e que a gente poderia eventualmente aglutinar em uma mesma comissão e dar celeridade a essa aprovação. Alguns são muito simbólicos e podem representar ganho de percepção de segurança jurídica. Vou dar só um exemplo: a lei que trata dos operadores logísticos no Brasil é de 1903; a lei que trata de desapropriação é de 1941. Então, são pautas importantes que a gente precisa modernizar para dar segurança jurídica para fazer com que esses investimentos deslanchem.

Já falamos desses leilões que estão por vir. Aí há um detalhamento desta apresentação, que eu vou disponibilizar aqui para a Comissão.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Nós temos aqui novos projetos que serão qualificados. Eu queria citar que, na primeira reunião do conselho, a gente já deve colocar esses projetos, que estão em vários Estados do Brasil também: a concessão das BR-163 e BR-230, de Sinop a Miritituba; a concessão da BR-381, Minas, e da BR-262. A gente tem um carinho muito grande pela 381, a gente sabe que é a rodovia que mais mata gente no Brasil e que é, de fato, a rodovia da morte, um trecho extremamente sinuoso, com alta necessidade de investimentos em retificação de traçados, etc. E há as concessões do Paraná, que vão se encerrar em 2021. Então, a gente não deve prorrogar o convênio de delegação com o Estado e a gente deve fazer, então, novas concessões. A gente imagina que fazer essas concessões, depois de trilhar a curva de aprendizado que nós já trilhamos, vai fazer com que nós tenhamos concessões em que o usuário perceba por que está pagando a tarifa, e provavelmente nós teremos mais investimento e tarifas mais baixas. Isso aconteceu na RIS.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Observem que, na Rodovia de Integração do Sul, nós tínhamos uma tarifa que chegou a estar no patamar de R\$13,80, só para a Free Way, só para a BR-290. Nós fizemos uma nova licitação. Nessa nova licitação, nós tínhamos duplicação de 225km da BR-386 e conseguimos uma tarifa de R\$4,30, sem a preocupação de "mas será que o *player* terá condição de honrar essa tarifa baixa?" Vai, porque nós criamos um mecanismo de aporte adicional. Então, para cada percentual de desconto extra que ele deu, nós temos uma necessidade de aporte, ele tem que integralizar mais dinheiro na SPE. No final das contas, a empresa concessionária vencedora do leilão teve que integralizar, para esse desconto de 40%, R\$1,2 bilhão. Isso significa que ele tem o recurso para o serviço da dívida e tem o recurso necessário para fazer o investimento.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PI. *Fora do microfone.*) - De Sinop a Miritituba, vai haver uma rodovia ou uma ferrovia?

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - As duas coisas. A concessão da rodovia é para fazer frente ao tráfego enquanto a ferrovia vai ser construída. Então, é uma concessão mais curta, é uma concessão de dez ou de quinze anos, justamente para esse período em que a ferrovia vai estar sendo construída.

Há aí uma pequena linha do tempo. Observem que a gente mais ou menos tem as ações planejadas daqui até 2022. É muito importante ter um plano e seguir o plano. Esse é o esforço que vai ser feito com a equipe, uma equipe que é toda técnica. Nós tivemos essa liberdade para constituir, buscamos o que tem de melhor em cada área, para mobiliar essas áreas

do Ministério da Infraestrutura, de maneira que a gente consiga cumprir esse cronograma. As metas são ousadas, porém possíveis. Então, haverá muito trabalho para que a gente possa seguir com esse plano adiante.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Obviamente, isso demanda muito diálogo, muita conversa com todos os setores e principalmente com o Congresso Nacional, que é o nosso controlador. Nós temos realizado uma série de audiências, nós temos ouvido todos - Parlamentares, Governadores, setor privado, embaixadas, investidores estrangeiros - e tivemos a oportunidade, então, já de fazer algumas entregas na largada, como a assinatura do contrato de concessão da Rodovia de Integração do Sul; o pronto atendimento a situações emergenciais que ocorreram no Ceará, no Rio Grande do Sul, em Rondônia e no Rio de Janeiro; o diálogo intenso com os caminhoneiros, operadores, transportadores rodoviários de carga, com a abertura de um fórum permanente e endereçamento de questões que são importantes para todas as categorias; e a estratégia integrada para escoamento da safra, que está funcionando. Nós estamos conseguindo levar a carga lá para Miratubá. São 1.100 carretas/dia chegando ao porto. Estamos conseguindo fazer isso sem grandes interrupções, sem grandes problemas.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Houve a inauguração de um trecho da BR-235 Bahia; a assinatura do contrato para construção do Complexo GNA, no Rio de Janeiro; a liberação do tráfego na BR-101 Alagoas.

Enfim, temos várias agendas com o Parlamento. Eu destaco esse acerto que nós estamos fazendo já no início do ano com os orçamentos. É uma coisa que nós queremos fazer com todas as bancadas. E já fica aqui o convite para que a gente possa fazer esse remanejamento de créditos.

Com isso, eu concluo. Eu acho que todos os senhores devem ter uma série de questões para fazer. Eu vim aqui também para ouvir, para dialogar. Então, eu me coloco à disposição de V. Exas. para debater.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - A Presidência agradece S. Exa. o Ministro Dr. Tarcísio Gomes de Freitas, Ministro de Estado da Infraestrutura, que apresentou, de forma bastante detalhada, as diretrizes e prioridades da pasta da infraestrutura.

Na sequência, pela lista de inscrição, o primeiro a falar seria eu, na condição de autor do requerimento, mas eu vou saltar minha preferência para prestigiar os Senadores que estão aqui há bastante tempo, para que possam fazer seus questionamentos e ponderações ao Ministro. Nós temos a praxe que é de três a cinco minutos para os Senadores fazerem suas apresentações, suas ponderações. Eu estabeleceria um tempo máximo de cinco minutos. Acho que atenderia a todos, e a gente teria condições de avançar na pauta de hoje.

Com a palavra...

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador Jayme Campos, pela ordem.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT. Pela ordem.) - Eu gostaria de ver a possibilidade, naturalmente, como V. Exa. abriu mão de fazer suas indagações ao Ministro, se não houvesse ninguém na ordem, de abrir mão para mim, caso fosse possível. O senhor já abriu mão da sua fala. Eu como decano aqui da Casa, não é, Marcelo? Com muita disposição... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu vou pedir vênias ao Plenário e aos demais subscritores aqui. Vou assegurar a palavra a V. Exa. e vou me dar por satisfeito com os questionamentos e as ponderações de V. Exa. V. Exa tem a palavra, no tempo regimental.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT. Para interpelar Ministro.) - Muito obrigado, Sr. Presidente, meu amigo Senador Marcos Rogério.

Meu caro e prezado amigo Senador Wellington Fagundes, prezado Ministro Tarcísio Gomes e demais membros desta Comissão, eu serei muito rápido, pragmático e objetivo nas minhas indagações.

Primeiro, tive a oportunidade ímpar, hoje, de almoçar junto com os Senadores Wellington, Rogério e com outros Senadores, como o Zequinha Marinho, lá no bloco que é composto pelo DEM, pelo PR e pelo PSC. Ali tive a satisfação de ver inicialmente as propostas do Ministério dos Transportes em relação ao que pretende executar nesses próximos quatro anos no Governo Bolsonaro.

Reconhecemos todos nós aqui a dificuldade que o Brasil vem atravessando nessa quadra, pela escassez de recursos para os investimentos não só na questão do transporte aquaviário, rodoviário e ferroviário, mas também em outras áreas, como da educação e da saúde. Todavia, se percebe que o Governo hoje tem um planejamento. O Ministro expressou aqui as prioridades que estão sendo estabelecidas pelo Governo Federal em relação às melhorias nas nossas rodovias e em outros transportes intermodais.

Particularmente aqui, Ministro, já vi mais ou menos a pretensão e o que pretende o Ministério dos Transportes de V. Exa. em relação aos investimentos não só públicos, mas, sobretudo, privados, que são fundamentais. Nós sabemos perfeitamente que só o Estado, lamentavelmente, não tem essa capacidade. O Estado hoje, perdeu, a bem da verdade, quase 90%, 95% do seu poder de investimento, haja vista que me parece que o próprio Orçamento da Federação para este ano só abaixa - 1%, no máximo 2% das receitas correntes líquidas. Eu acho que, com pouco mesmo, fazendo de forma séria e responsável, sobretudo nessa parceria que se propõe, será fundamental.

Ministro, V. Exa. conhece bem o meu Estado. Já relatamos para o senhor mais ou menos as questões em relação às obras de infraestrutura: particularmente a conclusão da BR-163 e o início, se possível, da BR-174, a conclusão da BR-158 e outras obras, sobretudo o contorno rodoviário de Cuiabá. Particularmente, nós tivemos a oportunidade, como Governador do Estado, de realizar algumas obras e investimentos, sobretudo na Região Metropolitana. Como Governador, eu fiz o contorno norte; e o ex-Governador Júlio Campos, meu irmão, fez o contorno sul. No decorrer dos anos, a população aumentou; o número de caminhões para escoar nossa produção triplicou ou é dez vezes mais aquilo que acontecia no passado, lá atrás.

Nós temos uma preocupação muito grande, Ministro, em relação também à questão das ferrovias que, num primeiro instante, estão programadas, sobretudo a FICO. A Vale vai pagar uma outorga que, nesse caso, será revertida em relação à conclusão dessa obra muito importante, saindo do Estado de Goiás e indo para a região do Médio e do Baixo Araguaia. Com isso, escoar-se a produção dessa vasta região do nosso Estado. A outra é a Ferrogrão, que vai de Sinop, indo até o Porto de Miritituba - uma obra grande, gigantesca.

Todavia, como também político eu sou e morador da região da Grande Cuiabá, eu quero fazer um apelo a V. Exa.: a inclusão, nesse planejamento feito pelo Ministério dos Transportes, também da obra saindo de Rondonópolis chegando até Cuiabá. Lamentavelmente nós temos uma conspiração. É um sonho de todos nós mato-grossenses, sobretudo daqueles que fundaram Mato Grosso, fundaram Cuiabá, ter a obra dessa ferrovia, com certeza, chegando à capital eterna de todos nós mato-grossenses. Hoje essa ferrovia é liderada, se não me falha a memória, pela Rumo - não é, Senador Wellington? Essa obra se iniciou lá atrás e, com muitas dificuldades, conseguimos chegar até Rondonópolis. Lamentavelmente, quando a ALL ganhou essa concessão... Minto, não foi nem a ALL, foi a Constran de Olacyr de Moraes. Depois transferiu a concessão para a ALL num contrato draconiano...

(Soa a campanha.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - ... como eu disse para o senhor.

Nós mato-grossenses, os produtores rurais desse Estado esperávamos e tínhamos a expectativa de que, com o transporte ferroviário, nós poderíamos diminuir os preços, os valores, naturalmente, dos produtos nossos transportados por essa ferrovia. De lá para cá, quase nada melhorou. Há um estrangulamento do nosso sistema do transporte intermodal. Lamentavelmente hoje, de forma precária, trafega-se nas nossas estradas, um transporte oneroso sobremaneira.

Nós estamos participando desse processo da evolução do crescimento da nossa economia com a contribuição como o maior produtor de soja do Brasil, o maior rebanho bovino, o maior produtor de algodão. Todavia, com esse custo de transporte, quase nada está sobrando em termos de riqueza para o povo mato-grossense.

Portanto, eu gostaria de fazer um apelo aqui de público a todos os membros desta Comissão e, sobretudo, ao Ministro dos Transportes. E confesso que V. Exa. demonstrou a capacidade porque está inteirado dos assuntos.

(Soa a campanha.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Nós não podemos deixar que essa ferrovia não venha a Cuiabá. É uma bandeira, uma luta nossa - minha, do Wellington e, imagino, da Senadora Selma, que reside lá. Senadora Selma, nós temos um papel preponderante de lutar para a ferrovia chegar a Cuiabá. Nós não podemos ficar à margem do esquecimento sob pena de transformar a região do Vale do Cuiabá num verdadeiro bolsão de miséria pelo fato de que nós não estamos tendo investimento necessário, sobretudo para nós crescermos, desenvolvermos e darmos oportunidade à população dessa região, nós temos que ter a ferrovia.

Portanto, Ministro Tarcísio, cumprimento V. Exa., torço por sua gestão, torço para que o Presidente Bolsonaro cumpra, se possível, 50% daquilo, porque sabemos que não é fácil em quatro anos de Governo - é óbvio, evidente, sabemos

perfeitamente. Entretanto, é aquela velha história que já dizia Rui Barbosa: "Ai de nós se não houvesse sonhadores". Sonhar um dia como sonhou D. Pedro I...

(Soa a campanha.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - ... com a independência do Brasil; Rui Barbosa, que sonhava também; Juscelino Kubitschek, que sonhava também com a construção de Brasília: nós sonhamos que a ferrovia - não só a Ferrogrão, a FICO - chegue a Cuiabá, que é o sonho de todos os mato-grossenses.

Sucesso e muito obrigado, Sr. Presidente, pela sua forma sempre generosa, bondosa e amiga com que nos trata aqui como seu colega e par nesta Casa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Muito obrigado, Senador Jayme Campos, que inicia as ponderações e questionamentos ao Ministro.

Na sequência, pela lista de inscritos, o Senador Carlos Viana.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG. Para interpelar Ministro.) - Obrigado, Sr. Presidente.

Meu boa tarde às colegas Senadoras, Senadores, desejando mais uma semana de trabalhos de muita saúde e muita tranquilidade.

Quero, primeiro, saudar aqui o Ministro Tarcísio - já tive a oportunidade de estar com ele em algumas reuniões -, dar os parabéns pela escolha do nome do Ministro. A experiência dele, a vontade de resolver as coisas realmente são latentes. Pela primeira vez, Ministro, nós estamos ouvindo falar em cabotagem no Brasil. Cabotagem - muita gente não sabe - é o transporte interno de carga entre os próprios portos e, no Brasil, é de limites impressionantes na questão marítima. A cabotagem nunca foi colocada em evidência. É uma coisa impressionante como nós não atinamos e agora está sendo colocada.

Na questão das rodovias, como representante de Minas Gerais, eu quero saudar as obras que estão sendo feitas no Triângulo Mineiro, com relação a Uberlândia. Quero saudar também a decisão que foi feita sobre a 381, que é a duplicação e a privatização que deverá ser anunciada agora em março. Essa obra é esperada pelos mineiros de uma forma muito especial, especialmente também a decisão de duplicar a 262. Isso vai trazer para Minas Gerais um alento muito grande. É um Estado em que estamos 20 anos, Ministro, atrasados na questão da mobilidade. Então, aqui a nossa satisfação em poder colaborar, inclusive, nos projetos que virão daqui para frente em relação às rodovias.

Mas, com relação às ferrovias, eu gostaria de colocar aqui uma preocupação grande, porque nós já tivemos a possibilidade de começar a conversar, sobre o modelo que está sendo colocado para a renovação das concessões.

Observem que, quando, lá em 1997, o Brasil fez essas concessões, o Brasil era outro país. Nós tivemos ali um outro momento na história brasileira. E o Governo Fernando Henrique Cardoso, ao fazer as concessões, hoje podemos analisar pelos resultados... Vou ser breve aqui. O modelo que nós adotamos no Brasil, Ministro, desativou 20 mil quilômetros de ferrovias. Nós estamos, muitas vezes, aqui discutindo uma Transnordestina, por exemplo, com 1,8 mil quilômetros, estamos soltando foguete porque a CSN não cumpriu, mas está fazendo lá menos de 400km, mas nós desativamos, Senador Lasier - inclusive no Rio Grande do Sul -, 20 mil quilômetros de rodovias no modelo de 1997. Isso gerou um prejuízo bilionário ao Brasil, inclusive com o passivo da rede ferroviária, que foi abandonado. São prédios, linhas que foram todos construídos com o dinheiro do contribuinte e abandonados. Nós concessionamos apenas o lado bom das ferrovias.

Nós temos outros pontos. Nós temos alto custo do frete ferroviário brasileiro, o que torna inviável o transporte de outros produtos além de minério na questão das minerações. Isso reforçou, inclusive, a dependência do transporte rodoviário em nosso País, aumentando o número de acidentes nas estradas, a questão dos seguros, o orçamento do Ministério da Saúde.

Nós temos ferrovias hoje que são só dedicadas ao minério. No meu caso, por exemplo, da capital, Belo Horizonte, os trilhos ficam vazios durante todo o dia e, à noite, a empresa, que é a Vale, utiliza. Nós tentamos há, mais ou menos, oito anos, Ministro, um acordo para que o Governo do Estado pudesse viabilizar a questão do metrô, do transporte de passageiros para a região metropolitana, e as empresas não permitiram. Elas não permitem a utilização dos trilhos nem no horário que elas não usam.

E, principalmente, na questão das passagens, nós temos problemas graves hoje de projetos do próprio Governo que não conseguem ser completados porque a empresa não permite que haja passagem sobre os trilhos que o contribuinte construiu, pagou, mas que hoje estão em mãos em terceiros.

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - O baixo volume de cargas gerais: nós só transportamos minérios. Bobinas, outras cargas perigosas não podem ser transportadas por trem.

O modelo não se adequou ao crescimento da produção no interior do País. Nós temos passivos judiciais que não foram solucionados e, especialmente, uma insegurança muito grande com relação ao futuro dessas concessões. Por quê? Nós estamos entregando, Ministro, essas de Mato Grosso, do Tocantins para concessionários que vão alimentar a si mesmos. As empresas que querem ser concessionárias carregam e alimentam o próprio sistema, ou seja, não há investimento, elas estão apenas se mantendo dentro de um negócio, como a Vale, impedindo a concorrência de outros setores.

O último ponto aqui, a questão, por exemplo, do meu Estado, que é um Estado minerador, ainda hoje é a primeira produção do Brasil: boa parte dos concorrentes da Vale são obrigados a transportar o minério por água, porque eles não têm acesso às ferrovias.

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - E aqui eu coloco para V. Exa.: não seria o momento de nós criarmos um novo marco regulatório do sistema ferroviário brasileiro, abrindo para o transporte de passageiros, abrindo, inclusive, para que o Governo possa controlar o acesso dos diversos setores da economia à ferrovia? Esse modelo que está sendo colocado agora não é passível de uma nova avaliação para que a gente possa determinar o futuro do Brasil nos próximos 40 anos no setor ferroviário?

