



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

REUNIÃO

02/04/2019 - 6ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Bom dia a todos.

Declaro aberta a 6ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da Primeira 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 as aprovam permaneçam como se encontram.

Aprovadas.

Alguns comunicados à Comissão, especialmente à nossa assessoria técnica, quanto a procedimentos acerca de relatórios de atividades de agências reguladoras e empresas estatais que esta Comissão recebe. Eu estou adotando algumas providências e queria comunicar à Comissão, especialmente às assessorias técnicas que acompanham o trabalho da Comissão.

Por força das leis de criação das agências reguladoras, bem como da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, conhecida como Lei das Estatais, a Comissão de Serviços de Infraestrutura recebe regularmente os relatórios anuais de atividades das agências reguladoras e das empresas estatais da área de infraestrutura.

Esses relatórios de atividades que chegam à Comissão na forma de avisos ou ofícios recebiam o seguinte tratamento: o Presidente dava conhecimento ao Plenário da Comissão do teor das matérias, por meio de comunicados, no início das reuniões; a Secretaria da Comissão enviava aos gabinetes dos Senadores membros uma cópia eletrônica de cada um desses expedientes; caso não houvesse a manifestação de algum Senador, a matéria era encaminhada ao Plenário do Senado Federal para arquivamento, sendo considerada conhecida pela Comissão de Infraestrutura.

Para enfatizar o papel fiscalizatório da Comissão de Serviços de Infraestrutura, esta Presidência adotará um procedimento diverso, que faço saber à Comissão neste momento: os expedientes serão encaminhados à Consultoria Legislativa do Senado Federal para análise e emissão de notas técnicas que embasarão a posterior decisão da Presidência; para os relatórios que não apresentarem incompletudes ou que não levantarem questionamentos de ordem técnica ou legal, será seguido o protocolo anterior, dando-se conhecimento da matéria à Comissão e, não havendo manifestação dos Senadores membros, encaminhando-se os expedientes ao Plenário do Senado para arquivamento; os relatórios de atividades que não suprirem as informações requeridas por lei ou que levantarem questionamentos de ordem técnica ou legal serão distribuídos para a relatoria de um dos Senadores membros, que indicará as ações que deverão ser adotadas pela Comissão, como, por exemplo, apresentação de proposições legislativas, realização de diligências ou audiências públicas, acionamento do Tribunal de Contas ou Ministério Público e assim por diante.

A Presidência espera contar com a máxima diligência dos Senadores e Senadoras membros para que as responsabilidades fiscalizatórias a cargo da Comissão de Serviços de Infraestrutura sejam cumpridas com presteza e rigor.

Estou fazendo isso porque, obviamente, a informação que chega a esta ou a outra Comissão não chega apenas como um espaço de despacho e carimbo. Se é submetida, por força de lei, a apresentação desse relatório à Comissão, ela tem um papel de fiscalização, de controle.

Então, por essa razão, estou adotando a providência de, antes de fazer qualquer despacho na modelagem anterior, que a Consultoria faça uma análise preliminar, e, havendo algum tipo de observação a ser feito, designa-se Relator para análise mais profunda, mais cuidadosa da matéria.

Em alguns expedientes que nós recebemos nos últimos dias, essa providência já foi adotada - alguns, inclusive, com incorreções bastante graves, que precisam, demandam atenção desta Comissão e de seus Senadores membros. Em pelo menos dois ou três casos eu designei Relator. Eu avoquei uma das relatorias. Nós vamos, então, atuar nesse sentido, porque o papel do Legislativo e da Comissão é justamente este: não só de receber e ter o conhecimento, mas, havendo dúvida razoável, atuar na forma da lei, na forma do Regimento e da Constituição Federal.

O art. 96-B do Regimento Interno do Senado Federal estabelece que, no desempenho de suas atribuições de acompanhar, fiscalizar e controlar as políticas governamentais pertinentes às suas áreas de competência, as Comissões permanentes devem selecionar, a cada ano, políticas públicas a serem avaliadas.

Nas suas primeiras reuniões anuais, cada Comissão permanente deve eleger a política pública que será avaliada e, ao final da sessão legislativa, um relatório conclusivo deve ser apresentado e apreciado pela Comissão.

Assim, solicito que as Sras. e os Srs. Senadores apresentem, em tempo hábil, por meio de requerimentos, sugestões de temas a serem avaliados, em 2019, a fim de que, nas próximas reuniões, sejam submetidos à deliberação da Comissão.

Estes comunicados cuja leitura estou fazendo serão todos encaminhados aos gabinetes dos eminentes Senadores e Senadoras.

Aviso do Tribunal de Contas da União.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 86 do TCU, Plenário do Tribunal de Contas da União, que encaminha para conhecimento da Comissão cópia de acórdão proferido pela Corte acerca de acompanhamento dos empreendimentos de geração e transmissão da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Rio Xingu.

Nos termos da Instrução Normativa da SGM nº12/2019, o expediente aguardará eventuais manifestações das Sras. e dos Srs. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual será arquivado.

Cópias do documento encontram-se à disposição das Sras. e dos Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

Na primeira parte da nossa reunião, nós temos um requerimento a ser deliberado, nos seguintes termos.

1ª PARTE

ITEM 1

REQUERIMENTO Nº 14, de 2019

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, incisos II e V, da Constituição Federal, e dos arts. 90, II, e 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, aditamento ao Requerimento nº 09, de 2019, que trata da realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PLS nº 261/2018, que “Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências,” visando a inclusão, como convidados, de um representante do Ministério da Economia e um representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística - CNTTL.

Autoria: Senador Jean Paul Prates.

É o requerimento que apresenta o Relator da matéria, Senador Jean Paul Prates.

Eu consulto o Plenário se quer fazer alguma observação. *(Pausa.)*

Não havendo qualquer observação ou acréscimo a fazer, submeto à votação.

As Sras. e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovado.

Passamos agora para a fase da audiência pública.

Gostaria de lembrar a todos que a população poderá participar também do debate, 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 audiência pública tem como convidado o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Mario Rodrigues Junior, em atendimento ao art. 96-A do Regimento Interno do Senado Federal, que estabelece:

Art. 96-A. Os dirigentes máximos das agências reguladoras comparecerão ao Senado Federal, em periodicidade anual, para prestar contas sobre o exercício de suas atribuições e o desempenho da agência, bem como para apresentar avaliação das políticas públicas no âmbito de suas competências.

Convido para que tome assento à mesa, já a postos, o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Mario Rodrigues Junior, e dou boas-vindas ao demais diretores, que passarei a nominar na sequência, todos aqui presentes nesta reunião.

Informo à Comissão e ao Diretor que disporá do tempo inicial de 20 minutos, com a tolerância desta Presidência, para a apresentação do relatório. E, na sequência, os Srs. e as Sras. Senadoras terão a oportunidade também de fazerem ponderações ou questionamentos ao nosso convidado.

A palavra está assegurada a V. Exa.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Em primeiro lugar, quero agradecer, Senador, o convite. Aqui nós até agradecemos pela oportunidade que vamos ter de mostrar um pouco o papel da agência e o tamanho da sua dimensão. Então, em nome do Sr. Senador Marcos, cumprimento todos os Senadores e autoridades aqui presentes.

Quero registrar também a presença de todos os diretores da agência, aqui presentes, nossos superintendentes. Estaremos aqui à disposição. Se, no caso, houver um debate, estamos aqui hoje com o time todo completo.

Eu vou fazer uma explanação do papel da ANTT. Até é uma apresentação longa, mas eu vou pegar os principais pontos que acho de suma importância de a gente mostrar.

A agência foi criada na Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. É uma autarquia em regime especial, regulador federal técnico e econômico. Tem como atribuições incrementar a competitividade, assegurar o serviço adequado ao público, implementar as políticas públicas do hoje Ministério da Infraestrutura.

Nós temos no nosso atual quadro: 1.705 funcionários, entre analistas, especialistas e técnicos em regulação. Total de vagas desocupadas: dos 1.705, nós temos 962 vagas desocupadas, sendo que, no total de vagas em aberto, temos 743 vagas que a agência precisa repor. Lógico que a gente sabe da crise que existe nos últimos tempos, mas isso seria motivo de um concurso público. E, mais para a frente, eu vou mostrar a necessidade que efetivamente hoje a agência tem de estar se reestruturando.

Aqui são articulações de relacionamento. Nós participamos da Rede de Articulação das Agências Reguladoras (Radar). A cada um mês e meio, dois meses, nós abrimos um café com o mercado para discutir regulação, necessidade, enfim, escutar os problemas, efetivamente, do mercado. E temos várias parcerias internacionais com outras agências reguladoras.

Nossa governança regulatória. Este é um quadro de fortalecimento regulatório. A gente tem em conjunto com o mundo inteiro as regulações - OECD. E seguimos aí, tentamos uma padronização.

Nós temos, dentro da agência, a participação social que a gente faz através de audiências públicas; o fórum de regulação, que é feito entre nossos gerentes e superintendentes; temos um estoque regulatório, hoje, aproximadamente de seis mil, sendo que efetivamente 160 são de suma importância.

Meta: Redução do fardo regulatório - e também para frente eu vou mostrar o quanto isso gera economia - e a análise de impacto regulatório.

Para vocês terem uma ideia, o País hoje... Anualmente, o Brasil edita entre 80 a 100 mil atos normativos, enquanto nos Estados Unidos isso varia entre 2,5 e quatro mil normas.

Lógico, qual é a intenção? Você minimizar o fardo regulatório, o estoque regulatório. Hoje, a agência tem mais de seis mil, como eu disse, e a nossa ideia é estar minimizando, diminuindo esses fardos regulatórios, com a aperfeiçoamento das suas resoluções, com novas tecnologias, enfim...

Só uma ideia: a nossa meta era economizar, até 2018, cem milhões, reduzindo esses marcos regulatórios. Nós já temos até o momento 400 milhões de economia, e a nossa meta, até o final do ano, seria a gente economizar R\$1 bilhão com essas ações no marco regulatório.