Meu agradecimento. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Carlos Viana.

Na sequência, com a palavra o Senador Jaques Wagner.

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA. Para interpelar Ministro.) - Boa tarde a todos.

Quero cumprimentar o Senador Marcos Rogério, Presidente da nossa Comissão; o Vice, Wellington Fagundes; e o Ministro Tarcísio. Começo lhe desejando sorte e clarividência para conduzir essa pasta tão fundamental para um país continental como o nosso.

Mesmo como membro da oposição ao atual Governo Federal, quero lhe dizer que conte comigo para aqueles projetos que forem importantes não só para o Brasil, mas particularmente para a Bahia. Naquilo em que houver racionalidade, eu acho que o papel da oposição é minimizar danos naquilo que ela considera danos e contribuir naquilo que é importante.

Eu queria formular algumas poucas perguntas objetivas.

Em vários modelos que o senhor apresentou, o senhor apresentou por maior outorga. Eu sempre me preocupo, porque vai, na minha opinião, na contramão da diminuição do custo Brasil, na medida em que faz caixa para o Governo Federal e esse caixa, evidentemente, o concessionário, o permissionário vai cobrar do usuário - não há como ser diferente, porque todo mundo fecha a conta. Então, eu, pessoalmente, indagaria se não é mais interessante a modelagem de menor tarifa. Eu vi que, nas rodovias, vocês colocaram menor tarifa, mas, em várias outras, vocês colocaram por maior outorga.

A segunda é incidindo no que o colega de Minas acabou de falar: nós temos um drama no Brasil, que é a regulamentação do direito de passagem. Uma ferrovia, por mesmo que ela seja de constituição privada, é um vetor de desenvolvimento. E, mesmo nos meus tempos como membro do Governo Federal à época da Presidenta Dilma Rousseff, esse tema vem se arrastando e nós não conseguimos equacionar. É impossível que alguém exerça o monopólio duma ferrovia de importância como tantas que já foram citadas aqui. Então, eu queria saber como o ministério está se debruçando sobre o tema.

A terceira: eu, quando fui Governador, mesmo sendo do PT, a Bahia é campeã em parceria público-privada em concessões, V. Exa. deve saber disso. Portanto, eu acho que aqui...

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS *(Fora do microfone.)* - Tem a melhor concessão de hospital do Brasil.

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - É a melhor concessão de hospital do Brasil.

É que o Brasil confunde ideologia com ferramenta de gestão. Esquerda ou direita, progressista ou conservador, todos dispõem de um conjunto de ferramentas de gestão que devem ser usadas. Eu acho que a PPP é das melhores que nós temos. Portanto, lá continuamos investindo, já vamos para o quarto hospital na forma de PPP.

E eu vou reclamar de novo: mesmo quando eu fui do Governo Federal, não consegui incluir o Porto de Salvador e o Porto de Aratu nos arrendamentos. O que acontece? Eu sou a maior economia do Nordeste e perco competitividade, porque eu tenho um porto absolutamente obsoleto, gerido pela Codeba. Então, eu acho que não há o menor sentido, porque nós temos um parque industrial suficiente para encontrarmos parceiros operadores portuários que queiram.

Com tristeza, eu vi que o senhor saltou a Bahia quando dos arrendamentos. Então, eu queria lhe perguntar se está aí em alguma rodada prevista, porque é um apelo do próprio Governador do Estado e foi meu quando Governador. Talvez eu não possa nem tanto reclamar, porque eu era Governador aliado do Governo Federal e não conseguimos. Mas quem sabe agora, na oposição, eu possa ter esse mérito. *(Risos.)*

(Soa a campanha.)

O SR. JAKES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - Depois, também repetindo palavra do colega de Minas sobre cabotagem: o Rio São Francisco é conhecido por nós baianos como primeira rodovia do Estado da Bahia. Ainda nas carrancas, nós fazíamos todo o comércio daquela região...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Talvez brasileira.

O SR. JAKES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - Talvez brasileira, descendo de Minas. Eu, estudante de Engenharia da Católica do Rio, aos 19 anos, peguei em Pirapora e fui saltar em Juazeiro para conhecer como era a estrada de água. E hoje nós estamos com a falência total da cabotagem no Rio São Francisco. Em tempos anteriores, havia uma briga entre o Ministério da Integração Regional e Ministério dos Transportes.

Então, eu queria saber se há esse planejamento de uma dragagem. Os Estados Unidos fizeram isso através do Exército americano - não sei se é essa a melhor saída.

(Soa a campanha.)

O SR. JAKES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - Mas creio que é importante que a gente pense nessa via de cabotagem.

Por último, eu vi que V. Exa., na apresentação, falou em modernizar a questão de licença ambiental. Eu estou de total acordo, até porque, quando Governador, eu fiz várias incursões nessa área, inclusive com o próprio autolicensing para investimentos de baixo impacto.

O problema, meu temor, é que hoje a gente criou uma falsa dicotomia entre os apaixonados da motosserra e os apaixonados da contemplação, e eu acho que a democracia é o caminho do meio. Eu acho que tanto os da motosserra quanto os da contemplação não ajudam o meio ambiente. Então, a minha preocupação é que, no afã de se modernizar, não se compre o fundamentalismo de um dos lados, porque, na minha opinião, nós temos que garantir desenvolvimento com sustentabilidade ambiental.

(Soa a campanha.)

O SR. JAKES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Jaques Wagner.

Na sequência, o Vice-Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Inscrito na sequência, não é?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Na sequência.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT. Para interpelar Ministro.) - Eu quero cumprimentar aqui o nosso Presidente Marcos Rogério e cumprimentar também o Ministro Tarcísio.

Eu acho que o Senador Jayme já falou aqui um pouco do entusiasmo em relação à necessidade da infraestrutura. Eu percebo, sempre quando converso com o Ministro, que ele tem muito entusiasmo, sim, com a Ferrogrão, tem muito entusiasmo com a FICO e nós, lá em Mato Grosso, por estarmos no centro geodésico da América do Sul, temos entusiasmo com tudo que seja possível em termos de infraestrutura. Por essa condição de ser um Estado de alta produção, com índice de produtividade muito grande, é claro que a gente acaba sofrendo as consequências da distância dos portos. Então, ao mesmo tempo que o produtor é muito competente da porteira para dentro, ele tem todas as dificuldades da porteira para fora.

Ministro, eu sou de Rondonópolis, aqui está o Senador Jayme Campos, que é de Várzea Grande, nascido em Várzea Grande, e a Senadora Selma, que junto com os sulistas foram para Mato Grosso para tomar conta de todos nós lá. Ela também morou em Rondonópolis e hoje reside em Cuiabá.

A Ferrovia Ferronorte, cuja proprietária hoje é a Rumo, foi idealizada - e aqui a gente sempre faz questão de fazer homenagem ao Senador Vuolo, porque ele foi o autor do projeto de lei -, daí Olacyr de Moraes começou a construção dessa ferrovia. Hoje nós temos - isso para que todo o Brasil e nossos companheiros saibam -, lá em Rondonópolis, o maior terminal ferroviário da América Latina, com sítio de 400 hectares, todo ele praticamente ocupado. E eu gostaria até de aproveitar, Presidente, e propor - estava conversando agora há pouco com o Ministro - uma audiência pública lá, para convidar toda a Comissão para ir conhecer exatamente essa realidade da produção, a necessidade de escoamento e até a realidade que existe lá em termos de ferrovia.

Hoje nós temos, em Mato Grosso, a partir de Rondonópolis, passando Mato Grosso do Sul até São Paulo, uma ferrovia muito moderna. Ela teria capacidade de duplicar a sua capacidade de transporte, mas infelizmente, em São Paulo, que é um Estado moderno, temos problemas lá com o Rodoanel, enfim, outras circunstâncias de várias passagens urbanas da ferrovia, tanto é que se está tentando a prorrogação para fazer os investimentos.

Mas nós queremos - e fica aqui o convite a todos, vamos ver uma data oportuna juntamente com o Ministro - que vocês possam lá conhecer não só a produção agropecuária, mas também essa questão da logística, porque Rondonópolis também é um encontro da BR-364 com a 163.

Então, nós que somos de Rondonópolis - e eu quero aqui fazer um testemunho - queremos que a ferrovia avance Mato Grosso. Muitos poderiam perguntar: "Mas é bom para Rondonópolis a ferrovia ficar lá parada, porque ali há um grande terminal?". Não, nós precisamos avançar, chegar a Cuiabá, de Cuiabá ao Nortão de Mato Grosso, construir a Ferrogrão, construir a construir a Transcontinental, ou seja, a FICO, interligando o Norte com o Araguaia, para viabilizar, inclusive, a Ferrovia Norte-Sul. V. Sa. é um entusiasta dessa área.

Então, nós queremos aqui dizer que, claro, é um novo Governo, são novos momentos, e todos nós aqui da Comissão queremos é exatamente que tudo isso aqui que foi projetado possa acontecer.

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Eu, inclusive, sou autor de uma PEC que trata da segurança jurídica. Está tramitando há algum tempo aqui no Congresso Nacional. Inclusive, eu queria pedir o apoio de todos os companheiros, para que a gente possa aprovar essa PEC, porque hoje esses investimentos de longo prazo são feitos através de uma política de governo e não de uma política de Estado, ou seja, contratos que foram feitos, como as nossas concessões de rodovias, estão aí no limbo praticamente, porque já estão vencendo os contratos, o BNDES não fez o investimento, com risco, inclusive, de serem abandonadas. Eu gostaria até que o Ministro fizesse também um comentário sobre as concessões rodoviárias.

Aprovar aqui essa questão da segurança jurídica é extremamente importante, porque investimento de longo prazo representa... Nós temos que fazer através de uma política de Estado...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - ... que garanta ao investidor que ele venha - seja recurso nacional, seja internacional - e tenha a certeza de que, por mudar o governo, não vai mudar tudo aquilo que foi contratado, efetivamente assinado, registrado, carimbado e tudo mais.

Então, é o maior apelo que eu faço aqui, Ministro, a essa articulação de Governo, porque isso é interesse de Governo. Dificilmente uma matéria dessa tramita se não houver realmente o interesse do próprio Governo. Aliás, para esse assunto das rodovias, o Governo anterior, Michel Temer, mandou duas medidas provisórias e a Câmara as rejeitou por duas vezes. Então, até hoje, nós temos essa situação do limbo.

Ainda eu quero colocar essa questão da 364, sobre a qual eu acho que o Presidente vai falar mais, e também a importância de todos nós entendermos que, na Região Centro-Oeste, se não fossem os portos do Arco Norte...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - ... não teríamos como exportar, tirar essa produção. E, a cada ano, ela tem se ampliado e não temos armazém. Esse é outro problema. O produtor tem que colher e vender, aí ele fica submetido também a quem vai comprar e quem tem condições de levar. Então, é um outro aspecto também extremamente importante, Ministro, porque da logística faz parte estrada, rodovia, ferrovia e armazenagem.

Então, eu gostaria de que V. Sa. também pudesse falar um pouco dessa questão da logística como um todo, qual o pensamento da logística, porque, em termos de hidrovia, praticamente o País abandonou.

Então, eram mais essas considerações para demonstrar o nosso entusiasmo com sua presença aqui e também a preocupação da Valec. Acho que o senhor vai poder colocar mais claro. A Valec é uma empresa que teve o seu momento bom e está aí também...

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - ... nesta situação: não se sabe se a Valec continuará ou não continuará. Com isso, acaba acontecendo não só uma certa instabilidade para o mercado, mas também essa questão dos próprios servidores que aí estão querendo saber do seu destino.

É isso, Presidente. *(Palmas.)*

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

Na sequência, na ordem de inscrição, passo a palavra ao Senador Jean Paul. *(Pausa.)*

Senador Luiz do Carmo. *(Pausa.)*

Também ausente.

Senador Eduardo Gomes. *(Pausa.)*

Senadora Selma Arruda, V.Exa. tem a palavra.

A SRA. SELMA ARRUDA (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSL - MT. Para interpelar Ministro.) - Boa tarde, Sr. Presidente; boa tarde, Sr. Vice-Presidente, meu colega de bancada; boa tarde, Sr. Ministro.

Estou aqui nada mais nada menos do que engrossando a voz dos meus colegas de bancada de Mato Grosso. Como o senhor pode ver, o Mato Grosso, por ter essa dificuldade mesmo, essa carência de infraestrutura, está aqui em peso, a bancada toda preocupada com o mesmo problema. Nós somos um Estado muito rico, muito próspero, e, como disse o meu colega Jayme Campos com toda a propriedade, corremos o risco de deixar a capital e os seus arredores ali à míngua caso esta ferrovia não venha, não prossiga até a capital. Por que, Sr. Ministro? Vários motivos os meus colegas já explicaram, mas eu gostaria de acrescentar que nós não conseguimos, no Mato Grosso, atrair investimentos exatamente por conta da questão da infraestrutura. Não há como se produzir lá, como se comercializar lá aquilo que se produz. E não há também como se incentivar a instalação de fábricas ou de outro tipo de atividade que não seja propriamente o agronegócio. O agronegócio é 90% da nossa economia.

Então, não conseguindo atrair indústrias para aquela região, se a ferrovia não passar por Cuiabá, meu colega tem toda razão no sentido de dizer que nós vamos virar um cinturão de pobreza naquela região por falta de oportunidade, até porque a região do entorno de Cuiabá, Rosário Oeste, Nobres, aquelas cidades que ficam ali no entorno não têm essa característica de agropecuária; elas têm mais de pecuária e menos de produção de grãos.

Bom, eram as considerações que eu gostaria de fazer apenas para alinhar aqui com a fala dos meus colegas. E eu gostaria de lhe perguntar também, Ministro, para quando está previsto o início das obras da FICO. Salvo engano, o Governo passado havia previsto esse início para o primeiro semestre deste ano. Eu gostaria de saber se V.Exa. confirma e se nós podemos ficar, então, contentes com essa novidade.

Mudando um pouquinho apenas a fala, eu gostaria de expressar e de lhe pedir explicações mais detalhadas a respeito da minha preocupação com relação ao investimento estrangeiro no transporte aéreo. Até que ponto esse investimento pode nos atingir, atingir a nossa economia, atingir o emprego aqui no Brasil?

(Soa a campainha.)

A SRA. SELMA ARRUDA (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSL - MT) - Para quando também é prevista esta abertura e quais são as suas impressões com relação aos ganhos que o Brasil vai ter com relação isso?

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece à Senadora Selma Arruda.

Seguindo a ordem de inscrição, o Senador Lasier Martins tem a palavra.

Informo apenas aos Senadores que ainda estão inscritos e eventualmente àqueles que, na hora da chamada, não estiverem presentes que, ao final, terão a palavra novamente.

Estão inscritos ainda o Senador Lasier Martins, o Senador Marcelo Castro, Zequinha Marinho, Lucas Barreto, Flávio Bolsonaro, Elmano Férrer e Jean Paul, que está também na Comissão e terá a palavra.

V.Exa. tem a palavra, Senador Lasier Martins.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - RS. Para interpelar Ministro.) - Muito obrigado, Presidente Marcos Rogério, Senador Wellington, Ministro Tarcísio.

Ministro Tarcísio, duas ou três vezes, V.Exa. foi definido aqui como um entusiasta, e eu gostei de ouvir e saber que V.Exa. é um entusiasta. Eu observei que, de fato, quando o senhor nos apresentou este maravilhoso mapa de obras de infraestrutura que estão nos indicadores do seu ministério, fiquei, como brasileiro e como Senador, bastante animado. Mas eu tenho um certo receio de que tudo isso seja muito de sonho, porque são muitas obras. É impressionante o que o senhor nos descreveu aqui. E eu me arrisco a dizer que V.Exa., o seu Governo, se realizar metade do que descreveu aqui, o senhor merece uma estátua.

E até faço, como primeira pergunta, esta: V.Exa. arriscaria dizer aqui que, ao final do seu Governo - se é que o senhor vai prosseguir depois -, até o final de 2020, nós teremos 50% disso que o senhor descreveu aqui concluído, seja em obras do Governo, seja nas concessões, que são muitas? Então, essa é a primeira colocação. É uma colocação de esperança, porque nós estamos aqui fazendo uma verdadeira procissão de pedidos; todos pedem atenções aos seus Estados.

Na sua ampla descrição, eu, com certo pesar, vi que o senhor não disse praticamente nada sobre o meu Rio Grande do Sul - nós estamos um pouco desprezados -, nem mesmo com relação à 116, no trecho Pantano Grande a Pelotas, com 250km, que é a rodovia de mais alto índice de acidentes fatais do Rio Grande do Sul. V.Exa. sabe muito bem disso. Até se V.Exa. puder depois dizer pelo menos uma frase com relação à 116 nesse trecho, eu ficaria muito agradecido.

Mas o essencial é que nós tenhamos realmente essas obras de infraestrutura. Se tivermos a metade concluída, o Brasil será outro; será um Brasil magnífico de a gente viver, tantas são as nossas carências.

E aproveito para, no terreno prático, já que nós, há muitos anos, lamentamos a deficiência de ferrovias, e, na segunda metade do ano passado, fizemos, aqui nesta sala, uma longa audiência pública...

(Soa a campanha.)

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - RS) - ... sobre ferrovias no Brasil, e pouca coisa evoluiu de lá para cá, e agora com relação à necessidade de ferrovias, estranha um pouco a notícia da semana passada do jornal *Valor*...

Eu vou esperar a conversa dos senhores para depois perguntar.

(Soa a campanha.)

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - RS) - Na semana passada, no jornal *Valor*, há uma notícia de que a Valec vai ser extinta. A Valec é uma estatal federal que, aparentemente, vinha trabalhando bem. Então, gostaria que V.Exa. dissesse se vai fechar e porque vai fechar, vai ser liquidada. E aí quem é que vai fazer o trabalho dela?

E uma outra pergunta, a minha última pergunta, é com relação ao que os engenheiros do Conselho Federal de Engenharia se preocupam...

(Soa a campanha.)

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - RS) - ... a respeito do pregão eletrônico para o serviço de engenharia. Eles prefeririam licitações. Então, que o senhor esclarecesse qual é o motivo: há incompatibilidade de usar os dois processos para obras de engenharia ou o senhor prefere o pregão eletrônico?

Sucintamente era isso. Agradeço-lhe se tiver as respostas. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece a V.Exa., Senador Lasier Martins.

Eu faria, neste momento, uma intercalação com o Ministro para responder às perguntas dos Senadores, mas ponderei com o Ministro e faço essa sinalização ao Plenário para que a gente esgote a lista de inscritos, e aí ele, ao final, fale, porque de repente começa alguma deliberação lá no Plenário e a gente tem oportunidade de que todos os Senadores se manifestem ao Ministro aqui presente.

Dando sequência à lista dos Senadores inscritos, Senador Marcelo Castro.

V.Exa. tem a palavra.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PI. Para interpelar Ministro.) - Quero cumprimentar todos os presentes, o Presidente Marcos Rogério, o Vice-Presidente Wellington Fagundes, e um cumprimento especial ao Ministro Tarcísio, de quem tive oportunidade de acompanhar o trabalho à frente do Dnit. A relevância do seu trabalho é que o levou a ser hoje o Ministro do Superministério da Infraestrutura do Brasil. Parabéns V.Exa. pelo cargo importante e também pela explanação tão competente que V.Exa. fez hoje aqui.

É claro que o Brasil tem muitos problemas. Nossas deficiências são gritantes. Mas talvez a nossa maior deficiência seja a falta de planejamento. E eu vejo que V.Exa. está se preocupando em dar ao Brasil, dotar o Brasil de uma infraestrutura de uma maneira inteligente, sábia, conjugando o setor rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário. Acho que essa união em torno de um só ministério é importante e vejo que V.Exa. está preocupado com a questão do nosso planejamento. Alguns exemplos aqui: a nossa Bahia aqui do nosso Jaques Wagner; Juscelino Kubitschek começou a BR-020, Fortaleza a Brasília, que ainda hoje está inconclusa - e lá se vão mais de 60 anos. Essa rodovia não é importante? Tira do mapa. É importante? Vamos concluir. Há um exemplo, no vizinho Estado do Maranhão, da BR-226, que vem do Pará e atravessa o Maranhão inteiro, que há 30 anos faltam 100km para chegar a Teresina, no Piauí - há 30 anos. Agora, no ano passado, foram feitos 25km; faltam 75km. Então, pelo amor de Deus! Quer dizer, se entra ministro, sai ministro, entra ministro, sai ministro e uma rodovia continua faltando 100km, uma rodovia importante para o desenvolvimento regional, e não é concluída, é um descaso e falta de planejamento.

A minha capital, Teresina, é a única capital do Nordeste que não tem duplicadas as suas saídas. Então, o Governo do Estado fez um esforço, está tentando com muita dificuldade, mas é evidente que essa é uma obra federal. Já há, para a saída sul, alocação de recursos pelo Senador Elmano Férrer, que está aqui, mas nós precisamos fazer também para a saída norte, que é a BR-343. Fica ruim, fica difícil chegar a Teresina num final de semana porque está completamente engarrafada.

E de todos os aeroportos do Nordeste - não vou dizer do Brasil, mas talvez do Brasil -, o único que não foi reformado, ampliado é o de Teresina, que agora está sob o comando de V. Exa.

E a BR-135, que é também chamada, como no caso aqui de Minas Gerais, de rodovia da morte, porque foi feita como uma estrada vicinal ainda no início da década de 60 e tem só 6m de plataforma e pista de rolamento - V. Exa. conhece muito bem -, está sendo agora ampliada, alargada, e está na previsão aí. Então, é evidente que V. Exas. vão começar agora a fazer o novo Orçamento, e é claro que essa BR precisa ser contemplada porque não se admite uma BR com 6m de pista de rolamento sem acostamento, com os acidentes que estão acontecendo.

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PI) - Há outra estrada importante também - já concluído - no norte do Estado que é a BR-222, que vem de Fortaleza e vai para São Luís do Maranhão, e que, faltando menos de 100km, está sendo construída. Nós economizariamos aí mais de 140km.

E há outra, a BR-235, em que está faltando apenas esse trecho da BR-135 a Caracol - que fica vizinho a uma das maiores jazidas de fosfato do Brasil que fica na Bahia - e Angico dos Dias. A firma que explora lá, a firma Galvani, economizaria mais de 200km se essa BR fosse concluída. Já começou, evidentemente que só se precisa dar continuidade, alocando recursos para isso daí.

No mais, desejo muito sucesso a V. Exa. Sei que o ministério está em mãos competentes. E aqui, com certeza, V. Exa. contará com o apoio desta Casa, para que o Brasil possa, finalmente, ser dotado de um modal de transporte interligado...

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PI) - ... para melhorar o nosso transporte, evidentemente barateando o custo Brasil, que é um dos grandes entraves do nosso desenvolvimento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Marcelo Castro.

Na sequência, o Senador Zequinha Marinho tem a palavra.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar Ministro.) - Cumprimento o Presidente, também o nosso Vice e o Sr. Ministro, dizendo da alegria de poder vê-lo, aqui na Comissão, mostrando os rumos que o Brasil deve seguir na construção da sua infraestrutura.

Quero agradecer sempre pelo bom trato que tivemos antes e dizer ao senhor que não vamos repetir a conversa da primeira etapa porque, como o Pará é grande, os problemas também são grandes e são muitos.

Mas eu queria começar fazendo um pedido: a indústria, o setor produtivo da Região Norte criou uma nomenclatura chamada Arco Norte. Nós somos sete Estados e aqui somos com certeza uma bancada de 21 Senadores. E, como eu, alguns com certeza querem também aprofundar o conhecimento do que significa, o que abarca o Arco Norte, até para que a bancada do Norte possa se unir, trabalhar e se entusiasmar por isso, reconhecendo que, sem logística, a gente não vai nunca sair do lugar, nunca vai fazer aquilo que o Brasil precisa fazer naquela região, que é melhorar a vida do seu povo, melhorando por tabela, antes, a economia.

Então, alguém que pudesse, numa audiência pública aqui, trazer-nos detalhadamente como o Governo vê, compreende, entende o Arco Norte, que compõe rodovias, ferrovias, hidrovias, portos, aeroportos, enfim, tudo para aquela região. A partir daí eu tenho certeza de que a gente vai animar essa bancada e se unir cada vez mais, buscando bons resultados nesse setor que vai ajudar o Brasil a se desenvolver naquela região.

Pedral do Lourenço, a derrocagem lá na nossa região, o Rio Tocantins, trecho Marabá-Rio Amazonas: queria ouvir de V. Exa. como é que o Governo Federal, o novo Governo, encara isso e de que forma, a quantas anda esse grande projeto, que é fundamental para a logística do sul e sudeste do Pará, que chega até Barcarena com cargas embarcadas nos navios e assim por diante.

Ferrovia Norte-Sul: na verdade, nós temos uma ferrovia meio Norte e Nordeste que vem aqui no rumo do Sul. Se a gente pegar o mapa da moçada ali, atravessa bem o Estado de Goiás, literalmente o Estado do Tocantins de ponta a ponta e, aí, não vai mais para o Norte, a gente vai para o Nordeste.

Nós estamos trabalhando lá no Pará, já há algum tempo, uma futura ferrovia chamada Fepasa, dividida em dois blocos: um que sairia de Barcarena até Marabá e, num segundo momento, Marabá-Santana do Araguaia. Esse trecho de Barcarena-Marabá passa em Rondon do Pará, uma cidade perto do Estado do Maranhão, quase na divisa - ou na divisa porque está muito próximo ali do Maranhão.

O Ministério dos Transportes... V. Exa. poderia chegar a Barcarena construindo apenas 58km de ferrovia Açailândia-Rondon, aí integrando a nossa futura Fepasa. Por que é que eu falo isso? Porque há alguns grupos interessados em construir esse trecho Marabá-Barcarena passando por Rondon. Então, eu acho que, neste ano, a gente fecha, com alguns investidores, a construção desse pedaço da futura Fepasa. Aí, na verdade, a gente poderia chamar Norte-Sul, porque a gente sai aqui do Centro-Oeste e tal, do Sul, como está projetado, e chegaria...

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - ... a um porto da Região Norte. Eu acho que é esquisito a gente chegar perto, quinhentos e poucos quilômetros, depois virar. Não é bem o que diz o projeto Norte-Sul.

BR-163 e BR-158: já ouvimos ali, com alegria, a disposição de o ministério estudar a concessão, mesmo que menor, para a 163, mas eu quero reiterar aqui o pedido de que se faça um estudo pelo menos dentro do trecho paraense da 158 e por toda a 155, que são seguidas ou contíguas, porque, no nosso entendimento, há condição - mesmo que não seja das melhores, mas já a temos -, e aí soltaria o Governo Federal de estar ali o tempo todo trabalhando, pelejando com aquele trecho. A gente concederia e resolveria tudo isso.

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - No caso da duplicação da BR-316 de Castanhal até o trevo que vai para Salinópolis, a bancada, no ano passado, trabalhou muito isso.

Há uma observação que eu quero fazer com relação à Norte-Sul para chegar a Barcarena. Ela estava no Plano Nacional de Logística (PNL) e foi retirada - todo mundo sabe que precisa estar lá para se fazer investimento. Por mais que se venha a fazer hoje só o investimento de Rondon a Açailândia, seria a sequência da rodovia. Naturalmente, poderia ou deveria - digo melhor - estar neste plano.

Fica aqui o nosso pedido para que a gente refaça os cálculos e os estudos com o objetivo de fazer constar do Plano Nacional essa ferrovia, que é fundamental para o desenvolvimento do Norte.

Muito obrigado.

Nossas felicitações...

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - ... pelo trabalho. Que o futuro possa nos trazer boas novidades e grandes resultados!

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

Eu queria apenas informar ao Plenário que já se iniciou a Ordem do Dia lá no Plenário, com o item 1 em pauta.

Nós temos apenas mais cinco Parlamentares inscritos. Há um apelo da Presidência para que a gente suspenda aqui e volte na sequência. Eu penso ser isso improdutivo, porque não vai haver sequência. Nós poderíamos proceder, resumidamente, às ponderações dos Parlamentares. Como é uma audiência pública, não há impedimento regimental para que se avance aqui - há apenas um apelo do Plenário para que a gente siga para lá.

Vamos, então, à sequência dos Senadores inscritos e depois passamos a palavra ao Ministro.

Senador Lucas Barreto, V. Exa. tem a palavra.

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP. Para interpelar Ministro.) - Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sras. e Srs. Senadores, eu quero aqui fazer um apelo ao nosso Ministro e também aproveitar e usar as palavras do Senador Wellington: Mato Grosso precisa desse desenvolvimento.

Eu estou vendo aqui... Tive a oportunidade de ver aqui a explanação do Ministro e o plano rodoviário que contempla Mato Grosso, de Miritituba a Rondonópolis, com a ferrovia e a BR-163, que também vem para Miritituba.

Então, se compararmos - nós já discutimos isso no Plenário, e o Senador Wellington sabe -, é importante que o senhor coloque, no seu plano de obras, o estudo do arco lamoso da foz do Amazonas, porque, para escoar essa produção, é muito mais barato e muito mais perto escoar pelo Amapá, que é a porta do Brasil ali no Amazonas. O que se precisa é de um estudo da Marinha, para que nós possamos aumentar o calado, pelo menos, em 1,20m. Aí passaríamos a ter os navios subindo o Amazonas lá para Miritituba não só de 54 mil toneladas, mas de 90 a 100 mil toneladas. Então, essa é uma rodovia que custa muito mais barato... Perdão. É muito mais barato do que por rodovia ou por ferrovia fazer esse transporte pelas grandes barcas no Rio Amazonas.

Sr. Ministro, queria pedir a sua atenção. Sr. Ministro, eu queria pedir a sua atenção! Porque lá no Amapá há uma BR que é a BR-156. Ela é a obra inacabada do Governo Federal brasileiro mais antiga do Planeta Terra. Tem 70 anos! E aqui eu tenho também um documento do Dnit, onde o senhor também foi diretor executivo, que diz: "Dnit anuncia pavimentação de 110km da BR-156". Nada! Não vi lá no plano também. E eu lamento, porque o Estado brasileiro fez uma ponte binacional lá na divisa com a Guiana Francesa, onde termina a nossa BR-156, que começa lá em Laranjal do Jari.

Eu me preocupo porque gastaram milhões e milhões para que pudéssemos ter esse acesso ao Merconorte, à Guiana Francesa, a Paramaribo, e houvesse o acesso até o Caribe, para que o Caribe pudesse vir ao Amapá. Mas até agora nada! E já passaram... Aqui está o filho do nosso Presidente, meu amigo Flávio. Já passaram, Flávio, 37 Presidentes e essa BR não é concluída.

Eu tenho certeza de que o Presidente Bolsonaro vai fazer essa gentileza ao povo do Amapá, porque nós somos o Estado mais preservado do mundo! Então, nós merecemos o direito também de ter pelo menos uma BR! Lá o Estado brasileiro decretou 73% da nossa área como área de reserva, criada por decreto, sem ouvir nenhum amapaense. Então, eu queria pedir para o senhor que olhasse com carinho. E a gente também está pedindo porque o Amapá agora tem voz nesta Casa. Nós estamos aqui lutando pelo desenvolvimento do Amapá!

(Soa a campanha.)

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - Todos os outros Estados se desenvolveram e na hora do Amapá chutaram a escada: "Não, o Amapá agora é o pulmão do mundo, tem que jogar oxigênio para todo mundo respirar". O problema é que o Amapá... Aí eu pergunto quanto custa manter o clima na Amazônia, na América do Sul, na Europa Ocidental? Quem paga isso? Ninguém! Nós só temos que o manter. Fizeram uma hidrelétrica lá e inundaram 70km. Não houve nenhuma voz em defesa da floresta, de nada. Inundaram tudo! E a hidrelétrica não fez a compensação nem ambiental nem social para o povo do Amapá.

Então, fica aqui o meu pedido. Fica aqui o meu pedido ao meu amigo Flávio. Vamos começar, sim, a desenvolver o Brasil, mas vamos começar lá pelo Amapá, pelo Oiapoque, onde começa a Nação brasileira. Esse é um pedido que humildemente faço em nome do povo do Amapá...

(Soa a campanha.)

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - ... e do nosso Presidente do Congresso Nacional, Davi, para ver se dá uma força.

E quero dizer ao senhor que - o Senador Lasier disse que vai fazer uma estátua - eu também; lá no Amapá, nós vamos fazer uma estátua. Só para o senhor ter uma ideia, nós tivemos um Governador que fez 13km de um ramal, o ramal do Bacabinha, no Amapá. Ele ganhou um busto. Se o senhor asfaltar a BR, o senhor... *(Risos.)*

... vai ganhar uma estátua, com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Muito obrigado ao Senador Lucas Barreto. Eu não vou dizer, quando alguém propôs a estátua, o que ele me disse aqui, viu?

Na sequência, ainda há mais quatro Senadores inscritos. Pela ordem, Senador Flávio Bolsonaro.

O SR. FLÁVIO BOLSONARO (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSL - RJ. Para interpelar Ministro.) - Presidente Marcos Rogério, eu também quero pleitear que a estátua seja construída no Rio de Janeiro, para começar. *(Risos.)*

Mas, Ministro Tarcísio, é uma honra muito grande tê-lo aqui nesta Casa. Eu sou testemunha da forma como o senhor foi escolhido para assumir essa pasta, mediante a sua competência, a análise do seu currículo, um conhecimento vasto e profundo nesse setor. E obviamente também a sua origem militar pesou na escolha para a pasta. E fico muito feliz já com o pouco que comecei a acompanhar, em reuniões com alguns dos seus assessores, do seu time, muito competente por sinal, em especial no tocante à repactuação de alguns contratos de concessão, que já permitem a retomada de muitos investimentos, inclusive com diminuição de preços de pedágios. Então, é um olhar correto para começarmos a destravar essas obras.

A gente sabe que o Estado brasileiro está quebrado, o orçamento está muito apertado, quase nada para investimento. Então, não há mágica: há que se contar com a iniciativa privada.

Eu vou ser bastante breve aqui, para dar oportunidade aos colegas de falar também. São quatro perguntas rápidas, Ministro.

Há uma medida provisória já publicada, ainda no Governo anterior, a MP 863, de 2018, que prevê a abertura de capital das companhias aéreas a investimentos estrangeiros. É uma medida audaciosa e que vem sendo considerada uma das prioridades, no atual Governo, para o desenvolvimento da aviação civil nacional.

Analisando a questão do impacto nos empregos de quem já trabalha em companhias brasileiras, pois há no imaginário de algumas pessoas o receio de que isso vá tirar os empregos delas e transferir a empregados estrangeiros, eu gostaria que o senhor comentasse isso. E quantas empresas aéreas novas o senhor imagina que poderiam entrar no mercado brasileiro mediante a aprovação dessa iniciativa? E o que o Brasil vai ganhar com essa abertura ao investimento estrangeiro?

Uma segunda questão. Um dos motes da campanha do Presidente Bolsonaro foi a proposta de aperfeiçoar a gestão pública, especialmente a administração da infraestrutura nacional. Como é sabido por todos, vivemos uma crise fiscal de dimensões inimagináveis. Eu pergunto ao senhor que medidas tem tomado para melhorar a governança no Ministério da Infraestrutura e como o senhor pretende aperfeiçoar seu orçamento para esses tempos de crise fiscal? E este aqui é mais um ponto de que eu sou testemunha: da grande organização que a sua equipe vem tendo para tratar esse tema, para que não haja desperdício dentro do exercício financeiro.

A terceira pergunta é a seguinte, Ministro: já foi falado também publicamente sobre a questão das CNHs, as carteiras de motorista. Em que pé está esse projeto? Porque, pelo menos pelo que a gente tem de conhecimento na mídia, diminuiria o custo para o cidadão, bem como o prazo de validade das carteiras seria estendido.

Por fim, tratando aqui do foco no Rio de Janeiro, a malha ferroviária também é um pleito antigo no meu Estado, em especial de uma forma totalmente integrada com rodovias, os portos que estão sendo construídos na iniciativa privada, revitalização de alguns portos públicos. Então, eu pergunto ao senhor se há algum planejamento, dentro do Ministério, para autorização de concessão dessas ferrovias que interliguem os portos, desde o Porto do Açu passando pelo Porto de Campos, pelos Portos de Niterói, do Rio de Janeiro, de Sepetiba e de Itaguaí, para que se coloque realmente a estrutura de forma integrada e se permita o escoamento da nossa produção.