Vamos entrar agora na questão das concessões por modais. As nossas rodovias concedidas. Hoje, nós temos 20 concessões, fiscalizadas e reguladas pela agência; nós tivermos... temos dentro dessa malha, dessas 20 concessões 9,7 mil quilômetros, praticamente 10 mil quilômetros. Nós temos... Em 2017, foram investidos 7 bilhões, isso de investimentos, fora a questão de manutenção e operação... Opa, desculpem. Duplicação, manutenção, operação e melhorias. O setor gera 13 mil empregos diretos e 18 nas suas terceirizadas.

Aqui é uma relação das 20 concessões, abrangendo aí o Brasil todo. Eu não vou entrar no mérito de cada uma, mas depois, se precisar de alguma informação específica de alguma delas, estaremos aqui apresentando.

São 20 concessões. Algumas fotos ilustrativas: praça de pedágio, obras feitas, trevo, equipe de atendimento ao usuário, ambulância, toda a gama de serviços que a gente coloca à disposição do usuário.

Um comparativo de grau de investimento. Em 2017, o Governo, por meio do Orçamento Geral da União, gastou basicamente na concessão. No Dnit, ele investiu R\$8 bilhões.

(Intervenção fora do microfone.) (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Tivemos uma pane no painel. Enquanto o técnico retorna, vamos fazer pela...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Pela...

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

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Bom, aquele quadro estava mostrando que o grau de investimento, através de recurso do Governo, foi de R\$8 bilhões, em 2017, por uma malha aí de mais de 60 mil, 70 mil quilômetros que tem o Dnit, enquanto nós, nos 9,7 mil quilômetros, investimos R\$7 bilhões; praticamente nós empatamos, mas o grau de proporção aí dos quilômetros de rodovia... Está-se vendo o grau ou o quanto é importante o investimento da iniciativa privada.

Foram R\$8 bilhões, em 2017, por uma malha aí de mais de 60 mil, 70 mil quilômetros que tem o Dnit, enquanto que, nós, nos 9,7 mil quilômetros, investimos R\$7 bilhões; praticamente nós empatamos, mas o grau de proporção aí dos quilômetros de rodovia... Está-se vendo o grau ou o quanto é importante o investimento da iniciativa privada.

Em novembro do ano passado, nós fizemos o leilão da Rodovia de Integração do Sul, que pega a região toda do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, que teve o seu leilão com investimento previsto de R\$8 bilhões em investimentos e R\$5,6 bilhões em questão de manutenção e operação da rodovia. O leilão foi realizado no dia 1º de novembro de 2018, o vencedor foi a CCR, ela apresentou um deságio na tarifa, porque o leilão ali previa que o vencedor seria quem apresentasse a menor tarifa... O vencedor foi o grupo CCR, uma das maiores concessionárias do País, dando uma redução de 40,53% na tarifa. A assinatura do contrato foi em 11 de janeiro de 2019 e se iniciou a operação em fevereiro de 2019. Foi um grande sucesso essa nova concessão, que foi a mais recente de rodovias que foi feita.

Existimos agora... Temos hoje oito projetos em análise, sendo que dois deles vão ser ainda lançados para leilão público neste ano, que vão ser: a BR-153, Tocantins-Goiás; e a BR-101, Santa Catarina, de São João do Sul a Paulo Lopes, também em Santa Catarina. Essas duas concessões já estão em fase final, já estão na aprovação do plano de outorga.

A 364... A 365... Opa, desculpe-me: a 153, nós estamos em estudo; a que está pronta e está em análise do Tribunal de Contas é a 364,365, Goiás-Minas Gerais.

E a BR-101, terminamos todas as audiências públicas; agora nós vamos entrar no plano de outorga e encaminhar também para o TCU. A previsão é a de que a gente consiga fazer o leilão, o pregão ainda neste exercício.

Na apresentação que eu vou deixar, nós vamos ter: a BR-364; a BR-153, como eu tinha colocado aqui; a BR-040, Rio de Janeiro-Juiz de Fora; a BR-116. Essas que eu estou colocando agora são concessões que se expiram em 2021, que são a Dutra, Rio-Petrópolis e Rio-Teresópolis. Essas já estão também em análise, e a nossa ideia é concluir todos os estudos até o final do ano. Se lançar esse edital em todas as suas fases, até o final do ano que vem e quando se expirar o prazo delas em 2021, a licitação e a concessão já estarão assinadas.

Então, são oito projetos. Depois eu vou deixar a apresentação. Se também quiserem mais alguns detalhes... Sendo que um já está no Tribunal de Contas, outro está prestes a chegar lá, e o resto está tudo em preparação e em estudos.

Nessa preparação de estudos eu digo que é feita toda uma análise em conjunto com a equipe do Ministério dos Transportes e as suas secretarias, com a EPL, que faz todo o levantamento de investimento, e com a ANTT, que modela e executa o leilão. Então, é um conjunto de ações nos órgãos. Lógico... E a PPI, que hoje coordena todo o programa de concessão do Governo.

Estão aqui os oito projetos, são todos eles elencados, que eu falei, sendo que três já estão concedidos, mas a concessão se expira em 2021. A Dutra, como a principal rodovia do País, está nesse pacote.

Por que esses projetos não saem do papel? Não é que não saiam do papel, há dificuldade. Primeiro, no TCU há divergências na política pública de concessões, tanto na elaboração quanto na gestão dos contratos. Grandes entraves: licenciamento ambiental, desapropriação, remoção de interferências, ocupação na faixa de domínio e liberação de financiamentos são os principais problemas, assim, que, vamos dizer, atrasam todo o processo.

Das 13 concessões para 20, com mais de oito em carteira, sem adequação de estrutura existente.

Vamos voltar naquela tabela do número de funcionários. Hoje a ANTT... Eu fui diretor da ANTT entre 2008 e 2012, nós tínhamos na época dez concessões, hoje nós estamos com 20, e o quadro, além de se manter o mesmo, às vezes perdemos funcionários. Então a necessidade de a agência se remodelar e se reestruturar é fundamental, para que a gente possa efetivamente melhorar cada vez mais o nosso papel de fiscalização e de regulamentação.

Repactuação dos contratos. Hoje isso está muito na mídia. O que aconteceu? Nós temos as concessões da Fase 1, Fase 2 e Fase 3. Fase 3 são todas aquelas que foram licitadas em 2014, em que o País tinha um cenário brilhante, com crescimento, projeções, liberação de financiamentos do BNDES com taxas de juros atrativas. Só que, de 2014 para diante, cinco dessas concessões que iniciaram hoje estão totalmente desequilibradas. Nós tivemos queda na arrecadação, queda na produção, queda no nível de demanda de tráfego de VDM, investimentos previstos que teriam que ser feitos até o quinto ano não foram executados. Então, hoje, essas concessões da Fase 3 estão num desequilíbrio violento que, dependendo da ação que terá de ser adotada, ou elas vão virar a caducidade; ou elas vão entrar numa lei já aprovada que permite a relicitação do trecho, sendo que o concessionário existente mantém a manutenção da rodovia até que o novo pregão se concretize; ou a revisão quinquenal, que seria a solução adequada para esse processo. Ou seja, o que é a revisão quinquenal? Pega-se tudo que está desequilibrado do contrato e reequilibra, trazendo para um novo patamar, como se fosse iniciar uma concessão agora. Só que isso é muito complicado, e o Governo está até nos dando orientação para não focarmos muito nessa forma, apesar de ser a forma que seria a correção definitiva dos problemas. Mas não sabemos o posicionamento do TCU, o quanto da aprovação que isso vai ter. O Governo vai focar hoje muito mais no que eu digo, de relicitação.

Esse quadro mostra um pouco. Caducidade: vamos imaginar que não haja a relicitação, e não haja revisão quinquenal; nós vamos cair na caducidade. Num pedido de caducidade desses, é montado um processo dentro da agência por não cumprimento do contrato. É um processo longo, você tem que montar uma comissão, fazer uma série de segmentos, e fatores que nós temos que relevar. Um processo desses, se iniciar uma caducidade, leva no mínimo de um ano e meio a dois anos, para a gente concluir a caducidade.

Mas veja bem, vamos lá. Previsão normativa, na caducidade, é a Lei 8.987.

Pagamento via OGU, o que o Governo teria que bancar se tivesse os investimentos nessas rodovias. Gastaria 5,8 bilhões em investimento nas rodovias. Esses investimentos são os previstos em contrato.

A duplicação seria por gatilho. Ou seja, quando você tem uma demanda muito grande num determinado trecho da estrada, você vai fazer uma terceira faixa ou vai duplicar. Ou seja, então, a duplicação entraria na forma de gatilho: quando necessário, vai lá e faz a interferência.

Descontinuidade. Veja bem, se der uma caducidade, entre você iniciar novamente o processo, preparar, passar por todas as fases - TCU e aprovação - até concluir o leilão, são quatro anos em que ficaríamos desassistidos dessa concessão... Desassistidos, nem tanto. O Dnit teria que assumir a manutenção e o Governo, se tiver capacidade, manter os investimentos.

Expectativa da tarifa será de aumentar, porque a deterioração, com certeza, dessas rodovias vai piorar e o Governo terá que gastar 430 milhões/ano para fazer a manutenção. Governo, quando eu digo, se tiramos a concessionária.

Enquanto que na relicitação nós traríamos também o Governo pagando uma fatura de 5,8 bilhões para manter os investimentos. Também por gatilhos de demanda. A continuidade em nível mínimo seria de três anos. Ou seja, até também haver a licitação a vantagem aqui é que a atual concessionária terá que manter a rodovia sem investimentos, mas fazendo uma manutenção adequada.

Expectativa de tarifa também alta e quanto ao impacto orçamentário aqui no Governo - como a concessionária manteria a manutenção -, não haveria o gasto de 430 milhões, se houvesse a caducidade.