(Soa a campanha.)

O SR. FLÁVIO BOLSONARO (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSL - RJ) - E por fim, Ministro, há uma discussão sobre a forma de fazer essas ferrovias, se por concessão. E o que o senhor pensa sobre essa possibilidade de autorização de exploração das ferrovias construídas diretamente com recursos privados, já que nós não temos condições de investir diretamente com recursos públicos? O que o senhor pensa sobre essas obras de infraestrutura serem realizadas com recursos privados? Aí talvez com extensão maior do prazo desses contratos... Mas, enfim, para que se permita que a própria iniciativa privada explore esses trechos que forem autorizados pelo Poder Público.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Flávio Bolsonaro.

Na sequência, Senador Elmano Férrer.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI. Para interpelar Ministro.) - Sr. Presidente Marcos Rogério; meu querido e estimado amigo Wellington Fagundes; meu nobre Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, eu queria, inicialmente, congratular-me com o Governo brasileiro pela escolha deste jovem Ministro, que cursou o Instituto Militar de Engenharia. E, ao longo dos 27 anos de existência do instituto, foi a maior nota até hoje registrada. A maior nota do Instituto Militar de Engenharia, desde 1992 até hoje, foi a deste jovem técnico que aí está. *(Palmas.)*

Está não como político, mas sobretudo como técnico. Foi guindado ao cargo de Ministro pela competência, pela eficiência e pela sua longa história durante esses anos todos.

Então, eu me congratulo com V. Exa. ao tempo em que digo, meu estimado Ministro, que sonhar equivale a pensar no sentido de alcançar. Portanto, meu nobre e estimado Senador Lasier Martins, nós temos que sonhar. E o jovem, sobretudo, tem que sonhar. Eu tenho a convicção e a certeza de que V. Exa. fará uma grande administração. Eu não tenho dúvida, pela equipe que V. Exa. escolheu, pela autonomia que lhe foi dada para formar a equipe que melhor lhe conviesse.

Aqui eu tenho o meu conterrâneo - permita-me, Gen. Antônio Leite dos Santos Filho...

(Soa a campanha.)

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - Nasceu na minha cidade, mas foi registrado numa outra vizinha. Mas ele e a equipe... Meu estimado Tarcísio, eu tenho certeza de que V. Exa. se acercou do que tem de melhor. E é um desafio que V. Exa. tem.

Com essas rápidas considerações, eu queria fazer minhas as palavras do nosso nobre conterrâneo Senador Marcelo Castro, com relação às colocações que fez sobre os pleitos do nosso Estado do Piauí. Eu teria, meu nobre Marcos Rogério, duas perguntas a fazer ao meu estimado Ministro da Infraestrutura.

O Ministério de V. Exa., Sr. Tarcísio, irá realizar a concessão de 12 aeroportos. Doze! A maioria deles localizados no Nordeste. Entretanto, como costuma acontecer nesses anúncios que diretamente ou indiretamente prometem investimentos, o Piauí, infelizmente, mais uma vez ficou fora da lista daqueles 12 aeroportos que serão privatizados ou leiloados, etc.

Interrogo se não seria possível incluir o aeroporto de Teresina, que, nos últimos dois, três anos, teve uma movimentação de 1,1 milhão de passageiros, que embarcaram e desembarcaram naquele aeroporto? Se poderia ser incluída uma concessão *a posteriori*? E quando, mais ou menos, isso poderia acontecer?

(Soa a campanha.)

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - A outra pergunta. No final do ano passado, discutimos, aqui nesta Comissão de Infraestrutura, em audiência pública, a situação da Ferrovia Transnordestina, que sai lá de Eliseu Martins, no Piauí, vai para o Pecém, no Ceará, em Fortaleza, e de lá para o porto de Recife, que é o Porto de Suape. Exatamente isso. Foi definida, na oportunidade, a caducidade da concessão das obras feitas pela empresa Transnordestina Logística, controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional. A concessão foi feita em 1997, portanto há 12 anos, e hoje temos apenas 600km dos 1.700km, que é o previsto para o total da rodovia.

(Soa a campanha.)

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - Essa obra é estratégica para o Brasil e para o Estado do Piauí, uma vez que vai servir de escoamento da produção agrícola, de minérios, etc., partindo de Eliseu Martins. Diante disso, questionamos V. Exa. sobre qual será a posição do Governo em relação à retomada das obras dessa Transnordestina?

Por último, eu não poderia deixar...

Mais só um minutinho, meu nobre Marcos Rogério, Presidente desta Comissão.

Hoje nós estivemos com o Gen. Santos Filho tratando de uma série de assuntos de interesse do Piauí, e queria aqui dar um testemunho de que nós estamos trabalhando. O Governo está trabalhando. E o nosso Marcelo, que é muito ligado a essa área de infraestrutura rodoviária, sabe disso. Ele tem sido um baluarte.

(Soa a campanha.)

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - A BR-135, Sr. Presidente e meu nobre Ministro, a BR-135 - e o Ministro a conheceu bem quando foi Diretor do Dnit - era tida como a rodovia da morte. Rodovia da morte! Por quê? Essa rodovia, que era uma PI, continuou com as características técnicas de uma PI, uma rodovia estadual, quando na realidade é uma rodovia federal. E hoje, graças ao trabalho do Marcelo e de toda bancada, de todos nós, já temos 100km de uma rodovia com todas as especificações de uma BR. E a rodovia da morte, como era chamada, passou a ser chamada de rodovia da soja, porque é a espinha dorsal por onde se escoam mais de 4 milhões de toneladas de grãos, soja e milho, quer dizer, é uma espinha dorsal da produção do Estado do Piauí. Deixou de ser rodovia da morte para ser rodovia da soja.

(Soa a campanha.)

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - Eu quero, com isso, ressaltar a importância do trabalho do nosso Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) lá na realização de grandes obras do nosso Estado.

Quero dizer ao nosso Ministro para ir lá, talvez no próximo mês. Já estivemos conversando com o general. O general já está ali, comanda as coisas. Vamos ter que fazer uma visita. É a única capital do Brasil - isto aqui eu falo para todos -, uma cidade de quase 900 mil habitantes, que não tem um quilômetro de rodovia duplicada pelo Governo Federal. Há lá 5km de rodovia duplicada pelo Estado conveniado com o Município, obra delegada pelo antigo DNER.

Eu creio que com isso, tenho certeza de que esse jovem Ministro...

(Soa a campanha.)

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - ... vai realizar o sonho de muitos piauienses.

Desde o Presidente Fernando Henrique Cardoso, nosso Presidente Lula e Dilma, nenhum fez um quilômetro de rodovia duplicada no Estado do Piauí.

Eu tenho certeza de que o nosso Ministro, o nosso general e o nosso Bolsonaro vão fazer esta obra, que é uma aspiração do povo piauiense, sobretudo do povo teresinense.

Eram essas considerações que eu queria fazer aqui neste instante, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Muito obrigado a V. Exa. Como V. Exa. fez menção a um capítulo da trajetória profissional do Ministro, de que eu particularmente não estava a par, V. Exa. usou um pouquinho mais do tempo aqui. Agradeço a V. Exa. A experiência de V. Exa. acrescenta muito a esta Comissão também.

Dois inscritos para a gente concluir a lista de Senadores.

Pela ordem de inscrição, Senador Jean Paul. Na sequência, Senador Luis Carlos Heinze.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para interpelar Ministro.) - Ministro Tarcísio; Presidente Marcos Rogério, obrigado; Vice-Presidente Wellington Fagundes; queria tratar aqui de dois capítulos bem rapidamente. Primeiro nacional, de ordem geral, que é a questão das ferrovias, apenas traçar um brevíssimo cenário para a gente ter uma ideia da ordem de grandeza desse problema.

Nós temos hoje 8,5 mil quilômetros de ferrovias abandonadas, 51 mil quilômetros de rodovias planejadas ou inconclusas - falamos de vários exemplos aqui - e apenas 10 mil de rodovias ativas ou em operação. Isso decorre principalmente de um modelo regulatório não equivocado, mas desatualizado. Não permite flexibilidade e, embora nós queiramos manter a participação do Estado brasileiro como mola propulsora para abrir caminhos novos no Brasil, há lugares onde há interesse privado em desenvolver as ferrovias como modal hoje moderno e hoje conclusivamente isso é otimizado para determinados trechos.

Nosso Estado lá claramente tem um caso, vou mencionar daqui a pouco. Mas quero, antes de mais nada, fazer um parêntese aqui em relação à Valec. É preciso que se saiba que nós temos que defender esse patrimônio. É mais ou menos o que nós estamos fazendo com a Petrobras e com Eletrobras: não há que se conceber vender esse patrimônio, essa presença do Estado, que não é uma presença que quer ser hegemônica nem monopolista, apenas a colher do tacho, ou seja, aquela que mexe o mercado, que faz com que esse setor vibre mais ou menos e que impulse, inclusive, áreas que possam ser desenvolvidas que sejam de interesse do Estado primordialmente e depois da iniciativa privada.

Enfim... *(Palmas.)*

Obrigado.

Mas eu dizia que nós podemos desenvolver aí outras duas vertentes, que são a concessão e a autorização. Não por outra razão, pedi ao Presidente Marcos que me concedesse a honra de relatar esse projeto de lei que se refere às ferrovias e que poderá flexibilizar esses modelos, de forma que a gente tenha esses trechos de servidão, inclusive trechos de servidão subutilizados, trechos de servidão que estão aí, quase um terço do custo da construção de uma ferrovia nova ou de uma atualização já realizada. Então, quero dizer que nós estamos aqui pensando em modernizar o nosso marco regulatório - e aí um parêntese -, mas não apenas em relação ao próprio marco regulatório, mas em relação às tecnologias também de transporte por trilhos ou até não por trilhos.

Não sei se muitos estão familiarizados com o um conceito novo que é o do *Hyperloop* que basicamente é um *pipeline*, um tubo com vácuo dentro, criado hoje - o desafio era energético, mas hoje é possível fazer isso com energia solar - ao longo da servidão, onde você impulsiona módulos de carga menores até do que vagões ou contêineres e consegue, de ponto "a" a ponto "b" especificamente estudados, trabalhar com mais eficiência até e com mais viabilidade econômica do que a própria ferrovia. É a mesma problemática: monopólio natural, servidão, uso das áreas lindeiras, ponto "a" e ponto "b", tarifa, tudo isso. A mesma coisa, então talvez possamos ampliar esse processo aqui para novas tecnologias que vêm surgindo.

E aí, abro um capítulo rapidamente para tratar do meu Estado, o Rio Grande do Norte. Estamos banidos da Transnordestina justamente pela falta desse modelo ou pela falta de utilizar essa saída da concessão para a autorização. Temos trechos lá de servidão inutilizados e intocados, não invadidos, nada, sem problema nenhum, entre Mossoró e Alexandria...

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... entre Macau e Ceará-Mirim, entre Parnamirim e Nova Cruz, abandonados pela concessionária. Interesse vital para o Estado. Nós temos um problema sério de escoamentos de grãos, cargas de contêineres, estamos fora da rede de ferrovias e até de rodovias de carga nacional. Somos um Estado privilegiado por estar de frente para a Europa, para a América do Norte e para a África, no entanto o nosso transporte terrestre e a conexão portuária são péssimos.

Então, a relatoria do Projeto 261, de 2018, vem nesse sentido também.

Temos um apelo especial em relação ao transporte rodoviário, que é a nossa principal rodovia, que já teve recursos alocados em 2017, o Dnit não conseguiu executar, e nós temos esperança, Ministro, de que nós possamos colocá-la no novo PPA 2020/2023, que é a duplicação da BR-304, que liga nada mais, nada menos do que as duas principais cidades do Estado, Natal e Mossoró, mas que também tem uma consequência nacional...

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... que é permitir que de Recife a Fortaleza todo o trecho passe a ser duplicado.

Finalmente, duas outras questões. Uma é a Ponte de Igapó, uma ponte que em Natal liga uma parte da cidade a outra, uma ponte em que passa praticamente todo o mundo por ali, até para ir ao aeroporto, mas principalmente porque divide a cidade em um terço e dois terços da sua população. Essa ponte vem sendo denunciada como tendo problemas de estrutura. Teremos de tratar disso aí com urgência. Então, vamos pedir aí também seu apoio e seu auxílio.

E portos: o nosso Porto-Ilha lá é um porto salineiro, um porto dedicado apenas ao sal. Eu já estive no ministério uma vez tratando com os secretários dessa área. Há um projeto em curso lá para dar uma solução para esse processo para que o Governo Federal não precise ficar subsidiando a atividade diretamente todo tempo, aquele chororô habitual de todo ano junto aos Parlamentares e junto ao Governo. Podemos resolver isso de outras formas.

(Soa a campanha.)

E o Porto de Natal, que agora, neste momento, encontra-se ameaçado de parar de funcionar porque está havendo tráfico de cocaína por lá em razão de falta de um escâner de contêiner, apenas um objeto importante de se ter ali. A rota do tráfico resolveu se desviar da Bahia e do Sudeste para Natal por força de saber evidentemente que ali não há esse escâner de contêiner. Parece que custa R\$11 a R\$12 milhões e o porto não tem condição de comprar, é uma empresa federal.

Temos um terminal de pesqueiro também 99% construído, que falta apenas finalizar e a expansão para a outra margem desse mesmo porto, a outra margem do rio.

São assuntos que eu queria deixar aqui pinçados para que a gente trate ao longo do ano também.

Para não dizer que falei só do Rio Grande do Norte, queria me solidarizar aqui com nossos amigos Elmano e Marcelo quanto ao aeroporto de Teresina. Eu frequento Teresina, por amizade com o Governador Wellington Dias, tendo ajudado a desenvolver energias renováveis por lá, e realmente é o único que falta para arrumar a casa toda no Nordeste.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece a V. Exa., Senador Jean Paul.

E, como último inscrito, Senador Luis Carlos Heinze.

Apenas, antes de V. Exa. fazer uso da palavra, quero mencionar a presença nesta reunião de audiência pública do Diretor-Geral do Dnit, Gen. Santos Filho; Secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio; Secretário Nacional de Transporte Terrestre do Ministério da Infraestrutura, Gen. Jamil Megid Junior; Natália Marcassa, Secretária de Fomento Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura.

V. Exa., Senador Heinze, tem a palavra.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Para interpelar Ministro.) - Sr. Presidente, colegas Parlamentares, Ministro Tarcísio, não sei o que sobra para mim, todo mundo já pediu tudo ali. Mas alguma coisa eu devo levar para o Rio Grande do Sul, já que o Senador Lasier disse que ninguém fala do Rio Grande do Sul. Então, vamos engrossar o coro do Senador Lasier.

Primeiro, parabéns ao Ministro pela escolha, parabéns ao Gen. Santos Filho, que está assumindo o Dnit, já está chutando com os dois pés, a coisa parece que já está andando lá.

Uma das questões importantes que nós estamos colocando - e ouvi o Senador Jean Paul falar agora, Senador, vou me somar a essa linha - é que a questão das ferrovias não é o meu Estado não é o seu Estado, é o Brasil. Nós temos hoje mais de 3 mil quilômetros de ferrovias no Rio Grande do Sul e mais de mil estão totalmente abandonados. Há uma concessionária que explora o que quer, assumiu a concessão e fez... Claro que não é a mesma empresa de hoje, mas foi ontem que assumiu a ALL, hoje é a Rumo. O.k., mas tem obrigação e não é o fim do mundo no seu Estado, no meu Estado, em qualquer parte do País. Então, acho que esse é um ponto em que nesta Comissão, Senador Marcos Rogério, temos que trabalhar para rever essas questões e fazer com que isso funcione - se não em todos os trechos, pelo menos em alguns deles há condições de fazer com essa empresa ou com quem quer que seja para podermos aproveitar esses trechos.

Então essa, Ministro Tarcísio, acho que é uma posição importante sobre as ferrovias que foi levantada aqui pelo Senador Jean Paul.

Nós temos também aqui... Foi falado das estradas de cada Estado, vou falar da 116 do meu Estado. Na Serra Gaúcha, V. Exa. conhece, está o maior PIB do Rio Grande do Sul, fora o eixo Porto Alegre. Não há uma estrada duplicada que ligue Caxias, por exemplo, que é a cidade maior, com Porto Alegre. Então, há uma demanda deles, primeiro sobre a 116, que liga Caxias e Vacaria, para que se possam alinhar algumas curvas que existem. Os caminhões estão lá há muitos anos. Já há uma proposta no Dnit, os engenheiros do Dnit de Porto Alegre já estão trabalhando nessa questão. O valor não é expressivo, mas ajudaria no tráfego intenso que nós temos nessa rodovia.

Da mesma forma, a 122, que é uma estrada estadual, mas ver de que forma, essa, sim, poderia ser duplicada, com ajuda ao Governo do Estado ou até a própria concessão. E aí, Gen. Santos Filho, nós temos a questão de que a bancada gaúcha colocou um recurso para nós fazermos o projeto da ampliação da 448, que ligaria Portão com a nossa Esteio. Então, seria importante. Acho que já há recurso, a bancada colocou esse recurso. Seria importante o projeto, chamar a licitação desse projeto. Já que V. Exa. está aqui, já lhe peço também e ao Ministro.

Uma outra questão importante que foi colocada no geral: nós temos que trabalhar, Ministro, a questão das hidrovias, é importante. Nós temos 1,2 mil quilômetros de hidrovias no Rio Grande do Sul muito pouco utilizados. O pedido a V. Exa. desta Comissão - tenho certeza de que dos meus colegas Senadores, não do meu Estado, de qualquer Estado - é para simplificar esse processo para que onde a iniciativa privada puder entrar, que entre. É o meio de transporte mais barato. Hoje é um inferno para poder fazer qualquer hidrovia dessas funcionar. Não se precisa de muito dinheiro. Em alguns casos, sim, há dragagem, há eclusas que devem ser conservadas. Então, a solicitação é essa aí com relação às hidrovias. Que a gente possa fazer um trabalho em conjunto.