A revisão quinquenal. O contrato e Resolução da ANTT 675 permitem legalmente isso. Indenização não teremos, não teremos de fazer novos investimentos porque nós vamos reprogramar os investimentos. Duplicação integral da concessionária, do quilômetro que deve ser feito. Ou seja, no decorrer do prazo do contrato, a rodovia inteira vai ter que ser duplicada no prazo do contrato.

Continuidade na prestação do serviço, teremos continuidade. A expectativa de tarifa é baixa, enquanto nos outros dois casos ela é alta. E também não teríamos o impacto orçamentário no dinheiro da União de 430 milhões.

Ferrovias. Senador, o debate a gente abre na sequência.

A ANTT licita e concede ferrovias ao setor privado.

Cabe a sua gestão e fiscalização da execução dos contratos.

Investimentos: segurança e capacidade.

Cargas e passageiros.

Nós temos hoje, no transporte de carga, 13 concessionárias, numa malha de 29 mil quilômetros concedidos. Sendo que desses 29 mil, somente dez mil estão em operação. O resto são trechos que não demandam carga, o concessionário não os utiliza, e isso, nas renegociações, que também serão um capítulo para frente, eu vou entrar um pouco em detalhe.

Transporte regular de passageiros. Nós temos a ferrovia da Vale de 1.757km.

Trens turísticos. Temos o histórico-cultural: preservação da história ferroviária nacional (Trem do Vinho, no Rio Grande do Sul).

Trens comemorativos: celebração de um evento específico (Trem do Forró).

Total: 2.390 km

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Então, vou acelerar aqui.

Novas concessões ferroviárias. Nós temos a da Norte-Sul, que foi realizada na semana passada, na quinta-feira da semana passada. Por detalhe, um sucesso. Tivemos a Norte-Sul com dois participantes. Com deságio, o concessionário teria de pagar de outorga 1,350 milhão, que era previsto no edital, e quem venceu ganhou com uma outorga de 2,7 bilhões, mais de 100% de ágil, também com um nível de investimento muito grande que eu vou entrar em detalhe na próxima. Então, a Norte-Sul foi a primeira feita. Aliás, acho que, desde 2007, foi a primeira concessão ferroviária que foi feita e teve esse sucesso.

Nós temos, para este ano ainda, a possibilidade da Ferrogrão e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste da Bahia, a Fiol.

Eu vou colocar aqui.

Este é o de que eu falei que foi semana passada. O Capex do investimento 2,7 bilhões e o valor da outorga de 2,7 bilhões. Esse realmente foi uma vitória.

A Fiol tem uma previsão de 3 bilhões em investimentos. Próximos passos: já foram feitas audiências públicas, estamos terminando o plano de outorga, que vai para o ministério. O ministério aprova o plano de outorga e o encaminha para o TCU. Com o TCU aprovando, estamos aptos a fazer a publicação do edital. A gente acredita que, tanto a Fiol como a Ferrogrão, que têm um investimento de 12,6 bilhões, a gente tenha a possibilidade ainda de lançar este edital neste ano. Estamos em fase final de encaminhamento aos órgãos: Ministério da Infraestrutura e Tribunal de Contas.

(Manifestação da plateia.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Agora vamos falar - vou acelerar - um pouco das renovações das concessões existentes.

Temos, em cinco das concessões que estão qualificadas pela PPI, uma estimativa de incorporar de 20 bilhões a 25 bilhões de investimentos nessas concessionárias. Então temos a Rumo Malha Paulista, Estrada de Ferro Carajás, Estrada de Ferro Vitória a Minas, MRS Logística e Ferrovia Centro-Atlântica.

Essas todas, como está a Rumo, já estão no Tribunal de Contas, em fase final. Acreditamos que, até o meio do ano, a gente assine essa renovação. Essa renovação incrementa novas políticas de fiscalização, de regulação e novos investimentos.

Para se ter um caso aqui: vamos ter 5 bilhões na Malha Paulista que devem ser aplicados nos cinco primeiros anos. Também essa já está em fase final no TCU. Esta está praticamente pronta para ser assinada.

Nós temos as próximas... Eu não vou entrar em detalhe, apesar de que esse é um assunto polêmico.

Na Estrada de Ferro Carajás, são previstos 11,3 bilhões, mas aqui entra uma novidade, que são esses 2,6 bilhões para se fazer como investimento cruzado. Ou seja, do dinheiro dessa outorga, 2,6 bilhões vão ser para construção da Ferrovia Fico, que não faz parte do trecho que está sendo reconduzido. É o famoso investimento cruzado. A isso já coube muita discussão.

Na MRS Logística, a inclusão também de investimento cruzado seria fazer o Ferroanel na região metropolitana de São Paulo.

Eu vou passar às outras.

Temos duas concessões na Transnordestina.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Uma delas já está em fase de caducidade; já foi aberto o processo. Sobre a outra, o relatório está concluso também para a abertura da caducidade. Qual o porquê disso? Os investimentos não foram feitos, houve defasagem, e as obrigações não foram cumpridas. Então, determinou-se a caducidade dos dois.

Quanto aos passageiros rodoviários, aos ônibus:

- transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- linhas regulares de ônibus de longa distância, o que é feito através de autorização;
- linhas regulares de ônibus semiurbano - é uma autorização especial;
- fretamento: autorização (viagens periódicas com itinerários definidos);
- garantia da qualidade para os usuários e competição entre linhas.

Estes são os números, para ilustrar: 70 milhões de passageiros transportados no Brasil; cinco mil empresas operadoras cadastradas; 3,5 mil linhas e serviços regulares; 70 mil motoristas cadastrados; 29 mil veículos cadastrados; quatro milhões de viagens; 300 mil empregos diretos gerados.

Há novas regulações.

Estamos com o processo de abertura de mercados novos. A mobilidade urbana interestadual está em plano de outorga também no Ministério para uma nova licitação. E há o transporte por fretamento.

Passamos ao transporte rodoviário de cargas. Hoje, mais de 60% do transporte rodoviário de cargas são feitos na matriz de transporte.

Para fazer uma ilustração, nós temos 1,876 milhão de veículos. Entre autônomos, empresas e cooperativas, há 1,870 milhão de veículos. A idade média da frota hoje é de 12 anos.

Há projetos em andamento.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Há algumas revisões na melhoria da tecnologia: cadastro no Registro Nacional de Transporte via *web*; transporte internacional de cargas, com modificações de frota via *web*; revisão de várias resoluções. Inclusive, aqui entra a tabela de preço mínimo, tão discutida no País hoje. Para essa tabela de preço, hoje, na ANTT, existe uma lei, existe uma regulamentação, mas nós estamos aprimorando essa tabela. Então, foi contratada a Esalq, da USP, que já fez vários levantamentos e estudos. Já temos cinco audiências públicas marcadas, para que, efetivamente, a ANTT solte uma resolução com uma regra muito mais adaptada do que a que hoje está em prática.

Por último, nós temos, em inovação, um projeto que nós vamos implantar aqui, que é a balança em movimento. O caminhão vai passar por um sensor, que vai verificar se há excesso de carga. Como não existe uma regulamentação para multar com o caminhão em velocidade, nós vamos acabar com a entrada dos caminhões na praça de pesagem da seguinte forma: se o caminhão passou pelo sensor e está com carga em excesso, ele entra, mais na frente, para o bolsão; afora isso, ele vai embora. Então, essa é uma tecnologia fantástica. Já fizemos dois *workshops* com participação internacional. É uma tecnologia muito avançada que vai melhorar muito as condições de trafegabilidade dos veículos.

O agente remoto é o que eu falei agora. Expliquei mais ou menos isso. Já fizemos os testes com sucesso e agora estamos implantando isso, que, inclusive, tem que ser regulamentado pelo Denatran e também está em fase de conclusão.

Por último, o Canal Verde Brasil, que foi uma outra inovação que a ANTT fez.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Nós temos pórticos instalados no Brasil todo, com 55 pontos. O que ele faz? É um pórtico que, quando pega o caminhão, já vê lá se o caminhão recolheu os impostos - isso é uma informação para as secretarias de fazenda estaduais -, se o caminhão está com o registro da ANTT correto, se o conhecimento do problema... se está de acordo com a carga; tudo isso ele consegue com a leitura do caminhão. Então, é uma modernização. Para se ter uma ideia, em um ano e meio, nós já fizemos 75,645 milhões de verificações. Então, isso realmente foi um avanço muito grande.

Outra coisa que com o Canal Verde se ganha muito, principalmente no Porto de Santos, é que, com essa leitura, nós não temos mais as filas enormes que ficam nas rodovias...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... porque no sistema eles já têm condição de entrar diretamente no porto.

Basicamente, eu acho que fiz um comentário geral. E estou aqui - eu e meus companheiros - aberto para qualquer questionamento.

Muito obrigado. Agradeço mais uma vez a oportunidade que a gente está tendo de mostrar um pouco, para vocês verem, o grande papel que a agência tem neste País.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece a presença do Sr. Mario Rodrigues Junior.

Nós vamos passar agora à fase dos questionamentos e ponderações dos Senadores, não sem antes fazer aqui um registro da presença dos nossos demais diretores da ANTT: Elisabeth Braga, Diretora que acompanha o Diretor-Geral; Weber Ciloni, que também é Diretor; e Marcelo Vinaud Prado, também Diretor.

Também acompanham o Diretor-Geral: César Augusto Dias, Chefe de Gabinete do Diretor-Geral; João Paulo de Souza, Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros; Marcelo Alcides dos Santos, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária; Rosimeire Lima de Freitas, Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas; Murshed Menezes, Superintendência Executiva; Nauber Nunes do Nascimento, Superintendência de Fiscalização; Yoshihiro Lima Nemoto, Superintendência de Governança Regulatória; Fernando Augusto Formiga, Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário; Maria Alice Nascimento, Assessoria de Relações Institucionais; Ana Beatriz Gonçalves Lira, Assessora da Diretoria-Geral; também Durval Valente, Assessor Direto da Diretoria-Geral; e Frederico Antonio Lacerda Marinho. São eles que acompanham o Diretor-Geral nesta audiência.

Passamos agora à lista de oradores inscritos.