Junto com o Senador Jean Paul aqui, há a questão das ferrovias, essas que estão concessionadas e, como nós temos daqui a pouco a renovação da concessão, temos que estar atentos a essa questão. No meu Estado, logo, logo vão pedir a renovação da concessão. Está na hora de nós fazermos com que essas empresas se enquadrem. Agora, é importante que nós, Senadores, possamos estar atentos a essa questão para ajudarmos, afinal é um meio de transporte extremamente importante.

Para arrematar, a questão da Norte-Sul.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Trabalhou-se um tempo atrás, ainda na Câmara, com os Estados de Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina e ela hoje migrou de panorama, São Paulo até Rio Grande. Para nós também é muito importante esse trecho, vemos o que é possível privatizar desse trecho da Norte-Sul, porque ela chegará também lá. Seguramente barateia muito custo para o Governo Federal. Que em alguma parte, sim, seja por conta do Estado. A gente sabe que o Estado brasileiro hoje não tem dinheiro, é humanamente impossível atender rodovia, ferrovia, hidrovía e aeroportos, enfim, com o orçamento insignificante que nós temos. Não por culpa do Governo Bolsonaro, isso é uma herança dos encaixes que nós temos em cima do déficit, chegamos no final do ano com déficit, está aí a previdência, tantas coisas... Por isso, nós temos que fazer as privatizações, as PPPs. E V. Exa. trabalhava muito bem essa questão ainda no final do Governo Michel Temer e agora comanda esse processo todo da infraestrutura do Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece a V. Exa., Senador Luis Carlos Heinze.

Na sequência, o Ministro terá oportunidade de responder aos questionamentos, mas, antes de o Ministro dar as respostas aos questionamentos, eu queria informar que o e-Cidadania recebeu diversas perguntas dos nossos internautas.

Em razão de a sessão do Plenário já ter iniciado e de nós termos que encerrar a reunião e ir para lá, eu vou mencionar aqui o nome de quem mandou algumas perguntas - existem outras que estão sendo compiladas. Todas as perguntas, todos os questionamentos serão encaminhados ao Ministério e o Ministro, com sua assessoria, dará as respostas a cada pergunta.

Quero agradecer ao Nathan Sarmiento, de Tocantins; ao Pedro Ferreira, de Sergipe; ao Andre Azevedo, de Minas Gerais; à Vanessa de Souza, da Bahia; ao Paulo Henrique, do Espírito Santo; à Michely Silva, de Goiás; e ao Paulo Ferraz, do Paraná. Boa parte dos assuntos, Ministro, que estão vindo aqui pelo e-Cidadania, estão relacionados às ferrovias, preocupação com relação às ferrovias e também com relação à Valec.

E aí, nessa mesma direção, apenas para reflexão do Ministro em relação a esse tema da Valec, eu proporia para um segundo momento, se for o caso, fazermos aqui uma reunião específica ou uma audiência específica para tratar desse ponto da Valec - uma discussão mais ampla com os Senadores debatendo esse tema e a proposta que eventualmente têm o Ministério e o Governo do Presidente Bolsonaro com relação a essa agenda.

Há um ambiente de insegurança até mesmo para os processos que estão em andamento dentro da empresa em razão das notícias que se veiculam. Peço que V. Exa. dê uma palavra em relação a isso e ao desconforto com relação aos empregados da empresa. Eu tenho uma visão de que empregado público não goza da estabilidade dos servidores públicos, à luz da Constituição de 1988, mas trata-se de um quadro - muitos Senadores tiveram oportunidade de conversar com esses profissionais - de alto preparo, que, de repente, pode ser aproveitado dentro da estrutura das empresas públicas que permanecem no quadro do Governo Federal, no organograma do Governo Federal, porque há demanda, há necessidade.

Com relação a essas ponderações todas, penso que nós poderíamos fazer, se V. Exa. não tiver condições de esclarecer todas agora, uma reunião específica para discutir o caso da Valec.

Agradeço mais uma vez a participação de todos os Senadores e passo a palavra...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Senador, só um minutinho.

O Gen. Santos Filho já está apontando aqui que nós temos a BR-285 - o senhor depois me passa a resposta -, que liga São José dos Ausentes com Santa Catarina. O trecho de Santa Catarina já está sendo concluído, e faltam, então, de 15km a 20km do Rio Grande do Sul. O Ministro Tarcísio sabe dessa questão. Veja para mim porque parece que já há projeto e até empresa, licitação, enfim... Depois o senhor me passa. São José dos Ausentes, BR-285 em direção a Timbé, Santa Catarina.

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

Eu não vi também ali no plano de obras, nesse grande avanço, nesse calendário que já foi homenageado aqui pela extensão, a 319. Eu acrescentaria aqui o apelo - já sei do empenho e da dedicação de V. Exa. com esse tema - para que colocasse também dentro de suas ponderações o avanço e em que momento nós teremos na 319.

V. Exa. tem a palavra para responder os questionamentos dos Senadores. *(Palmas.)*

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Primeiro, eu quero registrar aqui a minha alegria de ter participado deste debate aqui no Senado Federal nesta tarde. É impressionante o nível de colocação dos Senadores, a profundidade, o conhecimento... E vários pontos que vêm para a nossa reflexão são extremamente importantes. Acho impossível responder a tudo num breve tempo, mas já coloco aqui o Ministério à disposição para trabalhar essas questões.

Com relação até a essa questão da Valec Ferrovia, talvez valesse a pena uma audiência para tratar não só da Valec, mas de ferrovias como um todo, porque vi eu foi um assunto bastante demandado, bastante palpitante.

Com relação à Valec, não há decisão tomada. Há uma ideia. A gente tem que fazer exercícios. O espaço fiscal é muito pequeno, e a gente começa a ver, por exemplo, se há duplicidades. Na nossa primeira avaliação, há uma duplicidade entre a missão da Valec e a missão do Dnit. Observem que o Dnit também tem uma área ferroviária e também tem condições de fazer obras. E aí a gente tem de ver a questão custo-benefício. É lógico que essa questão vai ser tratada com a máxima responsabilidade. Então, não vamos encaminhar nada neste momento. Vamos estudar com profundidade, vamos ver qual é a melhor alternativa para até aproveitar os servidores que a Valec possui, de maneira a usar os melhores quadros na Administração e a fazer com que essas pessoas possam nos ajudar a cumprir a missão, porque há uma missão ferroviária importante. E eu não sei se vai ser na Valec ou em outro órgão, mas, enfim... Essas questões vão ser estudadas com muito carinho, com muita calma, com muito respeito e com a sobriedade que a situação merece. Não há, de nossa parte, nenhuma intenção de sair... "Olha, vamos liquidar agora! Põe todo mundo na rua." Não, nós vamos trabalhar isso com calma. Estamos estudando alternativas e vendo a melhor forma de acomodar essas questões.

Existe, sim, uma necessidade de enxugar a máquina pública, uma necessidade de fazer enxugamentos, e há uma necessidade de eliminar sobreposições. Então, onde existe sobreposição, nós vamos atuar, vamos estudar e vamos ver se há oportunidade de melhorar, oportunidade de proporcionar alguma melhoria. Nós vamos estudar isso com toda a serenidade. Há muita gente lá no ministério debruçada sobre isso, vendo brechas legais para ver o que é possível fazer com relação aos funcionários, aos empregados públicos, e se é possível, de alguma forma, aproveitá-los. Enfim, isso vai ser encaminhado da forma mais responsável possível. Nós vamos fazer isso sem pressa, sem apodamento. Existem tarefas importantes que estão a cargo da Valec e que nós não vamos descontinuar neste momento. Há o nosso interesse de fazer a concessão da Fiol neste ano, e a Valec vai ser importante para tocar isso. Não estamos com pressa e vamos estudar isso da melhor forma. Estou muito tranquilo com relação a isso. *(Palmas.)*

Entendam também que nós estamos prontos para o diálogo, prontos para conversar. Ora, eu sou servidor de carreira, sou servidor concursado. Então, não tenho interesse nenhum em passar por cima de servidores concursados. Não é essa a nossa linha, não é isso que nós vamos fazer. Agora, há uma necessidade de otimizar recursos. Então, nós vamos ter de estudar como nós vamos otimizar recursos, e vamos fazer isso, tentando, obviamente, respeitar os servidores. Podem ter certeza de que a gente tem muito respeito àqueles que estão lá, que, em virtude do tempo, muitas vezes, acabaram pagando uma conta que não era deles em termos de reputação, em termos de imagem, em termos de o que aconteceu com a empresa ao longo do tempo. *(Palmas.)*

Então, nós temos esse carinho e vamos ter esse cuidado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu apenas pediria ao Ministro, se me permite, informar ao Plenário que está havendo votação nominal no Plenário.

Eu vou continuar com o Ministro e suas respostas. Os Senadores que, eventualmente, quiserem ir lá votar e voltar, fiquem à vontade. V. Exas. conhecem a dinâmica do Plenário.

Ministro, V. Exa. tem a palavra.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Bom, são várias questões, e eu estou até com medo de me perder, embora eu tenha anotado atentamente todas elas.

Vou começar pela questão da... Vou tentar pegar as questões comuns inicialmente e pegar a questão da Senadora Selma com o Senador Flávio sobre a abertura de capital para empresas estrangeiras e a repercussão que isso pode ter, por exemplo, no emprego.

Observem: não há a possibilidade de haver perda de emprego, diminuição de emprego; pelo contrário, haverá aumento de emprego. Por quê? Porque nós vamos ter mais voos. As empresas que vão se estabelecer aqui em função dessa abertura de capital - e algumas já estão na fila e estão prontas para entrar - vão ter de seguir aquilo que está previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, ou seja, elas vão ter de respeitar o CBA e operar com tripulação brasileira. De que nós estamos falando? Mais voos, mais empregos, e não menos empregos. A empresa não vai operar aqui com tripulação estrangeira, mas com tripulação brasileira, porque é isso que estabelece o Código. Então, de todas as perspectivas, a abertura do capital é importante, porque vai trazer mais empresas. Quantas empresas estão na fila? Hoje, há duas com conversas já bastante adiantadas, engatilhadas para entrar. Agora, obviamente, ninguém vai entrar com a possibilidade de haver uma reversão disso lá na frente no Congresso, ou seja, se a medida provisória cai, o cara não vai fazer investimento aqui. Então, é fundamental que ela passe para que essas empresas possam, de fato, se estabelecer no Brasil, e aí nós vamos ter *low-costs* aqui, vamos ter o aumento da oferta, que é o que vai baratear a passagem. Nós precisamos de empresas competindo para poder haver o aumento da oferta de passagens. Essa é a primeira questão.

Vou ao Senador Jaques Wagner, que colocou várias questões com muita propriedade, com muita responsabilidade, com toda a experiência que lhe é peculiar pela sua trajetória.

Menor tarifa ou maior outorga? Na verdade, depende. Nós vamos avaliar isso caso a caso, dependendo da geração de valor de cada empreendimento. Observem: nessa questão dos aeroportos, o critério de licitação é o de maior outorga. Por que o critério de licitação é o de maior outorga? Porque existe a regulação da tarifa. A tarifa é regulada. Então, nós não estamos repassando outorga para a tarifa. Eu trabalho com um teto tarifário. No final das contas, a grande geração de valor do aeroporto não é a receita tarifária, mas, sim, a receita acessória. Então, faz todo sentido trabalhar com maior outorga.

Terminais portuários: estamos trabalhando com maior outorga. Mas, quanto é a outorga? Um real. Então, o que interessa para nós nos portos é o investimento.

Por falar em outorga, isso me traz... Nas rodovias... Existem rodovias em que a conta é muito apertada, e onde a conta é muito apertada nós vamos trabalhar com menor tarifa. Em rodovias em que há a possibilidade de uma geração de valor extraordinário, seria perda de valor, destruição de valor fazer por menor tarifa, e, nessas, sim, nós vamos fazer por maior outorga.

Isso faz um *link* com outra questão que é a do Senador Jean Paul sobre o projeto de lei que tramita aqui no Senado sobre a abertura, sobre a possibilidade de se trabalhar com autorização. Observem: existem coisas no Brasil que são absolutamente inaceitáveis, absurdas.

No caso da Ferrogrão, nós não fomos para a casa um dia à noite e acordamos assim: "Vou fazer a Ferrogrão! Tive um sonho, tive uma visão!". Não! A Ferrogrão nasceu do interesse... Ela nasceu em 2012 - ela entrou no PIL -, Senador Jaques, do interesse dos privados, que perceberam ali uma grande oportunidade que era investir numa ferrovia. São cinco *tradings*, quatro das maiores do mundo, e essas cinco juntas operam 85% dos grãos no Brasil, exportam 85% dos grãos. Esses caras disseram: "Olha, quero fazer o investimento. Quero botar R\$12 bilhões. Quero correr, quero tomar o risco de engenharia, quero tomar o risco de meio ambiente". E nós vamos fazer leilão desse negócio? Faz sentido isso? Nós vamos fazer concessão?

Observem: nós começamos a trabalhar com autorizações para os portos. Hoje nós temos terminais privados que já movimentam 65% da carga do Brasil; eles deixaram os portos públicos para trás há muito tempo. E nós vamos fazer uma primeira experiência de concessão portuária, uma concessão completa na Docas do Espírito Santo, que eu acho que é um exemplo que vai se propagar para todas as outras companhias. Nós temos interesse em fazer também na Codeba, Senador. Eu acho que isso vai trazer muito investimento privado, vai trazer excelência. Ora, se fosse assim, o investimento do Porto-Ilha já teria sido feito. Por que eu vou ter de esperar por um arrendamento portuário para resolver o problema de um terminal que está caindo aos pedaços se há interesse do privado em fazer o investimento? E detalhe: um terminal exclusivo, que opera um tipo de carga. Não faz sentido. Por que eu vou submeter, por exemplo, a concessão da Ferrogrão ao TCU, se o recurso é todo privado, se eles querem botar R\$12 bilhões na construção de uma ferrovia, na aquisição de material rodante, na operação? Você quer botar R\$12 bilhões e tomar esse risco de engenharia? Vá lá e faça. Essa talvez seja a grande saída para os trechos abandonados, porque alguns trechos não têm viabilidade alguma e têm de ser abandonados mesmo. A gente não tem de se apegar à história também. O que não faz sentido tem de ser desativado. Agora, aquilo que faz sentido, mas, às vezes, não é interessante em função da escala, pode ser utilizado por outro tipo de operador e facilmente transferido por meio de uma autorização. Por que não usar segmentos da Transnordestina, da linha antiga, que ligam capitais do Nordeste e que hoje não movimentam cargas para o transporte de passageiros? Por que não operar aqui com *short lines* como é feito no mundo? Essa modernização regulatória, Senador Jean Paul, é fundamental, e a gente enxerga isso com excelentes olhos. Acho que é um projeto que temos que discutir, avançar e priorizar.

Com relação à modernização do licenciamento ambiental, que foi outra questão colocada pelo Senador Jaques Wagner, concordo com o Senador: não podemos ter o fundamentalismo de nenhum dos dois lados. Temos de trazer a tecnicidade para o licenciamento e fazer com que ele funcione como um eficiente instrumento de gestão de risco, ou seja, eu tenho que dosar potencial degradador com resiliência do meio ambiente e, quando eu fizer essa conjugação, eu vou saber qual é a profundidade dos estudos que tenho que fazer. Nós precisamos de estudos mais céleres, não é?

Falando aqui dos nossos Senadores de Mato Grosso. Mato Grosso, para nós, é uma prioridade. Vamos trabalhar a logística do Estado, não só a Ferrogrão, não só a Fico, mas estamos preocupados com a 242, com a 080, com a 158, com a 174, com a 163, que está concedida, e nós precisamos dar uma saída, uma solução para a concessão. Então, nós temos uma pauta enorme.

Acho que a gente deveria, Senador Marcos Rogério, debater, por exemplo, a questão da Fico nessa discussão sobre o modelo ferroviário, sobre aquilo que nós estamos propondo, porque a nossa equação para ferrovias está calcada em dois pilares basicamente: primeiro, nas concessões de novos segmentos; segundo, nas prorrogações das concessões existentes.

Há uma preocupação colocada aqui pelo Senador Carlos Viana: "Ora, nós vamos fazer concessão? Mas essas concessões não estão atendendo e vamos dar mais tempo de contrato?". Observem que, quando nós fizermos a prorrogação, estaremos falando de um termo aditivo que vai representar um novo contrato. Então, os avanços regulatórios serão incorporados a esse novo contrato de concessão. E aí nós vamos trazer investimentos para essas malhas e tratar convenientemente questões como, por exemplo, o direito de passagem.

Com relação ao direito de passagem, nós estamos trabalhando para eliminar todas as restrições, remover todas as barreiras técnicas, porque, observem, a linha ferroviária é diferente da linha da estrada.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Há uma estrada, eu ponho o meu caminhão na estrada e acabou. Na ferrovia, não é assim. Para eu adentrar uma ferrovia, eu tenho que compatibilizar o meu sistema com o sistema daquela concessionária que opera, porque eu opero com licenciamento de trens, com despacho de três. Então, há toda uma eletrônica embarcada que tem que ser compatibilizada, e nós temos que estabelecer as diretrizes para evitar as barreiras de entrada. Então, é importante fazer com que os sistemas de comunicação conversem, é importante estabelecer qual é o padrão de material rodante de manutenção para que o material rodante de uma ferrovia adente outra, porque é rodeiro com trilho e, a partir do momento que aquilo não tem manutenção, eu vou danificar, de repente, a ferrovia de quem faz manutenção.

Quanto à questão de direito de passagem no Brasil, de que todo mundo fala: "É um absurdo! Não há direito de passagem!". Isso é um problema de choque de oferta, porque não há coisa melhor para o concessionário ferroviário do que o direito de passagem. Ora, se eu posso abrir a minha ferrovia no momento em que ela está ociosa, tenho uma renda com o custo de manutenção marginal, e isso vale muito a pena. Existem concessionárias no Brasil que faturam mais de R\$100 milhões ao ano só com o direito de passagem.