Há quatro Senadores já inscritos para questionamentos. O primeiro é o Senador Eduardo Gomes, do MDB, de Tocantins. V. Exa. tem a palavra.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO. Para interpelar convidado.) - Sr. Presidente Senador Marcos Rogério, em primeiro lugar, quero parabenizar V. Exa. pela iniciativa. Tenho certeza de que esta Comissão, sob sua presidência, tem promovido debates específicos, importantes, pontuais para o desenvolvimento do País, e não é diferente hoje com a ANTT.

Quero cumprimentar o Dr. Mario Rodrigues Junior, nosso Diretor-Geral, e todos os colaboradores, diretores da ANTT, essa agência tão importante.

Diferentemente do que se pode imaginar, do nosso questionamento e das informações necessárias às questões atribuídas e que trazem o Tocantins para o centro das discussões de logística de transporte no País...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) - É. O Tocantins está no meio da confusão. É o Estado da integração nacional. É muito importante o funcionamento da ANTT, com todas as suas prerrogativas.

Ao invés de falar só do meu Estado, que teve na semana passada o leilão da Ferrovia Norte-Sul, também com reposicionamento sobre a duplicação da BR-153, a concessão, eu gostaria de aproveitar este momento para fazer algumas considerações mais amplas com relação ao marco regulatório no Brasil.

Eu me lembro, Senador Marcos Rogério, de que no nosso período, ainda na Câmara dos Deputados, iniciei um voto de relatoria sobre o papel das agências e a lei das agências, a famosa lei das agências. Vão desde a discussão sobre a própria implementação de todas as agências: Aneel, ANTT, Anvisa, que é aquele primeiro questionamento de que as agências vivem num permanente exercício de pedirem para ser autônomas, primeiro, pelas dificuldades financeiras.

Há uma dificuldade de alguns Governos em manter o que está na lei de distribuição específica de recurso. Então, os recursos das agências via de regra servem para contingenciamentos, para equilíbrio de déficit fiscal e uma série de outros artifícios, desde a inexplicável realidade de ver o seu quadro de pessoal reduzido. Então, eu fico assim curioso, Presidente, porque não só esta Comissão, que é específica do tema, mas dezenas de Comissões no Congresso Nacional, no Senado e na Câmara, debatem a necessidade de rodovias, ferrovias, fiscalização, qualidade dos serviços, e ao mesmo tempo, historicamente...

Espero que isso não aconteça agora, com o Presidente Jair Bolsonaro. Eu tenho certeza de que o Presidente da República talvez tenha... Até pela sua restrição de debate ideológico sobre o papel das agências, que ele possa, com o nosso apoio aqui, modificar a lei, Presidente, para que as agências realmente, de verdade, tenham autonomia.

Aí vai a minha pergunta ao nosso Diretor-Geral, porque curiosamente vivemos uma etapa em que é preciso fazer a retomada dos projetos de concessão. Há, no Governo, o Ministro Paulo Guedes, que esteve aqui na semana passada falando

da necessidade da aprovação da reforma da previdência, para melhorar o quadro econômico, para que isso se reverta em processos de parceria público-privada e outros instrumentos. Nenhum desses instrumentos funcionará se a agência não estiver em condições de atender.

Então, por exemplo, quando eu vejo a duplicação da rodovia 153 e o trecho até Aliança, já fico preocupado porque no planejamento eu gostaria de ver a continuidade, porque nós estamos vivendo... O Tocantins está bem atendido, na sua metade, tanto pela Ferrovia Norte-Sul, de um lado, quanto pela rodovia. Então, eu queria saber se já existe planejamento nesse sentido. E no fundo, Presidente, a gente está participando desse debate aqui para falar o que é preciso... Eu tenho certeza de que esta Comissão, com o Presidente dinâmico que tem, com todos os Senadores aqui, precisa trabalhar paralelamente na questão do fortalecimento do papel das agências, porque senão é uma ilusão. A gente vai ter, daqui a seis meses, um ano, a mesma exposição aqui por falta de pessoal.

O que faz o Governo dar certo é um marco regulatório consistente, autônomo. Eu tenho certeza de que a crise abalou bastante os projetos de infraestrutura no País, mas esse abalo poderia ter sido menor se as agências estivessem com os recursos descontingenciados, com pessoal adequado. Até essa própria dinâmica da relicitação ou de o concessionário ficar no trecho até chegar a nova concessionária seria outra.

Minha última pergunta é se é possível que a agência mantenha permanentemente aqui as informações para que todos os Senadores, sob a liderança do Presidente, possam provocar essa mudança na prática. E também uma outra pergunta: analisando o quadro de vigência dos mandatos, parece-me que a ANTT tem ainda, vai ter nos próximos dias ou nos próximos momentos, a indicação de mais um diretor?

Então, seria essa pergunta e a pergunta sobre os projetos complementares, em que fase estão. Eu fiquei muito animado com o que vi, mas quero ver um pouquinho adiante.

Muito obrigado, Presidente, pela sua presidência.

Meu abraço a todos da ANTT e o nosso esforço para que o Congresso antecipe as dificuldades que a ANTT vai ter, porque é assim: se tudo der certo, nós vamos ter problema. Então, que a gente resolva o problema agora.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece a V. Exa. Eu gostaria de ponderar com o nosso convidado, temos alguns Senadores inscritos, que a gente faça a sequência dos Senadores, V. Sa. anota os questionamentos e, ao final, responde, para a gente otimizar o tempo.

Na sequência, pela ordem de inscrição, o Senador Esperidião Amin.

V. Exa. é o terceiro inscrito. Senador Esperidião Amin, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Uma injustiça com o Senador Nelsinho Trad.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu fiquei até animado de conceder a palavra a ele, mas...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Às vezes é uma fatalidade, como nós dizemos lá em casa, Maktub.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - A mim pareceu apropriado...

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS) - É uma honra ceder meu eventual lugar a V. Exa. V. Exa. sabe disso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar convidado.) - Eu não vou ser muito prolixo, mas tenho vários assuntos a tratar.

Eu sou um cliente persistente em relação aos trabalhos da ANTT e, às vezes, até recalcitrante. Nada pessoal. Mas a única ação popular que eu tentei na minha vida foi num tópico que envolve a ANTT, o Ministério dos Transportes e a concessionária.

Eu não vou repetir aqui que, por considerar que o regime de concessões é hoje a única forma de nós investirmos em infraestrutura, nós temos que aperfeiçoá-lo. E isso envolve fortalecer as agências reguladoras, no caso, a ANTT e também as sanções que ela deve aplicar às concessionárias inadimplentes, como é o caso da BR-101, em Santa Catarina, onde nós temos inadimplências absurdas, e eu vou mencionar uma só. Todo mundo conhece Balneário Camboriú, é o sonho de muitos pelo menos frequentar. O fato de nós termos um novo centro de convenções no Município de Balneário Camboriú e não termos a ponte nas marginais já construídas significa que nós estamos remetendo para a rodovia, que já está congestionada, o tráfego local. O contorno viário da Grande Florianópolis é o nosso calcanhar de Aquiles, o que me faz visitar mensalmente a ANTT.

Então, eu queria fazer aqui colocações pontuais, porque não venho trazer...

Primeiro, sobre o fortalecimento das agências reguladoras e também sobre efetiva fiscalização e classificação dos trabalhos das concessionárias. Nós não temos hoje um mapa mostrando quem é bom concessionário ou mau concessionário. Já temos? Não temos. Portanto, não podendo fazer um *ranking* das concessionárias, nós jamais saberemos distinguir a boa da ruim.

Segundo: nós temos que evoluir muito, dessa questão das praças de pedágio hoje, para métodos que são muito mais modernos no mundo inteiro. Há uma coisa que ainda não consigo entender nas nossas praças de pedágio: por que, no Brasil, quem tem o Sem Parar dá o gancho à direita e quem não tem o Sem Parar vai direto? Deu para entender? Nos países que eu conheço, quem tem o Sem Parar...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - ... vai pelo caminho mais curto. Aqui, ele dá um gancho à direita. Em Portugal não é assim - inverte-se a piada -, em Portugal quem tem o Sem Parar vai direto, mas aqui não: aqui dá o gancho à direita - se fosse na Inglaterra, daria o gancho à esquerda.

Então, eu acho que isso pode ser consertado, além...

(Soa a campainha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - ... da evolução do radar.

Mas eu não vou trazer aqui as minhas questões particulares. Acho que é preciso que a agência reguladora premie quem anda no trilho certo e puna quem anda no trilho errado, que é o caso que nós vivemos em Santa Catarina. Eu trago a público a minha cobrança de que nenhuma multa foi paga até hoje pela concessionária que está sete anos atrasada na principal obra - atrasada! Ou seja, o atraso é de sete anos. Então, num contrato de concessão... Acho que lá é de 25, não é? Ou é de 30 anos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Num contrato de 25, 7 mais 4... Já comeu metade do contrato! E já está...

(Soa a campainha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - ... na segunda empresa concessionária! Para concluir, quero trazer um fato concreto.

Ontem eu ouvi uma entrevista do Ministro Tarcísio sobre a movimentação dos caminhoneiros, que pode nos levar a uma nova crise. E o Ministro comentava sobre a questão do combustível, sobre a questão dos intermediários do frete.

Olha, eu criei as centrais de frete em 1979 para evitar... Implantei cinco em Santa Catarina, que é um Estado de pouca geografia, naquela época em que não havia celular, os meios de comunicação... Para quê? Para reduzir os intermediários. Eu acho que hoje nós temos muitas outras alternativas, e isso faz parte do caldo que pode nos levar a uma nova greve de caminhoneiros.

(Soa a campainha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E, para concluir, eu tenho uma pergunta e um pedido para reiterar em público: desde 2013, nós temos a chamada lei que regula a relação com os caminhoneiros, estabelecendo áreas de repouso, que tem a ver com acidente, tem a ver, enfim, com a condição do ser humano - enquanto, Presidente Marcos Rogério, for lícito dirigir; porque, dentro de seis anos, na Europa, começaremos a ter leis - prestem atenção! - proibindo que veículos sejam conduzidos por seres humanos. Nós estamos caminhando para isso. Eu assisti em Barcelona ao Ministro de Ciência e Tecnologia dirigir, em Barcelona, um caminhão na Suécia - dirigir, assim. O caminhão lá não tinha motorista. Mas isso é uma previsão, posso errar por alguns anos.