Quando o direito de passagem vira um problema? Quando eu não tenho oferta; quando eu tenho que transportar carga própria, e eu não tenho oferta de transporte. Então, o que os novos contratos estão trazendo? Estão trazendo oferta, porque lá eu vou começar a trabalhar com o gatilho de capacidade, a ferrovia vai ter um estoque de ociosidade para atender a demanda de terceiro. E, a partir do momento em que eu não atendo aquela demanda, dispara o gatilho. O investimento vai ter que ser feito sem reequilíbrio econômico-financeiro, para atender a demanda do terceiro, para atender justamente o direito de passagem. E aí nós vamos desmistificar o direito de passagem.

Agora, observem: vamos supor que a gente conclua, por exemplo, a prorrogação da malha paulista. Hoje eu estou trabalhando lá com 35 milhões de toneladas de capacidade; a capacidade vai para 75 milhões de toneladas, com os investimentos que vão ser feitos. Faço a Fico; ligo o Vale do Araguaia à Ferrovia Norte-Sul; faço a Ferrogrão. Vou ter um concessionário levando carga para Miritituba; vou ter outro concessionário levando carga para Itaqui; vou ter outro concessionário brigando para trazer carga para Santos. Acabou o problema de direito de passagem, porque todo mundo vai brigar para trazer capacidade para a sua ferrovia. Isso não acontece hoje, porque não há oferta. E aí há essa questão do direito de passagem - direito de passagem, direito de passagem -, ela é mítica, ela vai deixar de ser problema. Direito de passagem é um problema quando não há oferta. E o que que nós temos que fazer? Disponibilizar oferta; o nosso plano vai dar esse choque de oferta.

Então, se a gente conseguir fazer o que nós estamos propondo... E aí foi uma das questões do Senador Lasier: "Vocês vão fazer isso tudo? Há muita coisa prevista. Será que é possível?". É possível; é ousado, mas é possível. E é possível, porque eu confio no meu time, porque nós montamos o melhor time que aquele Ministério já teve, nós temos os melhores profissionais, nós temos excelentes técnicos. E eu falo com autoridade de quem esteve no Dnit, recebeu o Dnit com 2,7 mil quilômetros de Crema e entregou um Dnit com 35 mil quilômetros de Crema; entregou o Dnit com mais de 60 bi de contrato; com a autoridade de quem operacionalizou 124 leilões de concessão no PPI em dois anos.

É possível fazer? É. Dá trabalho, dá trabalho remover as barreiras. Não há um leilão que você faça aqui no Brasil em relação ao qual não haja uma ação judicial, não haja uma liminar; há liminar para tudo. Nós vamos fazer o leilão da Ferrovia Norte-Sul, dia 28 de março, e já há uma ação popular na Justiça querendo barrar o leilão. "Ah, o leilão está dirigido!". Ele passou seis meses sendo discutido com a equipe do TCU, e a equipe técnica do TCU não apontou isso. Todos os cuidados regulatórios para preservar esse leilão foram feitos, várias contribuições da audiência pública foram trazidas, se ponderou muito a questão do risco de demanda demasiado. Então, tudo o que foi falado na audiência foi incorporado, e aquilo que foi posto pelo TCU foi colocado. Qual é a maneira de trazer grande competição para a ferrovia? Nós vamos ter 15 *players* participando da licitação, mas já há uma ação na Justiça. "Não, vamos fazer o leilão!". Nós somos do País do "não vamos fazer": "Não vamos fazer, não vamos fazer!". E, para fazer infraestrutura, há de se ter resiliência.

E a grande vantagem dessa equipe que está no Ministério hoje é que ela é resiliente, ela tem muita vontade de fazer, ela enfrenta essas coisas, ela não vai esmorecer com ação judicial, com interpelação de A, de B. Ela acredita no que faz, ela ama o que faz. E a paixão vai fazer com que as entregas aconteçam, o amor pela infraestrutura vai fazer com que as entregas aconteçam. E essa equipe vai entregar muito, não tenham dúvidas. E não é preciso estátua - não é? -, como o Senador Lasier mencionou, porque a gente tem que fazer estátua de coisa bonita, ou de quem já morreu; coisa feia a gente não deve reproduzir, mantém lá guardada no calabouço.

Enfim, então, existem várias questões. Existe também um clamor pelo trem de passageiro. Muito se fala em trem de passageiro: "Tem que haver trem de passageiro". E, às vezes, se quer o trem de passageiro onde não existe a demanda.

Eu acho que a gente tem que resolver... Os contratos, observem, eles não proíbem o trem de passageiro. O problema é que, quando a gente coloca o passageiro junto com a carga, o passageiro comanda a operação por uma questão de segurança. Então, isso tem que ser muito bem negociado para a gente não começar a restringir a capacidade. E a gente tem que verificar quais são os modais, quais são os modos de transporte que estão concorrendo com a ferrovia, para saber se aquele transporte de passageiro é viável. Vamos observar que os transportes de passageiro ao longo do mundo operam com fortes subsídios.

E aí o projeto que está aqui que fala das autorizações é muito interessante, porque vai permitir a exploração de outros negócios para viabilizar o próprio trem de passageiro. É só lembrar como é que foi a saga dos Estados Unidos para o oeste. Se fazia a ferrovia e se concediam todas as terras marginais à ferrovia para empreendimentos imobiliários, e isso no século XIX. No Brasil foi assim também. O Brasil chegou a ter 36 mil quilômetros de ferrovia e implantou 13 mil de 1900 a 1913, com a exploração de terras devolutas, com a exploração minerária das terras que ficavam ao longo das faixas de domínio.

Então, esse negócio de trem de passageiro é panaceia, cuidado! Não adianta... A gente tem que reduzir custo no Brasil, a gente tem que ser objetivo. Quem quer fazer muito também acaba não fazendo nada. Se eu não resolver a questão da carga, não adianta ficar pensando em passageiro.

E nós temos cargas ferroviárias? Sim, nós temos. Nós temos líquidos, nós temos fertilizantes, nós temos graneis sólidos, nós temos minérios, nós temos grãos, enfim, nós temos uma série de prioridades de carga ferroviário para resolver. O custo do frete é altíssimo.

Então, é fundamental que a gente siga o plano de forma quase ortodoxa, para que a gente possa promover uma revolução em termos de transporte de carga. É revolução? É revolução, porque, se a gente fizer o que está posto, a gente está falando de aumentar a participação da matriz de transporte, das ferrovias da matriz de transporte de 15% para 29%. Então, praticamente, a gente dobra a participação das ferrovias na matriz, e isso vai representar uma economia de R\$33 bilhões ao ano. Então, isso é muito significativo.

Agora, essas propostas, elas têm que ter apoio, elas têm que ganhar envergadura. A gente não pode ficar aqui discutindo, e judicializando, e: "Não dá, não dá, não dá!". Nós temos que romper a síndrome do "não dá", sob pena de a gente fazer parte da geração perdida. Eu não quero fazer parte da geração perdida; eu quero fazer parte da geração que deixou legado. E é disso que nós estamos falando, deixar legado. E a gente só vai deixar legado se a gente tiver vontade, se a gente tiver impulso, se a gente enfrentar os problemas de frente, sem medo, com responsabilidade, com estudo.

Para estabelecer o nosso plano ferroviário, nós estudamos 16 projetos ferroviários, confrontamos uma série de indicadores. A gente fez confronto de Capex *versus* demanda; nós confrontamos Capex *versus* taxa interna de retorno; nós confrontamos retorno social *versus* econômico para definir: "Esta ferrovia é prioridade um. Esta ferrovia é prioridade dois. Esta ferrovia é prioridade três". Porque, na verdade, todo mundo quer tudo, óbvio, mas os recursos são limitados.

Há algumas coisas interessantes, porque, quando a gente fala na prorrogação, alguns especialistas... E aí há especialista para caramba, eu nunca vi... A logística brasileira é um fracasso, mas como há especialista em logística! Impressionante! Abre-se uma gaveta, e sai um especialista em logística; dá-se um chute no armário, saem dois especialistas em logística lá de dentro.

E aí o especialista diz: "A precificação das ferrovias está errada. Essa prorrogação valia R\$50 bilhões". Já ouvi esse número, 50 bilhões. Puxa, interessante, porque, se eu vou prorrogar contrato de concessão de ferrovias que são do início do século XX... Vamos pegar, por exemplo, a Estrada de Ferro Vitória a Minas, que é de 1904; ou a malha da FCA, que é bastante antiga também; ferrovias que são de bitola métrica, que têm uma série de dificuldades em termos de capacidade, precisam ser capacitadas e não conseguem trabalhar com *double stack*, em que gente tem que limitar a quantidade de pares de trem por dia, para não haver acidente; em que eu vou ter que trocar todo o trilho, porque aqueles trilhos já são incompatíveis com a carga por eixo; além de todos os investimentos; a eliminação de conflitos cidade-ferrovia; obras de arte especiais para aumentar a segurança... Então, além de eu ter que fazer todos esses investimentos nessas malhas, ainda sobriam 50

bi de outorga. "Puxa, então, com 50 bi, eu vou fazer Açailândia-Barcarena; eu vou terminar a Transnordestina; eu faço a Fiol; eu faço a Fico; eu faço a Estrada de Ferro 118, eu faço o Contorno de BH; eu faço o Ferroanel Norte em São Paulo; e ainda sobra um troco para eu botar no Tesouro". Sensacional! Prêmio Nobel da economia para quem fez essa conta, porque esse cara é muito bom, ele enxergou o que ninguém mais enxergou.

Então, as coisas têm que ser feitas com densidade técnica, com estudo; as coisas têm que ser ditas com propriedade. E é isso que a equipe lá está fazendo. Está encarando essas questões com muita densidade técnica, com muito estudo, com muita responsabilidade para proporcionar o maior ganho possível.

E aí é uma brincadeira de otimizar a equação, de maximizar retorno. Como é que eu maximizo o retorno? Como é que eu mexo nos coeficientes para ter um retorno ótimo? E só há uma maneira de maximizar a equação, não existem duas; só existe uma solução ótima, qualquer outra é subótima. Então, é esse exercício que nós estamos fazendo.

Então, é muito importante que essa estratégia ferroviária prospere, porque nós estamos falando de revolução. E mais, existe uma indústria ferroviária no Brasil que está morrendo, que depende de encomendas. E só a impulsão ferroviária vai trazer encomenda para essas indústrias, porque nós produzimos aqui rodeiro, nós produzimos eixo, nós produzimos locomotiva. Se não houver ferrovia, não há encomenda, e as indústrias vão morrer; nós vamos perder o pouco da indústria ferroviária que nós temos. Então, essa questão ferrovia é muito importante; é tão importante que eu acho que merecia uma audiência só para a gente tratar da estratégia ferroviária.

E, como eu falei, a ideia de estar presente aqui é mostrar o respeito que nós temos pelo Senado, pelo Parlamento, pelo controle externo. Nós estamos aqui para sermos cobrados, para percebermos as demandas e podermos tratar. Não haverá demanda sem tratamento. Nós vamos dar o tratamento responsável, ou seja, vamos procurar atender aquilo que está ao nosso alcance atender dentro do princípio da possibilidade, da reserva do financeiramente possível, porque as demandas são muitas, e a disponibilidade é pequena. Então, nós precisamos atingir o ótimo. E esse ótimo vai envolver muito a negociação, por exemplo, com as bancadas.

Então, nós vamos sentar com bancada por bancada para discutir o orçamento, para alocar o orçamento da melhor forma possível. Fizemos esse orçamento agora, por exemplo, com a bancada de Goiás. Nós temos rodovias lá se deteriorando sem recursos, e nós tínhamos recursos alocados em determinada rubrica, em determinada obra, em que o projeto só vai ficar pronto lá em outubro. Se ele vai ficar pronto lá em outubro, eu não vou ter tempo para gastar o recurso que está alocado no orçamento. Então, por que não se fazer essa relocação e colocar o dinheiro onde ele vai ser necessário neste exato momento, e fazer isso logo na partida para botar a obra andando, para resolver os problemas de imediato? Então, isso é fundamental. E o protagonismo deste movimento vai ser do Parlamento; quem vai decidir a utilização do recurso é o Parlamentar. E nós vamos discutir isso com as bancadas dos Estados.

Foi falado aqui muito na Ferronorte, na extensão da Ferronorte a partir de Rondonópolis. Então, observem: ali já houve uma concessão. A ALL, lá atrás, devolveu a concessão, havia uma concessão, eles poderiam ter feito ferrovia; não fizeram. É possível haver essa extensão? Sim, é possível. Nós vamos ter que... Obviamente, para fazer uma extensão dessa, tem que ficar contundentemente provado que a exploração para uma concessão autônoma é impossível. Pela extensão, pela inviabilidade, há um concessionário independente atuando naquele trecho. Só assim, eu posso fazer atribuição de um ramal e incorporar aquele segmento a uma concessão existente.

Então, isso vai ter que ser estudado, mas não há objeção nenhuma do Ministério, nem poderia. Se eu tenho o privado fazendo investimento e ele quer levar a ferrovia mais para o norte, isso será muito bem-vindo, será apoiado. Obviamente, tem que haver todo o suporte em termos de estudo.

Se colocou aqui sobre a questão do Arco Norte, o que é exatamente o Arco Norte...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Mas, Ministro, essa questão da Ferronorte já está estudada pela ANTT, não é?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não, não há estudo que demonstre a inviabilidade da nova concessão, isso vai ter que ser demonstrado. Sem essa demonstração, não é possível fazer a extensão.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Bom, segundo as audiências em que lá estivemos, eles nos afirmaram que esse estudo da inviabilidade já estava realizado e, portanto, não caberia uma nova concessão. Essa é a expectativa que se gerou, inclusive, no Estado. Por isso, talvez o Senador Jayme Campos tenha falado, e há uma especulação muito no Mato Grosso, mais sobre a questão de Cuiabá, inclusive de o trecho preferir a capital. Então, eu estou aqui advogando, mas inclusive é na linha do próprio Senador Jayme.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Eu tenho impressão de que não, Senador, de que não está.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Fica devendo então.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - E, se tiver, obviamente, ótimo, ganhamos mais um passo, avançamos mais uma casinha, e, se não tiver, esse é o passo.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Na verdade, segundo eles apresentaram, é o estudo de Rondonópolis até o norte, até Sorriso-Lucas.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Isso vai ter que ser estudado. Se houver esse estudo que comprove a inviabilidade de uma nova concessão, ali não vai ter problema nenhum de fazer atribuição de um ramal. Então, essa é a linha. Agora, a proposta conta com o nosso apoio, conta com a visão. Nós temos a visão do Ministério de que isso é muito bem-vindo, de que isso é importante, e a linha que a gente quer: é deixar que o privado faça o investimento, que o privado gere capacidade. Nós precisamos da iniciativa privada e não vamos criar óbice nenhum, a não ser, obviamente, com respeito à questão legal.

O Senador Zequinha Marinho tinha falado aí da questão do Arco Norte, do que é o Arco Norte, do que está compreendido no Arco Norte.

Bom, na verdade, esse tema surgiu pelo seguinte - e aí tentar didaticamente colocar alguma coisa sobre o Arco Norte: se a gente pegar, fizer uma brincadeira e passar a linha do paralelo 16 graus sul aqui no Brasil, a gente vai ver o seguinte: 85% da produção vai estar ao norte do paralelo 16 e 85% da produção é exportada, é escoada ao sul do Paralelo 16. Então, em princípio e tecnicamente, o que está acima do Paralelo 16 é Arco Norte, e aí não são só os terminais da Amazônia; são também os portos do Nordeste, até Ilhéus.

Nós sabemos o que fazer. Ninguém tem dúvida. O que a gente tem que fazer para impulsionar a logística no norte do Brasil? Eu tenho que fazer a 364 em Rondônia...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... que está com a sua capacidade exaurida; eu tenho que, então, duplicá-la em alguns trechos, fazer adequação de capacidade; eu tenho que fazer dragagem, derrocamento e balizamento da Hidrovia do Madeira; melhorar o Porto de Itacoatiara e o Porto de Porto Velho; fazer a 242 e a 080; terminar a pavimentação da 163 no Pará; aumentar a capacidade da 155 e da 158; fazer o derrocamento do Pedral do Lourenço para viabilizar a Hidrovia do Tocantins; fazer a dragagem do Canal do Quiriri.

Existe uma clareza absoluta do que tem que ser feito. A pergunta não é o que fazer; a pergunta é como fazer. Por que nós somos tão incompetentes para fazer infraestrutura? Por que a gente não consegue fazer? E se percorrermos o ciclo do investimento, quais são as barreiras que nós vamos enfrentando ao longo do caminho? Contratação de projeto é uma barreira? É, então eu tenho que melhorar. Existem maneiras melhores de se contratar projeto? Existem, o Banco Mundial faz isso com excelência, contrata via *short list*.

E até foi perguntado também: "E o pregão eletrônico para obra o senhor é a favor?". Sou totalmente a favor, totalmente a favor. "Ah não pode usar o pregão eletrônico para obra". Por que não? A pergunta é: por quê?. "Ah, porque permite a entrada de aventureiros". Permite não; o que permite a entrada de aventureiros é um termo de referência mal feito, é não estabelecer os requisitos técnicos e operacionais para a participação na licitação. Ora, só modela convenientemente uma licitação quem conhece mercado. Se a equipe de licitação não conhece o mercado, ela jamais vai conseguir projetar um bom contrato, vai conseguir fazer uma boa licitação. Ela não sabe o que pedir, o que cobrar. Quais são os requisitos? Quais são as empresas aptas a participarem deste certame?

Ora, parece que os problemas de obras são advindos das licitações eletrônicas. Eu vou lembrar aqui: em 1995, houve aqui nesta Casa uma CPI para tratar de obras inacabadas. Então, problema de obra inacabada não é de hoje, e esse problema foi enfrentado aqui. Nós discutimos vários empreendimentos que não chegaram ao fim e nenhum desses empreendimentos foi contratado eletronicamente. Que curioso! Então, não é este o problema, não tem absolutamente nada a ver e, no final das contas, a licitação eletrônica é transparente, a licitação eletrônica diminui a possibilidade de conluio, de combinação, de arrumação, e não ter a licitação eletrônica não tem nada a ver com a qualidade técnica da contratação que está sendo feita.

Nós temos operações sofisticadíssimas de mercado financeiro que são todas feitas eletronicamente. Ou a gente vai pensar que, em pleno século XXI - nós estamos indo para 2020, em tempo de Big Data, etc. - nós vamos chegar para participar de uma licitação com envelope embaixo do braço? Isso não é razoável. Isso não faz o menor sentido e não é isso que vai garantir qualidade na contratação. O termo de referência tem que ser projetado, tem que se saber o que se quer e como, quem pode, quem tem condição de fazer isso para projetar adequadamente os requisitos de participação, de capacidade técnica, operacional e profissional. Isso, sim, vai fazer a diferença. Isso, sim, vai garantir boas contratações.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Nesse aspecto aí, qual é o ponto crítico contrário, o que mais se comenta?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Sobre?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - O eletrônico.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O pessoal diz... Os argumentos são fracos porque dizem o seguinte: "Olha, permite aventureiro". Não permite, não, porque, se o cara ganha uma licitação eletrônica e mergulha muito no preço, primeiro, você pode fazer a diligência, checar por "a" mais "b" se ele tem condição realmente de cumprir aquele contrato por aquele preço; segundo, se ele não tiver a capacidade de se habilitar, ele é desclassificado. E mais: uma coisa é o cara não se habilitar porque se enganou, não entendeu o requisito de habilitação, deixou de apresentar um documento que achava que atendia, e não atende; outra coisa é o cara que não se habilita por má-fé, é o cara que sabe previamente que não tem condição de participar da licitação e mesmo assim participa. Esse está tumultuando o certame e quem tumultua certame tem que ser afastado...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... e existem mecanismos para punir o mal licitante. Outra coisa: depois, o que vai transformar o mercado? É a execução do contrato. A gente tem que cobrar a execução do contrato, a adimplência dos contratos, que é uma coisa que os órgãos, às vezes, não fazem. Se criou a cultura do eu contrato, eu vou lá e faço o que me interessa, depois eu vou embora e fica por isso mesmo.

Eu fui Diretor do Dnit, e o Dnit jamais tinha punido uma empresa de consultoria de engenharia ou de construção por inadimplemento de contrato. Eu puni mais de cem. Não é punir por punir. O mercado precisa de uma disciplina. Eles precisam entender: contratou, tem que cumprir contrato, tem que entregar. Se não entregar, vai sair da pior maneira possível. Lá fora - é interessante como a gente não importa o que interessa -, praticamente não há fiscalização de obra, não tem fiscal do Estado no trecho medindo. Nada disso. A coisa é tão simples.

A maioria dos países já fazem contratações *design-builds*, que são contratações integradas, ou seja, projeto e obra. Eu transfiro a responsabilidade do projeto para quem vai ser o contratado. Isso é ótimo, porque aqui a gente tem um problema. Uma obra deu errado: "Não, a culpa é do projetista"; o projetista diz: "Não, a culpa é do construtor"; e aí a administração fica com aquele problema na mão. De quem é a culpa? Do consultor? Do projetista? Lá fora, não: *design-build*. Você tem a capacidade de dar a solução de engenharia e o que me interessa...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - A princípio, o Tribunal de Contas tem resistência, não é? Mas aí seria bom esclarecer porque nós estamos aqui, toda a Nação está assistindo.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É legislação, Senador. É legislação. Eu acho que a lei é para todo mundo.

O problema é o seguinte: há de se ter responsabilidade no uso das ferramentas. O Tribunal vai perder a resistência a partir do momento em que os anteprojetos forem corretamente feitos, as obras começarem a acontecer e os contratos forem cobrados. Aí acabou a resistência do Tribunal de Contas.

A gente precisa importar o que é bom. Na Administração Pública, a coisa tem que ser mais simples. Eu tenho que saber o que basicamente para fazer uma contratação? Primeiro, o que eu quero receber, o que eu quero. Então, tem que ter clareza do que eu quero. Eu tenho que receber uma ponte; então eu tenho que conhecer a geometria da ponte, se tem gabarito de navegação para ser respeitado, qual é o trem-tipo. Acabou. Dois: mais ou menos quanto é que aquele negócio custa, mais ou menos. Por quê? Porque quem vai dizer quanto é que custa é o mercado. Se o meu preço é insuficiente, é ruim, a minha licitação vai fracassar, o privado não vai atender àquele chamado, ele não vai perceber que os riscos foram resolvidos - esse mesmo não vai numa licitação. Agora, se a minha licitação der certo, houver *bidding*, aquele é o preço, porque é o preço de mercado. Dois: lá fora, impõe-se que os projetos e obras sejam entregues com certificação. Então, o cara certifica projeto e cada etapa da obra. E três: tem seguro. Se o cara não cumprir, o seguro vai em cima, o banco vai em cima, o banco fiscaliza, o banco assume a obra no caso de inadimplemento contratual.

Então, ficou simples para a Administração Pública. E, quando há simplicidade na burocracia, há tempo disponível para a criatividade, para a criação, para o planejamento, para o projeto. A gente se perde na burocracia. A gente criou uma série de instrumentos para não fazer. Então, nós precisamos modernizar também a Lei de Licitações, nós precisamos torná-la mais fácil, mais simples. Nós precisamos fazer com que os seguros sejam cumpridos e não sejam só custo. Há de se ter o acionamento do seguro, e o banco tem que responder por aquele empreendimento.

Então, há muita coisa para se fazer, e isso depende do Executivo, isso depende do Legislativo e isso, na verdade, é uma questão de pacto, é uma questão de pacto social para que a gente possa resolver e possa endereçar os problemas.

Houve uma questão aqui sobre BR-163 *versus* Ferrogrão. A BR-163 é complementar à Ferrogrão. Quer dizer, a concessão da BR-163 vai ter um tempo reduzido até a Ferrogrão ficar pronta. Nós vamos fazer a Ferrogrão ainda esse ano. A previsão é fazer a licitação esse ano. Que saga fazer a licitação da Ferrogrão! Era uma coisa que eu não devia licitar. Se o cara está disposto a tomar o risco e botar R\$12 bilhões dele lá por que eu vou licitar esse troço? Vai lá e faz. Simples assim. "Não, vamos criar uma dificuldade para o privado, vamos criar uma amarra, vamos criar uma burocracia, vamos criar mais uma etapa". Se isso fosse o jogo da vida e se fosse um tabuleiro...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Mas qual seria a modalidade, Ministro?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - A autorização, é a mesma do terminal privado.

Eu quero fazer um investimento. Faça. Vá em paz e que Deus o acompanhe, porque nós temos um tabuleiro de um jogo da vida aqui em que há 400 casinhas para percorrer e, de vez em quando, há umas casinhas: "Você recebeu uma ação judicial. Volte para o início", e aí você não faz nada. Estamos projetados para não fazer. Isso tem que ser enfrentado, porque, senão, nós vamos estar condenados a fazer parte da geração perdida. Ninguém aqui quer ser parte da geração perdida: os Senadores não querem, tenho certeza; eu não quero; a minha equipe não quer. A queremos ser parte da geração que transformou o País, da geração que deixou legado, e só enfrentando essas questões de frente nós vamos ser capazes de fazer isso.

Então, por exemplo, a Ferrogrão, toda vez vem uma questão aí judicial: "Ah você não fez a oitiva das comunidades tradicionais". Gente, nós vamos fazer. Quando? No âmbito do licenciamento ambiental que é o que a jurisprudência brasileira já positivou porque nós temos que cumprir os requisitos da OIT 169. Ninguém está se escusando disso, mas a jurisprudência também já disse: "Não, a oitiva, no formato da OIT 169, no momento do licenciamento atende ao que está previsto na OIT", porque seria muito ruim eu fazer uma série de oitivas, criar, gerar uma expectativa para depois não ter o empreendimento, depois não ter interessado.

A 156 no Amapá era o convênio mais antigo do Brasil, do ano de 1976. Observe que praticamente todo o recurso disponível para o Amapá vai ser empregado na BR-156. Então, a ideia é fazer obviamente a pavimentação lá, e vamos ver se a gente consegue ser bem-sucedido. Não é só a 156, o Norte clama por infraestrutura. Nós precisamos prover infraestrutura. Nós precisamos fazer a 163 no Pará, concluir a pavimentação. Nós precisamos da 158 e da 155. Nós temos que fazer a 156, no Amapá. Nós temos que fazer a 319, e é isso que vai pautar a nossa atuação para resgatar mazelas, para fazer esse resgate daqueles brasileiros que ficaram esquecidos lá no Norte, enfrentando todas as questões, inclusive o licenciamento ambiental.

Aeroporto de Teresina. O aeroporto de Teresina está previsto na sexta rodada de concessão. Então, tão logo a gente faça a quinta, que vai ser no dia 15 de março, nós imediatamente vamos lançar a sexta rodada. Ou seja, lá para o dia 18, para o dia 20, a gente publica os estudos para a sexta rodada, e o aeroporto de Teresina faz parte de um dos blocos da sexta rodada.

Ponte de Igapó. O Dnit vai decretar emergência. Há um problema estrutural, houve um problema num dos pilares, e nós vamos fazer a recuperação imediatamente.

Existem aqui vários empreendimentos que foram pedidos, foram clamados, mas são muito caros e não há recursos, e aí a gente tem que priorizar. A gente vai ser bem-sucedido se a gente conseguir fazer a hierarquização convenientemente.

A 226, do Maranhão até o Piauí. Nós temos 100km em contrato, 25km prontos, e nós temos uma empresa lá que não está performando. Nós vamos tomar as atitudes para fazer com que ela performe ou para que ela saia do trecho.

Preocupa-nos muito, Senador Marcelo, a questão da 135. É um absurdo a gente ter uma plataforma que não está compatível com o padrão do Dnit ainda, que são as plataformas com 2,5m de acostamento e com 3,6m em cada faixa. Ali realmente nós temos este problema com a via de mão simples com 6m só de plataforma, sem acostamento, e cada recapeamento aumenta o degrau. Se o cara bota a roda para fora daquele degrau, ele vira o carro, ele capota. Então, a ideia é dar um gás nesse alargamento. Nós temos aí, hoje, eu acho que cerca de 40km já alagados e há mais uma série de quilômetros em que nós vamos tratar de fazer isso.

Alguns empreendimentos aí para a saída de Teresina. O Contorno de Teresina foi contratado em dezembro do ano passado. Existe um recurso, e a empresa hoje está em mobilização.

Estamos fazendo o anteprojeto para licitar ainda esse ano a BR-316, de Teresina a Demerval Lobão...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... e vamos fazer aqui o EVTEA da BR-343, de Teresina a Altos.

Muito bem. Enfim, eu acho que vou encerrar por aqui, Senador.

O Senador Luiz Carlos Heinze e o nosso Senador Lasier colocaram as questões do Rio Grande do Sul.

O orçamento do Rio Grande do Sul está extremamente pulverizado. Então, a ideia é tentar alocar o máximo de recursos naqueles empreendimentos que a gente tem condição de fazer grande execução para ir liberando espaço orçamentário. Então, o que é prioridade para nós hoje? A 116 e a Ponte do Guaíba, além de acabar aquele empreendimento da travessia de Santa Maria, da 158. Nós vamos fazer uma carga grande de recursos ali para ver se a gente avança, fazendo eventualmente relocação porque, por exemplo, observe: não adianta ter R\$20 milhões...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... ou R\$25 milhões na duplicação da 290, porque a obra é de R\$600 milhões. Então, não vamos fazer nada com esse recurso. Agora, se eu boto R\$20 milhões na 116, faz diferença. Se eu tiro a 116 da frente, liberei espaço, um bom espaço orçamentário para vir com outra obra importante lá na frente. Então, a gente sabe da necessidade do Rio Grande.

Agora, aquilo que é projeto, isso, sim, nós temos condição de fazer de imediato, e é importante a gente ir trabalhando no estoque de projetos e de EVTEAs e utilizando aquilo que está na LOA para a realização de EVTEAs e de projetos, para que a gente possa, lá na frente, quando houver o alívio fiscal, poder tocar esses empreendimentos.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Para interpelar Ministro.) - O.k. porque, no caso, por exemplo, da 448, como já foi concessionado esse trecho que existe, podia ter a concessão do segundo trecho. Não sei. Conhece aquele trecho ali? Esse segundo tramo aí: faz o projeto e daqui a pouco...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - ... pode ter alguém interessado na própria concessão.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O importante agora é ter o projeto e a solução de engenharia verificar os custos. Então, nós vamos atuar nisso. Eu acho que é importante ter um estoque de projetos para que haja clareza aí do que nós vamos fazer para frente.

Bom, algumas perguntas sobre trânsito, carteira de motorista, enfim. É um absurdo o que acontece com o brasileiro. A gente não pode impor ao brasileiro que gaste R\$2 mil para tirar uma carteira de motorista. Não faz o menor sentido. A gente tem estados norte-americanos onde o custo da carteira é de US\$14. Então, nós temos vários profissionais do volante. Então, nós temos que tomar as medidas para baratear o custo da carteira, para eliminar aquilo que é desnecessário.

Então, preocupa-me, por exemplo, a questão do simulador. Por que o simulador é importante na formação do condutor? E aí eu vou perguntar àqueles que têm mais estrada aqui, mais quilômetros rodados, se alguém fez, se alguém usou o simulador quando estava se formando. Acho que não, e cadetes da Força Aérea também não fazem na academia para pilotar avião. E o simulador tem outros problemas, inclusive de falsas percepções de algumas situações. A gente conversa. E assim: o que estava acontecendo com o Contran? Uma proeminência de resoluções sem análise de impacto econômico, sem análise de impacto regulatório. Faz a resolução hoje e a adia amanhã. Então, nós vamos rever isso tudo e eliminar burocracias desnecessárias com a finalidade de diminuir o custo para o usuário. Por que a gente renova a carteira a cada cinco anos? Já houve tempo de a gente fazer a carteira e renová-la a primeira vez aos 40 anos, que é quando a gente começa a perder a acuidade visual.

Então, existem coisas na nossa legislação...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... que absolutamente não fazem sentido e aquilo que não faz sentido nós vamos rever, porque um dos compromissos do Presidente Bolsonaro é: ajude o cidadão, tire o Estado das costas dele, alivie a carga, torne a vida dele mais fácil, mais barata. A gente precisa tornar a vida do brasileiro mais fácil. Nós fomos criando burocracias, burocracias, burocracias, processos. Vá transferir os pontos da carteira numa autuação de trânsito para ver a burocracia que é. Nós temos hoje o celular. É fácil ter as informações integradas. Eu posso ter todos os documentos tanto o certificado de registro e licenciamento quanto a carteira de motorista no celular. É fácil fazer consultas e verificar onde aquele veículo foi emplacado, a quem ele está atrelado.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É fácil cumprir o Siniav e ter, por exemplo, a identificação do veículo saindo de fábrica. É barato. Então, por que nós não vamos fazer isso? E aí nós não precisamos inventar malabarismos nas placas que vão só torná-las caras, vão restringir o mercado de fabricantes e de estampadores para tornar a vida do cidadão

mais cara. Por que o cara que faz o registro nacional do transporte rodoviário de carga tem que andar com adesivo na porta, se eu posso fazer o controle eletronicamente? Eu posso fazer o registro eletronicamente e o controle eletronicamente. É só custo. Vamos eliminar o custo. Vamos eliminar as barreiras. Vamos tornar a vida do cidadão mais fácil. Eu acho que isso é uma pauta importante. A gente respira isso todo dia.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Ministro, apenas pegando carona nessa burocracia que o Estado cria, criou-se Brasil afora um sistema de inspeção veicular onde veículos novos...

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - ... para serem emplacados precisam passar por esse sistema, ou seja, custa caro empreender no Brasil, custa caro ser empresário no Brasil, custa caro o exercício, o gozo e a fruição da própria cidadania.

Parabéns a V. Exa.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Então, eu vou...

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Para interpelar Ministro.) - Já me deu a palavra o nobre Ministro com o olhar.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - V. Exa., Senador Rodrigo Pacheco, Líder do Democratas no Senado Federal, meu Líder.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Para interpelar Ministro.) - Obrigado.

Presidente Marcos Rogério, vou ser muito breve, não vou tomar muito tempo. Eu não pude participar desta reunião em razão da reunião de Líderes e, depois, das atividades de Plenário. Peço desculpas ao eminente Ministro Tarcísio pela ausência.

Mas eu vim e fiz questão de vir a uma Comissão da qual eu não faço parte, presidida pelo meu correligionário Marcos Rogério, para fazer um registro, Ministro. Não costumo fazer, mas tive a satisfação de recebê-lo hoje aqui, no Senado, conversei com V. Exa. por cerca de uma hora antes desta reunião e queria fazer o registro em relação à impressão que o senhor nos deixou, uma impressão muito positiva de alguém que tem a vontade de transformar, mas o requisito essencial para essa transformação que é o conhecimento da realidade que o senhor pretende transformar. O senhor tem o domínio absoluto das informações, dos dados. Impressionou-me o senhor saber detalhes a respeito do meu Estado de Minas Gerais.

Então, eu queria fazer esse registro de parabéns ao Presidente Jair Bolsonaro, que não acerta sempre, mas que, em relação à sua escolha, acertou em cheio porque V. Exa. nos impressionou muito positivamente, nós todos aqui, no Senado, hoje, tanto antes quanto nesta reunião, porque já conversei com outros Senadores também a respeito da sua participação aqui.

Tenha no Senado Federal, pelo menos de nossa parte, companheiros que possam fazer parte dessa transformação que o senhor pretende fazer. Além do conhecimento, além do domínio da informação, além da disciplina, V. Exa. tem coragem e tem ousadia de reconhecer os pontos que estão equivocados e tem a coragem inclusive de dizer que numa determinada ferrovia é de se prescindir mesmo o procedimento licitatório em razão da vontade privada de se realizar uma obra de infraestrutura no Brasil. É preciso ter coragem para dizer isso.

Eu não vou dizer que eu estou completamente convencido porque é preciso adequar esta ideia, muito boa por sinal, ao regramento jurídico que, se não permitir, é possível ser mudado, mas é uma ideia que V. Exa. coloca e - parafraseando o nosso bloco, que é o Bloco Vanguarda, do qual faz parte o Presidente Marcos Rogério e o Vice-Presidente Wellington Fagundes - é uma ideia de vanguarda.

Então, V. Exa. demonstrou muitos atributos aqui hoje e eu queria fazer esse registro.