Eu quero saber o seguinte: quantas áreas de repouso nós já temos instaladas no Brasil? E reiterar a V. Exa. em público que ontem eu liguei para o Ministro: "Olha, implanta a primeira perto da Trombeta; já que aquele projeto malfeito foi exorcizado, o senhor tem a área disponível". Se é que já tem alguma área de repouso. Já tem alguma? *(Pausa.)*

Não há nenhuma área de repouso, seis anos depois da lei. Vou repetir: nenhuma área de repouso implantada no Brasil. Nenhuma.

Então, nós temos a área cercada, pronta, e eu quero aqui publicamente fazer o pedido ao Dr. Mario Rodrigues, cuja lhanza no trato e cuja relação pessoal eu prezo muito. Mas eu tenho um apreço infinito; agora, os meus eleitores estão com a paciência estourada comigo e com os nossos problemas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Amin. Apenas pegando carona na ponderação de V. Exa. e do Senador Eduardo Gomes, dentro dessa linha de fortalecimento das agências - na sequência, asseguro a palavra a V. Exa., Senador Nelsinho. Apenas para uma reflexão, e acho que a Comissão vai ter que... como é a Comissão que trata dessas questões, há um decreto do Governo que altera, inclusive, vencimentos dos diretores das agências. Não quero entrar no mérito aqui se ganham mais, ou menos, mas, dentro dessa lógica de fortalecimento das agências e dessa independência, de não se curvar, simplesmente, à vontade do Chefe do Executivo ou de quem quer que seja, parece-me estar numa direção perigosa essa iniciativa. Eu já tomei a iniciativa de solicitar informação formalmente, porque parece que teria sido feito por decreto. É só para frisar aqui que é um tema pelo qual certamente nós vamos ter que passar também.

Na sequência, asseguro a palavra ao Senador Nelsinho Trad.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS. Para interpelar convidado.) - Bom dia, Senador Marcos Rogério. Queria também cumprimentar todos os pares que abrilhantam esta manhã de trabalho. Cumprimento também o Dr. Mario Rodrigues Junior, Diretor-Geral da ANTT, e presumo que o Diretor já deva imaginar o nosso questionamento, sendo oriundo do Mato Grosso do Sul.

A BR-163 corta o Estado de ponta a ponta. Ela tem, através de um contrato de concessão feito com uma empresa, a CCR MSVia, algumas obrigações que estão para ser cumpridas e que não foram. Os meus questionamentos são justamente em função dessa vacância de ações que tem prejudicado muito o nosso Estado e os Municípios lindeiros a essas intervenções. É uma rodovia extremamente perigosa, com tráfego intenso. O nosso Estado tem como ponto forte o agronegócio, e é essencial que possamos garantir que o contrato seja cumprido, que as obras possam ser retomadas e que essa situação possa ser, de uma vez por todas, resolvida. Esse é um problema que aflige também o Governo do Estado. O Governador Reinaldo já esteve reunido com o senhor, junto aos seus colaboradores, e a pergunta que eu quero deixar aqui é a seguinte: como a ANTT pode atuar para garantir a plena execução do contrato e do cronograma de obras dessa concessão? Especificamente, o que a Agência Nacional tem feito para assegurar que essas obras de duplicação dessa essencial rodovia que corta o nosso Estado sejam concluídas? Se não forem, quais as penalidades que a empresa que assinou o contrato deverá ter em função do não cumprimento do mesmo?

Uma coisa é constatada: não se falha ao cobrar os pedágios dos usuários. Isso é uma coisa que, tendo obra ou não tendo, está lá a caixa do pedágio funcionando a todo vapor. E a gente quando sai de uma campanha... Campanha eleitoral é importante para todos nós porque nos leva a conhecer os problemas de perto, pelos quatro cantos que visitamos, nas regiões por onde atuamos, e é impressionante o número de reclamações que temos em relação a essa questão. Não houve um lugar que eu tenha ido no Mato Grosso do Sul em que as pessoas não reclamem em função da demora, do alto preço do pedágio; ou seja, parece que se assinou um contrato, e viraram as costas para Mato Grosso do Sul.

Enquanto eu estiver por aqui, pelo menos voz de alguém reclamando meu Estado vai ter. Então, eu peço providências do Diretor-Geral da ANTT, Mario Rodrigues Junior, no sentido de se restabelecer aquilo que foi assinado. Não estou pedindo nada que não venha a ser aquilo que previamente deve ter sido analisado, deve ter sido estudado, deve ter sido assinado pelas partes.

Era essa a colocação.

(Soa a campanha.)

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS) - E quero parabenizar V. Exa. por ter vindo aqui e lhe dar as boas-vindas. Eu penso que muitos já tiveram a oportunidade de fazer isso, e quero dizer que isso é muito importante para a gente. Realmente, cresce no meu conceito aquele que vem aqui e nos agracia com a presença e nos enriquece com uma reunião desse quilate. Obrigado, Presidente e aos demais pares.

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

Na sequência, pela ordem de inscrição, Senador Carlos Viana.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Bom dia, Presidente Marcos Rogério. Bom dia a todos os Senadores e Senadoras presentes.

Gostaria que V. Exa. me permitisse sugerir que o Diretor da ANTT respondesse aos nossos pares. São perguntas muito amplas que exigem um aprofundamento. Eu tenho certeza de que eles vão, em algum momento, pedir uma réplica. E, logo em seguida, nós damos sequência, porque eu tenho pelo menos três perguntas, uma vez que o meu Estado de Minas Gerais é o que se discute mais e é o mais prejudicado nas decisões da ANTT.

Então, eu gostaria, primeiramente, se fosse possível, que ...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Acolho a sugestão de V. Exa. São oito inscritos.

Vamos fazer dois blocos de três... Um de três e outro de quatro.

O Diretor tem a palavra para responder aos Senadores.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Bom, mais uma vez estou à disposição aqui para este debate, que acho muito importante até também para que a gente consiga mostrar o que a ANTT vem fazendo.

Vamos começar pela questão da agência, da sua independência. Acho que realmente é fundamental que, não só para a ANTT como para todas as agências, cada vez se reforce mais a questão da independência da agência. No nosso caso, sempre com o Ministério dos Transportes, hoje com o Ministério de Infraestrutura, a gente trabalha muito em consonância, em harmonia com o ministério. Não que a ANTT não tenha autonomia, mas a gente discute muito e a gente também não tem uma determinação: "Olha, tem que ser dessa forma". Cabe muito à agência a decisão.

Lógico que nós dependemos totalmente do Governo. Hoje nós não temos orçamento. Nós dependemos do Orçamento da União. A gente não tem como fazer reposição de funcionário, depende de concurso público. Enfim, se tudo isso melhorar e se tivermos soluções, sem dúvida nenhuma, o papel da agência vai melhorar significativamente.

Eu tenho que fazer publicamente o agradecimento ao comprometimento da equipe técnica da ANTT. Ela é simplesmente fantástica. A gente tem altos profissionais, só que, no começo da apresentação, você vê que nós temos quase 800 vagas que têm de ser preenchidas. No decorrer... Cada vez mais a ANTT é exigida, nós estamos com novas concessões de ferrovia recentemente. Tivemos uma no Rio Grande do Sul assinada em fevereiro, temos duas para este ano e mais seis para o ano que vem. E a agência está lá hoje com o seu quadro deficitário. Lógico, estamos dando conta do recado? Estamos. Porém, poderíamos estar atuando muito melhor do que estamos.

Temos a necessidade do concurso público, temos a necessidade de realmente ter mais autonomia, apesar de que, em relação ao nosso Ministério, não há imposição. A Diretoria da agência tem uma liberdade na sua condução. Lógico, seguimos as orientações da política pública do Governo, o que nos é orientado. Um dos exemplos é que nós estamos modelando as renovações com investimento cruzado. Isso é uma política de Governo, e nós não entramos no mérito, mas tudo que cabe à agência realmente temos.

É fundamental que a Lei das Agências seja aprovada. A família agradece melhorar os salários dos diretores aqui. A gente tem que ter toda essa participação. Temos na Casa aqui a Lei das Agências e temos também o marco regulatório na parte de transporte de cargas. Isso é fundamental para a gente avançar nisso.

(Soa a campainha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Sobre Tocantins, eu digo o seguinte: Tocantins está bem assistido, agora com essa nova concessão. Acho que foi um ganho muito grande, nós vamos melhorar a logística do transporte ferroviário do País e a questão rodoviária também, pois nós temos ali atuações, duplicações.

Sobre os outros projetos o que a gente tem a dizer é o seguinte: são dois para este ano, 364 e 365, e a 101, Santa Catarina. As outras seis que envolvem também questões dos Estados têm previsão para que, até o ano que vem, estejam prontos.

Não sei se faltou alguma...

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) - Isso inclui a complementação da 153, essa segunda etapa?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Sim.

Bom, posso ir para o Senador Esperidião?

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

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - O Senador Espiridião, inclusive, na semana passada... Ele disse que mensalmente o Senador está lá nos cobrando, e cobrando com razão.

Na última reunião que nós tivemos, Senador, fomos verificar. Camboriú já começou a obra de um lado, já iniciou a obra. A informação é de que, apesar de iniciar atrasada... Porque eu, em janeiro, disse ao Prefeito que essa obra seria iniciada e foi iniciada. Tivemos questões de interferências que o Município teve de fazer, de deslocar um hotel, interferência de saneamento, mas a obra já começou de um lado.

Há previsão para outra, Marcelo?

(Intervenção fora do microfone.)

Estamos discutindo e aprovando o orçamento.