E, aliado a isso tudo, que V. Exa. tenha a sapiência de ouvir, de ouvir a realidade de cada Estado. Eu venho de um Estado, onde eu tive 3.616.000 votos nessa eleição para o Senado Federal, com uma expectativa muito grande. É um Estado que hoje chora, chora uma crise fiscal sem precedentes, um Estado que não consegue ter um empréstimo de instituição financeira, um Estado que não consegue repassar aos Municípios a sua cota constitucional do repasse que é pertinente e devido aos Municípios, um Estado que não paga os seus servidores em dia e onde começa agora uma onda de greves e de paralisações muito ruim. Não é culpa do Governador atual, diga-se de passagem, não foi ele que criou, tão pouco fui eu quem criou essa realidade, mas ele, como Governador, e eu, como Senador, inclusive o mais votado, temos a obrigação de encontrar soluções para isso. E é um Estado que chora uma tragédia, que nós enfrentamos e que completa um mês, que é a tragédia de Brumadinho. Então, o Estado hoje vive um momento de depressão.

Então, eu peço muito a atenção de V. Exa. para o Estado de Minas Gerais, para o problema da BR-381, da maior malha rodoviária do Brasil, que é no Estado de Minas Gerais; da renovação das concessões de ferrovias sobre a qual falamos também; dos investimentos que precisam ser feitos de infraestrutura no Estado de Minas Gerais. Peço que V. Exa. tenha muita atenção e uma atenção especial, sem prejuízo dos outros Estados, que também têm seus legítimos interesses, mas o Estado de Minas tem esta peculiaridade: a maior malha rodoviária, uma malha ferroviária muito extensa, muito rica e muito possível de ser ampliada para otimizar a logística no Estado e no Brasil e que precisa de obras essenciais de infraestrutura. A pior delas, que é uma síntese dos problemas de infraestrutura no Estado e no Brasil, é a BR-381, que é a chamada Rodovia da Morte, que insistentemente tira vidas por conta de uma inépcia e de uma inércia do Estado, Estado *lato sensu*, ao longo do tempo. Eu tenho absoluta convicção - e peço a V. Exa. - de que o Ministro Tarcísio Gomes de Freitas dará fim para poder terminar definitivamente a obra da BR-381 e tantas outras que o Estado hoje reclama e chora. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço V. Exa., Senador Rodrigo Pacheco.

Espaço para as considerações finais do nosso convidado, Ministro Tarcísio.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Só vou aproveitar, então, Senador. Minas vai ter todo o nosso carinho e toda a nossa atenção, e não pode ser diferente, pelo momento que vive, pela grandeza, pela importância. É um Estado pujante em termos de agronegócio, em termos de indústria, em termos de riquezas, que ainda tem, por incrível que pareça, trechos de rodovia federal não pavimentados. Nós temos trechos onde o IDH é baixo, como o Vale do Jequitinhonha, em que nós não temos ainda rodovia pavimentada - isso é inadmissível -, mas temos trechos da BR-135 que vêm pavimentados...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... e há um trecho, que está com o Estado, que não está pavimentado, depois entra em outro pavimentado e entra na Bahia pavimentado. O usuário não entende isso. Não nos interessa se é do Estado ou se é nosso, nós vamos pegar e vamos fazer, porque entendemos também a situação do Estado e nós vamos ser parceiros do Estado na solução dos problemas.

Tivemos recentemente a questão de Ipatinga, do aeroporto que parou de operar por falta de condição da pista. Nós vamos aportar recursos do fundo para recuperar porque sabemos que aquele aeroporto é importante para a atividade econômica daquela região, e a 381 é uma tarefa nossa, é uma obsessão nossa. Dá-nos tristeza ver o estado daquela rodovia e vê-la ceifando vidas. Nós não vamos tolerar isso, admitir. Então, o senso de urgência nos motiva e é por isso que, até dada a situação fiscal, nós estruturamos uma concessão para lá e a ideia é que, em abril ou maio, consigamos fazer a audiência pública já da BR-381 para discutir...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... com a sociedade os parâmetros de investimento, de tarifa, etc., para poder trazer o empreendedor privado e dar fim a esse sofrimento nessa rodovia que é tão importante. Então, isso para nós, a BR-381 para nós é uma prioridade.

Observe: não vai ter BR-381 se não resolvermos, por exemplo - e veja como as questões são interligadas -, o problema das 5 mil famílias que estão na chegada de Belo Horizonte, e aí nós precisamos da modernização da lei que trata da desapropriação. O conceito de propriedade foi relativizado. Não há mais simplesmente uma reintegração de posse; pelo contrário, há de se ter um cuidado com essas pessoas. Agora, não dá para dar margem também para o excesso de associativismo que nos amarre, que não nos permita tomar uma decisão e dar o endereçamento correto...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... para que possamos fazer esse tipo de empreendimento, senão fica absolutamente impossível. Lá, em Minas, na 381, se o cara abrir a porta, o caminhão leva a porta do carro porque é uma situação muito grave.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG) - Especialmente, Ministro, o Anel Rodoviário é o problema mais grave.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O anel Rodoviário.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG) - E, em relação a isso, existe um dos maiores projetos de conciliação da Justiça Federal, que está sendo liderado por um Juiz Federal chamado André Prado de

Vasconcelos, que tem trabalhado muito para poder conciliar essas famílias que moram no entorno do anel rodoviário, o que é uma condição realmente fundamental para a gente poder ter uma BR-381 realizada.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Agora, para encerrar, Senador Marcos Rogério, eu vou dizer que eu saio daqui extremamente feliz de perceber a vontade que os Senadores têm de trabalhar junto conosco para resolver os problemas dos seus Estados. Isso me parece uma onda muito positiva, muito bacana. Os problemas são complexos, não são fáceis. Se a gente se ajudar, se a gente caminhar...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... juntos - a pauta de infraestrutura é uma pauta de convergência, é uma pauta suprapartidária, é uma pauta que une, é uma pauta importante -, eu tenho certeza de que, se caminharmos juntos, nós vamos ter condições de dar mais para a população que tanto precisa.

Então, eu saio daqui extremamente otimista com relação a essa questão.

Eu acho que o Brasil vai começar a fazer pactos: pacto pela infraestrutura, pacto pela segurança... Então, o que eu percebo aqui é essa vontade de fazer, e contem conosco no Ministério. Vai haver trabalho lá, muito trabalho, trabalho incansável, e eu conto com uma equipe maravilhosa, que vai estar à disposição do Senado, para atender da melhor forma possível.

Então, o que eu posso fazer é me colocar à disposição do Senado Federal, para estar aqui sempre que for necessário, para dar os esclarecimentos, para pedir ajuda e para trabalharmos juntos, porque é essa união de forças que vai fazer com que nós construamos um Brasil melhor.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece mais uma vez ao Ministro de Estado, Dr. Tarcísio, e agradeço aos Senadores e Senadoras que aqui compareceram e participaram intensamente dos debates. Nós tivemos 19 Senadores e Senadoras participando, com questionamentos e ponderações ao Ministro Dr. Tarcísio. E, pelo e-Cidadania, nós tivemos 326 perguntas e comentários, todas participações sendo encaminhadas ao Ministro, através da sua assessoria.

Eu queria informar o Plenário que nós vamos - o Ministro já se disponibilizou - trazê-lo novamente aqui, para discutir modelo de concessão. É um tema do momento, é um tema extremamente sensível, tanto rodoviário quanto ferroviário. O Senado precisa enfrentar esse tema com mais profundidade. Hoje, nós tivemos aqui um ensaio do que é o debate. Era mais uma oportunidade para o Ministro apresentar as diretrizes do Ministério, a sua visão, nessa demonstração, como diz aqui Elmano Férrer, de conhecimento, preparo e prontidão para o desafio que é tocar esse importante Ministério. Mas nós vamos trazê-lo para fazer esse debate de forma mais minuciosa.

Eu queria informar ao Plenário também que, até em razão do que nós estamos vivenciando, porque não é só Minas que sofre. O Brasil sofre, o Brasil chora com esse acidente lamentável que nós tivemos em Brumadinho. Em razão dessa peculiaridade, das agências cujos diretores nós estaremos recebendo aqui, para prestar contas à Comissão de Infraestrutura, nos termos regimentais, conforme previsão do próprio Regimento, eu estou propondo que a primeira agência a aqui comparecer seja justamente a Agência Nacional de Mineração. Já está sendo formalizado o convite para o Diretor-Geral Víctor Hugo Froner Bicca, para que esteja aqui. Estou propondo para após o Carnaval, na semana do dia 18 ao dia 22. Estou informando o Plenário, para que possa também se preparar para esse momento de prestação de contas e de questionamentos, como nós tivemos hoje, também aqui, de forma extremamente produtiva, Senador Wellington Fagundes, nosso Vice-Presidente. Proponho trazer aqui, então, como o primeiro convidado das agências, o Diretor-Presidente da Agência Nacional de Mineração.

Ministro, mais uma vez, eu queria deixar aqui o nosso agradecimento e fazer um registro público deste novo tempo, deste novo momento que a gente está vivendo no Governo. É claro, como sinalizou aqui o Senador Rodrigo Pacheco, o Governo se esforça sempre e busca sempre acertar, o Parlamento da mesma forma, mas nem sempre vai acertar; pode ser que uma decisão ou outra seja equivocada, na escolha de pessoas, de programas, de modelos, de métodos - enfim, é do ser humano isso -, mas há um esforço para acertar.

Há pouco tempo, nós tivemos um rompimento na Rodovia Federal 364, em Rondônia, e eu falei: "Vou fazer o teste dessa nova gestão agora", porque, no passado, a gente ligava, ficava muito tempo tentando uma audiência nos ministérios, e o rompimento de uma rodovia federal, como a 364, não é tarefa para depois de amanhã; é imediata, porque o impacto é imediato.

O Senador Wellington, que é da nossa Região, sabe: o norte só tem essa via de ligação. Eu liguei para o Ministro. Era 22h30 em Rondônia; 00h30 em Brasília. O telefone tocou duas vezes, e a palavra dele do outro lado foi: "O que manda,

Senador?" Eu falei assim: "Olha, é uma emergência". Ele falou: "Não, para ligar a essa hora tem que ser emergência mesmo". E me atendeu.

Eu acho que ele deve ter acordado naquela noite mais alguém, porque ele pediu um tempinho e, na sequência, já me deu uma resposta ao telefone, e, no dia seguinte, às 7h da manhã, no local do rompimento, já havia lá equipes e equipamentos fazendo a restauração da Rodovia 364. E, à noite, às 20h, a rodovia já estava totalmente liberada ao tráfego.

Eu queria deixar aqui, publicamente, esse registro desse novo comportamento, desse novo compromisso, desse novo modelo de gestão, ouvindo os Parlamentares e dialogando com a sociedade. Eu acho que é fundamental. E, em seu nome, quero agradecer ao Diretor-Geral do Dnit, porque sei teve a participação dele - não sei se foi ele que ele acordou naquela noite -, mas...

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É o próprio, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - ... o Dr. Cláudio André, que é o Diretor da Superintendência do Dnit em Rondônia, também extremamente prestativo...

Faço esse registro porque, às vezes, a gente só cobra, e não reconhece quando do acerto.

Parabéns a V. Exa.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - Meu Presidente, só um esclarecimento...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador Elmano.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - ... sobre a próxima audiência, após o Carnaval.

Nós fizemos um requerimento à Mesa desta Comissão, propondo uma audiência pública para ouvirmos tanto a ANA, que é responsável pelas barragens de múltiplo uso, como a Aneel, responsável também pelas barragens para uso de geração de energia, e, por último, também - não é pela sequência da ordem, não - a de mineração, que é responsável por - parece-me - 790 barragens que detêm e retêm os rejeitos minerais.

Então, nessa minha proposta, eram as três. Então, a Presidência decidiu fazer três audiências. É isso?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador Elmano, eu agradeço a ponderação de V. Exa. e assiste razão a V. Exa. O requerimento está apresentado.

A proposta de trazer cada agência aqui, na verdade, é porque já está prevista no Regimento a presença dos diretores das agências para prestar contas. Nós estamos diante de uma excepcionalidade, em razão dos acidentes ocorridos mais recentemente, mas eu penso que, até para se estender para além daqueles pontos especificamente dos acidentes registrados e a gente poder discutir os temas do Brasil, se nós fizermos uma audiência por vez, nós teremos um aproveitamento maior.

Veja V. Exa. que hoje nós tivemos, aqui, a votação para a escolha do presidente e dos diretores do Banco Central e, com todos eles à Mesa, você acaba não tendo como fazer uma sabatina pontual, específica, a cada um dos diretores e compromete, de certa forma, o debate - embora o Presidente da CAE tenha sido extremamente generoso: alongou o debate ao longo de toda manhã e início da tarde, em um sacrifício até para os candidatos. Então, a vênica que peço a V. Exa. é para que façamos um por vez. É o que diz o art. 96-A do Regimento: "Os dirigentes máximos das agências reguladoras comparecerão ao Senado Federal, em periodicidade anual...". Ou seja: é um dever até funcional e um mandamento regimental de prestar contas ao Senado Federal. Então, eles não estão vindo simplesmente porque estão sendo convidados ou convocados; o Regimento já estabelece que, anualmente, eles têm que vir aqui. Nós estamos apenas cumprindo o Regimento. Se V. Exa. fizer questão de que façamos os três juntos, podemos fazê-lo de forma excepcional, para discutir os temas das barragens.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODE - PI) - De forma nenhuma. Concordo com V. Exa.

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

Então, fica assim ajustado. E o requerimento de V. Exa. dará a base para essas convocações, para esses convites inicialmente apresentados.

Ministro, há algo a acrescentar?

Quero, apenas, mais uma vez registrar o nosso agradecimento ao Ministro de Estado da Infraestrutura, Dr. Tarcísio Gomes de Freitas, a toda a assessoria, aos Secretários e à equipe de assessoramento técnico do Ministério aqui presente.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Presidente, antes de concluir, só quero dar uma palavrinha.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador Jayme Campos, V. Exa...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Quero apenas acrescentar que estive no Plenário e já fiz uma fala em relação à presença do Ministro aqui, e o nosso amigo Kajuru, que é bastante crítico, fez rasgados elogios a V. Exa., Ministro Tarcísio. Então, V. Exa. está de parabéns, porque, para satisfazer o nosso amigo Kajuru, é briga para compadre Lampião. Então, faço esse adendo só para que V. Exa. leve essa boa notícia. Como o Marcos estava dizendo, aqui é só pancada, é só cobrança. E, desta feita, V. Exa., quando estava fazendo a fala, veio o Kajuru e também fez uma bela fala. Por sinal, disse que V. Exa. é um craque, etc. Não é o Pelé, não, é? É mais ou menos, mas não é tanto assim. Ele fez uma bela fala, para demonstrar o seu preparo aqui, sobretudo tecnicamente, quando fez sua exposição. Por outro lado, também criticou, sobremaneira, o Ministro da Educação, que estava na outra sala aqui, no Senado Federal.

Então, para V. Exa. ver como são as coisas: criticava muito o Ministro da Educação e, por outro lado, elogiava V. Exa. É sinal que V. Exa. tem mérito e a sua explanação, na tarde de hoje, aqui, foi maravilhosa. Todos nós ficamos aqui muito felizes pelo fato de receber não só o senhor como também a diretoria do Dnit, que, certamente, terá um papel preponderante nesse grande projeto da infraestrutura do nosso País.

Parabéns!

Parabéns, Sr. Presidente.

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

Vice-Presidente.

São as alegações finais.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - É em relação à sabatina dos diretores do Dnit.

Eu, pessoalmente, já falei aqui nesta Comissão, e em tantos outros momentos, que, principalmente pelo fato de o Dnit ser uma autarquia que tem a capacidade finalística, imagino que a sabatina realmente acaba atrasando uma decisão. Então, como já advoguei isso aqui em outros tantos momentos, continuo com a mesma opinião.

Não sei como vai ser a condução deste Governo em relação àquilo que ainda hoje é a necessidade da sabatina, como vocês vão encaminhar isso, se é um projeto de lei, não sei bem qual é a intenção, mas, da minha parte, também entendo que não há sentido em os diretores do Dnit serem sabatinados no Senado. Eu acho que podem ser trocados, de acordo com a decisão administrativa do momento.

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

Ministro Tarcísio.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Quero só fazer um comentário sobre isso.

Acho que é exatamente isso. O Dnit não é uma agência reguladora. Então, os dirigentes do Dnit não têm mandato. Então, o que acontece?

Diferentemente do que acontece com uma agência, em que há uma continuidade na gestão quando se troca um governo - ou seja, troca-se o governo, os dirigentes da agência estão lá, estão com mandato -, no Dnit, não; no Dnit, troca-se todo mundo. E observem: há a posse do Presidente, no dia 1º de janeiro, e o Congresso começa a trabalhar... O ano legislativo começa em 2 de fevereiro. E quem está para sair - porque, quando há mudança de governo, acaba-se mudando toda a equipe - está lá, já naquele compasso de espera - "Poxa, vou sair" e tal -, e é justamente quando a safra está acontecendo, justamente quando as chuvas estão acontecendo. Então, a gente precisa de rapidez nessa troca. E outra coisa: isso, de forma nenhuma, prejudica o controle externo.

Então, eu trouxe até os diretores do Dnit aqui, para deixar claro o seguinte: eles estão prontos para responder ao Senado, sempre que forem convocados. Então, nós estamos prontos para prestar contas. Eu acho que isso não representa um prejuízo e fica aderente à natureza do Dnit, que é diferente de uma agência reguladora.

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

Agradeço também à Secretaria da Comissão, na pessoa do Thales, a toda a equipe, aos assessores parlamentares aqui presentes, fazendo o registro aqui do Sabóia, que é lá do Ministério de Infraestrutura e da Casa também - está emprestado lá para o Ministro, Dr. Tarcísio...

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS (*Fora do microfone.*) - Está me ajudando muito.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - ... e tem feito uma interlocução importante com os Senadores aqui desta Casa.

Antes de encerrarmos, agradeço a presença de todos e, em especial, do nosso convidado, o Ministro de Estado de Infraestrutura, Dr. Tarcísio Gomes de Freitas, e das Sras. e dos Srs. Senadores.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 15 horas e 17 minutos, a reunião é encerrada às 18 horas e 42 minutos.)