É o seguinte: a própria agência fez uma norma. Quando uma obra não é do PER e ela é incluída, a gente só dá início se o projeto está aprovado, se o orçamento está fechado. Então, Camboriú já começou de um lado. Previsão? Um ano e meio, Marcelo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - A previsão da ponte?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Não, do outro lado. A previsão é de 12 meses ou de 18 meses.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - A iniciada.

Bom, voltando à questão do bolsão para descanso dos caminhoneiros. Realmente, nós não temos implantado. O senhor também já lançou e já até identificou áreas possíveis para que a gente faça isso.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Nós estamos estudando porque não é só ter o bolsão, nós temos de ter uma operação no bolsão. Vai ter de instalar uma assistência, um lugar para o caminhoneiro descansar, comer. Enfim, é uma coisa a ser explorada. Nós vamos começar - já iniciamos - um estudo sobre isso para possível exigência... Até hoje não temos implantado nenhum.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Mas essa decisão da ANTT foi tomada em 2014. Está no meu anexo.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Perfeito, Senador. Até hoje, infelizmente, não temos, mas estamos reforçando isso e vamos começar a exigir essa implantação.

O contorno de Florianópolis é uma obra muito significativa para a região, toda a Grande Florianópolis. É uma obra que realmente, como o Senador disse, está oito anos atrasada. É verdade. Sendo que uma parte dela... O grande problema dessa obra foi a questão da desapropriação. Só avançou a desapropriação depois que nós construímos, montamos uma base regional em Santa Catarina e tivemos o apoio de uma juíza que fez um trabalho fantástico porque, realmente, um dos grandes entraves foi esse, fora a questão de projeto, de licenciamento ambiental... Não estou aqui justificando. O importante é que a obra, agora, atingiu um patamar... E também já estamos atrasados no compromisso que tivemos em janeiro, de se iniciar em janeiro essa obra. Nós tivemos, com a alteração do traçado, que teve de fugir de uma região... O Município de Palhoça, junto com o Ministério das Cidades, fez praticamente uma cidade de moradia, do Minha Casa, Minha Vida. Tivemos de deslocar isso. Para que isso fosse aprovado, nós fomos obrigados a fazer três túneis por exigência ambiental, e já temos a licença ambiental que saiu recentemente.

Então, a expectativa é de que, em 30 dias, a gente consiga começar a trombeta, porque...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... já é uma obra que está no PER e de que, de três a quatro meses, a gente - depende hoje da agência - consiga aprovar um projeto desse porte.

É uma obra que vai custar mais de R\$1,6 bilhão e é uma obra de túnel. Túnel é uma obra cuja execução deve ser feita com muito cuidado, porque no túnel pode haver um imprevisto. Você começa a escavar e daqui a pouco aquilo desaba. Lógico que com todos os estudos de engenharia, mas sempre temos que ter um contingenciamento de possíveis problemas

que podem acontecer. Então, é um projeto em que a gente tem de ser muito criterioso. Como a ANTT está também com falta de estrutura, a gente contratou a Universidade de Santa Catarina para nos apoiar na análise desse projeto. A nossa previsão é de que, em quatro meses, a gente esteja com esse projeto totalmente alterado.

Porém, como existe essa norma, nós íamos na tarifa agora jogar um valor estimado para se iniciar violentamente essa obra e, em seis meses, nós iríamos concluir o orçamento total. O Tribunal de Contas não aceita isso, baseado na norma que a ANTT tem de ter o orçamento aprovado e ter o projeto aprovado. Por isso, nós estamos segmentando essa obra em duas obras. Nós vamos, em dois meses praticamente, no máximo em três, aprovar esse primeiro trecho, mas já assumimos o compromisso com o Senador Esperidião, com a população, com o Governo e com a frente parlamentar de que nós, em 30 a 40 dias, vamos iniciar a trombeta. Inclusive, nós posicionamos o Senador sobre isso, certo, Marcelo?

A Lei do Caminhoneiro. Sobre a questão do caminhoneiro, eu já falei. Sobre Camboriú, já falei. Os pátios... Infelizmente, as bolsas são uma coisa de que realmente temos que tratar de uma outra forma.

Colocaram-me aqui que...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... dentro do Ministério de Infraestrutura, a ANTT já criou um padrão para que esses pontos sejam implantados nas vias concedidas, sendo que o primeiro está sendo implantado na BR-116, Paraná-Santa Catarina. Ainda não está implantado. O Senador também tem razão, porque é um pedido desde 2014. Para a bolsa de descanso para caminhoneiro, não é só ter a área; nós vamos ter que criar ali uma estrutura para que isso seja contemplado.

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

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Senador Nelsinho, o seu Estado é um pouco mais...

Eu não sei se o senhor chegou a pegar o final da minha apresentação, mas nós temos as concessões da Fase I, que são as antigas, que inclusive já estamos estudando - Dutra, Rio-Petrópolis, Rio-Teresópolis; nós temos a Fase II, que são essas concessões que inclusive estão em Santa Catarina; e a Fase III, que são as que foram licitadas em 2014.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - De 2014 para cá, infelizmente, o País teve uma recessão, teve uma queda, e houve o desequilíbrio dos contratos, além de toda a Operação Lava Jato, em que grande parte das empresas que fazem parte das concessionárias estavam envolvidas. Isso criou dificuldades de financiamentos, mas o problema de financiamento não é nosso, é da concessionária. Porém, a gente não pode fechar o olho para a realidade do que aconteceu.

Então, nós hoje temos três cenários. Todas as concessões da Fase III, exceto da MGO, estão com problemas. Nenhuma delas atende aos investimentos - atende ao grau de exigências e de necessidades - que deveriam ter sido feitos.

E quais são as soluções? Ou abrimos um processo de caducidade; e eu acho que esta é a pior solução que há, mas é possivelmente uma delas, ou a gente vai usar a lei de relicitação, que já existe, porém, o decreto de regulamentação está sendo feito pela Casa Civil. Então, nós estamos regulamentando para permitir que a concessionária atual mantenha a rodovia - vai receber só por manter a rodovia - até que a nova concessão se inicie. Só que, para chegar a essa devolução amigável, vai haver "n" fatores, e pode ser que haja problemas. Nós não fizemos nenhuma até hoje. Então, isso é uma novidade. Uma delas é: no que vai ser indenizada a concessionária? Isso pode ser que dê um entrave jurídico. Nós não sabemos ainda. Estamos preparando também tudo que é necessário para fazer a relicitação. Seria a forma de a gente eliminar a concessionária sem dar a caducidade, porque, se der a caducidade, Senador...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... o Governo hoje não tem condições de aportar investimento. O Governo vai ter que gastar com manutenção e, para se licitar novamente, dando uma caducidade, primeiro, a caducidade vai levar dois anos para acontecer; segundo, para a gente relicitar, mais quatro. Então, nós estamos falando em seis anos em que essa rodovia vai estar desassistida, vamos dizer assim, ou melhor, sendo devolvida ao Dnit, que já é um órgão que hoje necessita de muito recurso até para operar e fazer os investimentos nas rodovias dele. Então, caducidade, na minha opinião... Mas, se não houver alternativa, vai ser essa.

A relicitação é uma saída. E a revisão quinquenal seria a solução ideal, imediata, que é: "Vamos reequilibrar os contratos. Vamos reprogramar as obras. Vamos ver o que você perdeu. Vamos ver quais são as suas obrigações." Porém, essa prática também nunca foi adotada e há indícios de que o próprio...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... Tribunal de Contas não aceite isso, o que nos dá uma insegurança em fazer um procedimento dessa forma. Então, para não correr risco, hoje, o Governo vai concentrar muito mais na relicitação.

A questão da tarifa que continua recebendo. Primeiro, tarifa. Como é feita a tarifa? Anualmente, a concessão faz aniversário. Então, naquela data, a gente coloca tudo o que está lá na balança: investimento, operação, e ela tem que estar equilibrada. Não aconteceu o investimento; desequilibrou. O que a gente faz? Aplica-se o Fator D, que é descontar da tarifa as obrigações que eles tinham que ter feito. Isso é feito todo ano.

Por que, às vezes, o pedágio aumenta? Porque entra investimento novo, entra inflação, entra um pedido de um novo trevo, entra um pedido de melhorar a autorização. Então, tudo isso a gente pega. O que ele não fez desconta; e tudo o que está entrando... Às vezes, o resultado disso é positivo; às vezes, sobe muito mais que a inflação.

Só para se ter uma ideia, essa obra de Camboriú, de contorno em Florianópolis vai se aumentar a tarifa - é R\$1,6 bilhão - de 60% a 70%. Subir 60% a 70% é uma baita de uma implantação que está sendo incorporada dentro da rodovia. Existem muitos pedidos de obras novas, atendendo Prefeitos, atendendo necessidades, acrescentando obras de segurança. Então, esse balanço é feito, mas, com certeza, sobre as obrigações que ele não fez, é calculado o Fator D - desconta-se tudo que ele não investiu.

Outra coisa: quais são as outras penalidades?

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Multa, multa constante, não só da manutenção como dos investimentos. Acabou agora, está acabando agora... Nessas concessões da terceira fase, em todas as concessões até o quinto ano em que nós estamos entrando tem que estar 100% duplicada a malha toda. Não está, no caso, 30%.

Para as obras necessárias, a concessionária não consegue financiamento, a concessionária...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... tem o pedágio defasado. Ela não consegue arcar. O que nós vamos fazer? Hoje o instrumento que a gente tem é aplicar o Fator D e aplicar as multas e resolver efetivamente o que nós vamos fazer, se vamos dar caducidade, se vamos relicitar ou se vamos fazer a revisão quinquenal. Repito, a revisão quinquenal é o ideal. Porém, não temos a segurança de que uma ação dessa nos permite fazer.

Imaginem... Hoje, nós gestores públicos, por qualquer coisa que assinamos, somos responsabilizados. Então, se a gente não tiver uma sinalização de que isso é a ferramenta... A ferramenta é a ideal, porém não temos a segurança de estar assinando um documento desse. Por isso o ministério, através de uma política, está na linha de concentrar na relicitação. Ou seja, a concessionária vai manter a rodovia, vai ter uma queda de pedágio violenta porque ela não vai fazer os investimentos e, aí, sim, nós vamos preparar uma nova licitação. Uma nova licitação, três a quatro anos.

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Na sequência, os Senadores inscritos. Nós temos ainda seis Senadores inscritos. Vamos fazer mais dois blocos de três, caso não cheguem outros Senadores.

Com a palavra o Senador Carlos Viana.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG. Para interpelar convidado.) - Muito obrigado, Presidente. Creio que, assim, o nosso Diretor-Geral da agência teve mais tempo de responder e os colegas levaram um pouco mais de conhecimento.

Aqui, Sr. Diretor, eu represento o Estado que tem a maior malha rodoviária e ferroviária do Brasil. Como disse bem o Senador Esperidião Amin, a política de concessões se tornou a única possível hoje quando falamos em investimento, dada a falência, infelizmente, do Estado brasileiro na questão dos recursos para investimento.

Só que a indefinição de uma política corretiva, uma política que de fato defina com clareza metas, fiscalizações tem penalizado por demais não só os mineiros, mas todos que passam por Minas Gerais, que é o Estado central. Quem vem do Sul para o Norte, quem vem do Centro-Oeste para o Sudeste tem que passar por Minas Gerais e enfrenta um problema sério de 20 anos de atraso. Minas Gerais está com 20 anos de atraso em rodovias.

Para que os senhores tenham uma ideia - é sobre essa 040 que o senhor citou a minha primeira colocação -, Senador Marcos Rogério, em um trecho que foi concessionado na época de Fernando Henrique Cardoso, paga-se um absurdo, mais de R\$11 por um trecho de pedágio. Em um outro trecho que foi feito no Governo da ex-Presidente Dilma Rousseff se paga pouco mais de R\$5 por um asfalto que foi o contribuinte quem fez. Não houve um quilômetro de melhora, praticamente, dentro do Estado de Minas Gerais.

Ao contrário de a política prever que a duplicação deveria ter sido feita nos trechos mais perigosos, onde se morre mais gente, não. A duplicação foi feita nos trechos retos, entre o Triângulo e Goiás, onde o risco de acidente é mínimo. É errado? Não, mas nós deveríamos ter priorizado o quê? A segurança de quem transita por uma estrada.

Então, hoje quem mora na região de Congonhas, quem mora em Itabirito paga R\$5,30 por uma rodovia que continua a mesma - desculpe - porcaria. E agora o Ministério Público, recentemente, decidiu que eles são obrigados a fazer pelo menos o controle da sinalização. Essa rodovia está abandonada, o concessionário quer entregar, não tem uma resposta e fez-se esse remendo de se manter o pedágio, sendo que eles não estão cuidando como deveriam.

Então, o primeiro ponto que eu coloco para o senhor: quando ela será devolvida? Quando será relicitada? O que está sendo feito para que pelo menos esse dinheiro pago pelos motoristas possa, de fato, trazer algum tipo de melhoria? É a primeira colocação que faço sobre a 040.

O segundo ponto é a questão das ferrovias. A Norte-Sul foi um sucesso, mas ninguém paga R\$2,8 bilhões simplesmente, sem ver futuro. Na minha opinião, o que está acontecendo com a Norte-Sul é exatamente o mesmo erro que nós cometemos há 30 anos quando concessionamos as ferrovias de minérios: a Centro-Atlântica e a nossa Vitória a Minas.

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Nós concentramos em poucas empresas, no caso uma só, porque a Vale é que controla a maior parte, impedimos a concorrência e hoje nós temos vinte e tantos mil quilômetros no Brasil de linhas férreas subutilizadas; em Minas Gerais, é a mesma coisa: nós temos as duas principais, temos um trem de passageiros que faz uma viagem ao dia, e o restante, durante o dia, não utilizado.

O senhor colocou bem que o acordo de concessão antecipado para as empresas de logística hoje inclui um investimento cruzado em São Paulo. Então, nós, em Minas Gerais, que temos a maior malha e somos os mais interessados, inclusive, em expandir outros setores para a ferrovia, estamos vendo o Governo propor que praticamente R\$6 bilhões saiam de um Estado e vão para São Paulo...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - ... que não tem esse impacto todo. Nós não vamos aceitar isso. Minas Gerais tem estado calada por muito tempo e agora vai se posicionar com muita firmeza. Nós queremos participar do contrato de antecipação como pares importantes nessa história. Se há de se ter investimentos, esses investimentos têm que ser prioritariamente em Minas Gerais, que é o mais impactado pela questão das ferrovias, e não se mostrou uma decisão correta ao longo desses últimos anos. Essa concentração na Vale impediu, inclusive, o desenvolvimento de outras empresas do setor.

Então, aqui coloco para o senhor a segunda pergunta. Há pouco tempo, nós tínhamos a notícia de que a ANTT iria dar o aval e o contrato seria antecipado. Em que pé está? Hoje é possível que nós participemos de uma nova negociação ou já está definido que esse investimento cruzado será feito? Se estiver, o senhor tenha certeza de que nós vamos recorrer a todas as instâncias para não efetivá-lo.

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - O meu posicionamento aqui, Srs. Senadores, é que nós tenhamos um novo marco regulatório do sistema ferroviário brasileiro que permita outros tipos de mercadorias e de empresas terem acesso àquilo que o contribuinte construiu, porque essas ferrovias foram feitas com o dinheiro dos impostos. Ao longo do século passado, nossos pais e avós trabalharam muito para essas ferrovias serem construídas, que hoje estão nas mãos de particulares.

Então, o programa de concessões, Sr. Marcos Rogério e Sr. Wellington, é um programa de concessões que é a nossa única saída, mas está muito - vamos dizer assim - dependente de uma decisão, que nós tenhamos uma política nacional de concessões que atenda aos interesses do País e não apenas a esses grupos que hoje estão conseguindo nos leilões praticamente se tornar únicos em áreas tão importantes, como a do transporte de grãos e a questão do minério.

Então, coloco para o senhor esses dois posicionamentos aqui e gostaria de uma resposta.

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

Vamos fazer a sequência de três Senadores?

Pela ordem inscrição, Senadora Kátia Abreu. V. Exa. tem a palavra.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. Para interpelar convidado.) - Obrigada, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar o Presidente Mário Rodrigues Junior da ANTT.

Rapidamente, eu gostaria que o senhor pudesse falar sobre a 242, que vem de Ilhéus, atravessa a Bahia, o Tocantins e para na Ilha do Bananal, porque não conseguiu licença indígena e ambiental para um trecho de 80km, para chegar até o Mato Grosso, para que o Mato Grosso possa vir para a Ferrovia Norte-Sul e escoar. Hoje o povo de Mato Grosso, Senador Jayme Campos, tem que ir para Santos, gastando US\$30 por tonelada, todo ano, para andar 2.000km para chegar até Santos, por conta de 70km na Ilha do Bananal em que não se pode fazer uma estrada para acessar a Ferrovia Norte-Sul.

Eu gostaria também de uma orientação sobre a 010, que é a estrada que corta o Tocantins de norte a sul, em que há o problema indígena.

E vou ao assunto que está me preocupando nos últimos dias... Não me preocupando, mas me arrasando de tristeza - eu gostaria de pedir para colocar o mapa lá, por favor - que é sobre o edital da Ferrovia Norte-Sul. Eu não gostaria aqui de acompanhar os meus colegas que comemoraram o leilão. Há mais de 15 anos eu pelejo por essa ferrovia. Ela é um sonho de todos nós, é a espinha dorsal do País.

Trabalhamos duro para que essa ferrovia pudesse ser um modelo de modernidade de concessão. Quando o Ministro Tarcísio tomou posse como Ministro dos Transportes, ele que foi Ministro da Dilma, foi Presidente do Dnit e eu Ministra da Agricultura, junto com o Bernardo Figueiredo, nós três fomos os grandes lutadores pela resolução da ANTT de 2011 que tratava do usuário investidor. Então, eu, diante disso, com Tarcísio sentado na cadeira, fiquei completamente tranquila porque ele não iria mudar de opinião tão rapidamente. E, para minha surpresa, ele mudou de opinião rapidamente. Infelizmente, o edital ocorreu sem o direito de passagem.

Estou insistindo em colocar ali um mapinha muito singelo - se puderem ampliá-lo - apenas para afirmar e mostrar o que está falando o Senador Carlos Viana. É simples. Ali está cortado ao meio o paralelo 16. Todas pintadas de vermelho são da VLI. Todas pintadas de azul são da Rumo. Todas que têm um contorno verde de ambas as empresas são um terço do que eles hoje movimentam; os outros dois terços, no sul do País, Minas Gerais e Bahia, eles não operam, apesar de terem a concessão, e não reformam esses trechos. Então, nós estamos com dois JBSs nas ferrovias do País - dois JBSs.

O que podia superar essa concentração? Se houver uma boa regulação, o limite vem. Mas o que regula o limite da boca de jacaré que todo empresário tem? Quem tem que fechar a boca do jacaré é o Poder Público. Então, o que acontece? Aquela bola do meio com aquelas setas é o que foi concessionado. Imaginem comigo: uma empresa é dona de todo acesso ao porto do sul; a outra empresa é dona do acesso aos portos do norte; aí vêm os russos, os chineses, os japoneses e vão entrar...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - ... na licitação do meio, para levar nada a lugar nenhum.

Meus amigos, o direito de passagem foi tirado de forma proposital e de má-fé, porque isso abaixou o valor da outorga. Estão comemorando cinicamente que o valor inicial era 1,2 bilhão e que a Rumo pagou dois bilhões e tanto: "Ai, mas que sucesso maravilhoso!". Sucesso nenhum, porque valia 6,5 bilhões! A Valec disse que vale 6,5 bilhões, não sou eu, não - e a Valec é do Governo. Ela foi, há mais de dez anos, avaliada em 3,5 bilhões, Jaques Wagner, e foi reavaliada, no ano passado, pela Valec em 6,5 bilhões. Nós poderíamos, na pior das hipóteses, em vez de 2,7 bilhões, com a concorrência dos russos, que ficaram aqui quase dois anos atrás desse trecho, e ninguém deu confiança para eles, porque as cartas estavam marcadas e o cartel organizado...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Então, nós perdemos duplamente. Nós perdemos o direito de passagem, e isso nos deu prejuízo no cofre e no déficit público, porque tirou a concorrência. Isso poderia vir para cobrir déficit público pela outorga. Qual é o segundo prejuízo que nós estamos tendo? Eu quero avisar, principalmente, ao meu Tocantins, a Mato Grosso, a Goiás, a Mato Grosso do Sul: nós estamos encurralados! Nós estamos encurralados! Tudo isso que vocês estão vendo aí, pintado de vermelho ou verde ou azul e verde, só transporta minério (90%), e o restante é açúcar, álcool e celulose da Rumo, que é da Cosan. Grãos não são prioridade. Nós temos uma safra de 230 milhões de toneladas, e só passam mal e porcamente 15 milhões de toneladas nessas ferrovias! Nós produzimos 230 milhões de toneladas! Isso significa que o interesse não existe. Então, naquele trecho, só podia ganhar, sem o direito de passagem, ou a Rumo ou a VLI. Outro doido não ia entrar.

Agora, o direito de passagem que o Tarcísio está teimando, assim como vários outros... No aditivo, gente, está escrito aqui, foi assinado unilateralmente. O que é unilateralmente? É de uma única assinatura. Só o ministério assinou o aditivo. As duas não quiseram assinar o aditivo, porque há aqui cinco anos de direito de passagem. Cinco anos de direito de passagem que não valem nada, porque colocaram uma carga ínfima nesses cinco anos. Onde está escrito que são cinco anos? E o

Tarcísio vem querer me enganar e dizer que não, que isso é só o começo. Começo de conversa, meu amigo, é contrato. E, neste País, há Justiça. No contrato, diz-se claramente que serão garantidos à subconcessionária, nos cinco primeiros anos, os volumes indicados na tabela. Nos cinco primeiros anos! E a tabela está aqui, com menos de 1% para o direito de passagem. Isso não funciona assim em lugar nenhum do mundo! Isso foi um leilão hipócrita, cínico!

Eu tenho certeza... Não sou amiga, não conheço, mas eu acho que Bolsonaro e Paulo Guedes não sabem desse edital, que foi coordenado totalmente pelo Ministério do Transporte, pela ANTT e por essas duas empresas juntas. Eu não acredito que um homem liberal, que acredita no mercado, na livre iniciativa e na concorrência, tenha permitido que isso aí tenha acontecido! Esse é o modelo... Está aqui Carlos Viana pedindo para mudar? Acabou, foi um retrocesso!

Qual é a segunda parte, Presidente Marcos Rogério? Simples. Eles estão antecipando a renovação dos contratos por dez anos, por mais 30. Então, eles vão ter dez e mais 40, com cinco anos de direito de passagem. Então, Carlos Viana, nós só vamos discutir isso daqui a 40, está bom? Daqui a 40! E o pior de tudo isso é que, quando se assinou a concessão, houve o edital, só ficaram estabelecidas reformas e ampliação nessas linhas verdinhas aí. As ferrovias que não estão paralelas, pintadas de verde, vão apodrecer. Aí daqui a 40 anos, quando terminar a concessão, vão devolver a bucha, o canhão, a sucata para o Governo Federal.

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Agora era a hora do vamos ver! Só no Rio Grande do Sul, nós temos cargas suficientes para mais de 30 milhões de toneladas, e o que viabiliza uma ferrovia são 20.

Então, eu não quero resposta do senhor. O que está feito, está feito. Agora, existe um termo de compromisso com o Ministério Público e o Ministério do Transporte. Isso não tem força de lei. Eu não acredito, porque no edital já saiu o contrato junto, e, se fosse eu dona dessas empresas, eu iria às últimas consequências nos tribunais para não incluir o direito de passagem, porque no edital não tem e no contrato não tem. Vocês cometeram um crime de lesa-pátria, e não adianta querer me enganar. Mais ou menos, eu entendo desse assunto, porque o estudo há mais de 15.

Muito obrigada!

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço V. Exa., Senadora Kátia Abreu.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Presidente, fazendo uma complementação aqui...

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

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - O que a Senadora Kátia está colocando está acontecendo entre Minas e a Bahia, na Ferrovia Centro-Atlântica.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Exatamente! Põe lá, para ver.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Não utilizam o trecho, não permitem a utilização do trecho, está sucateado e, quando nós formos fazer qualquer outra medida, os investimentos serão muito maiores do que a permissão hoje. Esse modelo de antecipação de ferrovias é um erro que o Brasil cometeu há 30 anos e que vai repetir agora, com essa questão da Norte-Sul.

Nós temos que rediscutir um marco ferroviário no Brasil que permita que o dinheiro do contribuinte que construiu essas rodovias possa ser utilizado para incentivar a concorrência. O que nós estamos fazendo é concentrando na mão de grandes grupos, de quem teve *lobby* político muito forte nos últimos anos aqui em Brasília, para manterem os benefícios, e está errado. Nós temos que discutir o interesse do povo brasileiro, do País.

Nós estamos aí à beira de uma nova greve dos caminhoneiros, com toda a razão, porque não foram cumpridos os acordos, mas o País não tem outra saída. Por que não tem outra saída? Porque nós estamos na mão de poucos investidores. E hoje, Sr. Mario, os grupos que estão fazendo a compra são um; o controle acionário é um. Daqui a pouco esse controle acionário muda e aí o mercado vai se tornando cada vez mais fechado e nós sem a possibilidade...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - ... de melhorarmos a infraestrutura e a mobilidade do País na questão ferroviária.

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

Na sequência, Senador Jean Paul.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para interpelar convidado.) - Presidente Marcos Rogério, Senador Wellington, nosso convidado da ANTT, Diretor Mario, eu queria começar justamente corroborando aqui o que a Senadora Kátia colocou e os demais estão contestando, mas tentando talvez não explicar para a agência reguladora, porque seria ensinar ao vigário como rezar uma missa, mas às pessoas que estão nos assistindo o que nós estamos falando aqui.

Nós estamos falando aqui de uma coisa chamada monopólio natural. Monopólio natural é aquela atividade que é exercida mais eficientemente para a sociedade por um operador apenas, em um determinado trecho, do que por vários. Em geral, saúda-se o mercado, a competição. É melhor ter mais opções para comprar, é melhor ter mais restaurantes, é melhor ter mais hotéis. Quanto mais houver em uma cidade, melhor para o consumidor final.

No caso dos monopólios naturais, que se caracterizam fisicamente por serem sistemas em rede, como linhas de transmissão, ferrovias de grande porte, o metrô numa cidade, redes de fibra ótica - esse conceito é usado em vários segmentos -, é mais eficiente para a sociedade contar com apenas um operador em uma determinada escala e, a partir dela, fazer concurso aberto para expansões. O que eu quero dizer é o seguinte: no monopólio natural, esse é o único processo em que todas as nações do mundo, inclusive as mais liberais, inclusive Estados Unidos e outros, que são muito citados como exemplo, regulam absolutamente essas atividades econômicas, mas regulam a ponto de limitar o retorno do investidor, ou seja, esses são investimentos em que fundos de pensão de velhinhas lá de Ontário, professorinhas da Austrália, fundos de pensão extremamente conservadores colocam seu dinheiro, porque sabem que, ao investir num duto de óleo, numa ferrovia tronco, num processo de uma linha de transmissão, como eu mencionei, eles têm um retorno assegurado. Exemplo: 11,5% estão assegurados, então são 11,5% na lata, não há nem mais, nem menos.

Aí você pergunta: "Quando você eficientiza aquele sistema e obtém lucro?". Quando há lucro no monopólio natural, lucro em relação ao investimento que foi prometido... Então, eram 11,5%, deu 12%, esse 0,5%, Senador Jaques Wagner, é revertido para a tarifa, para os consumidores, para os usuários daquele sistema. Então, é assim que funciona monopólio natural.

Ora, para isso funcionar, é necessário o conceito de regulação máxima, e a regulação, Senadora Kátia, quem faz é a agência. Pode fazer o edital que quiser, a concessão que quiser, quem tem força para coibir os abusos de um monopólio natural, que obviamente são pensáveis facilmente, porque, se a sociedade lhe dá o condão de construir uma única linha de metrô no lugar, se você deixar, o cara cobra dez vezes o preço, não tem concorrente... Então, o monopólio natural é altamente regulado por isso. Numa linha tronco dessa que corta o Brasil e é fundamental para todos, é óbvio que, se você deixar, o cara cobra também o que quiser.

Então, na tese, na teoria, o monopólio natural obriga que o Estado regule altamente não apenas a tarifa, como o próprio retorno do investimento, como eu falei. E esse papel, Senadora Kátia, ainda tem salvação aqui, porque ele é da agência reguladora, como é da Agência Nacional do Petróleo regular o monopólio natural dos gasodutos, como é da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) o monopólio natural das linhas de transmissão. Ninguém constrói quatro linhas de transmissão de um lado para o outro, do mesmo ponto para o outro ponto, só para haver concorrência. Você faz uma linha de transmissão só e regula tarifa.

Então, esse caso será, sim, da alçada da agência.

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Então, eu gostaria até de saber como a agência lidará com esse processo.

E, na segunda parte da minha pergunta, colocar... Aliás, vou citar o direito de passagem, que é justamente a razão pela qual a sociedade dá o condão a esse investidor ou a esse empreendedor de que aquele projeto seja único. Ele só é único com a condição de que haja o *open access*, o livre acesso. Se não houver livre acesso, não faz o menor sentido. Se for para passar para um cara monopolizar uma linha tronco que corta o Brasil e a sociedade ser obrigada a fazer outra em paralelo a essa, não faz o menor sentido. Então, isso vale também para, como eu disse, duto, linha de transmissão, tudo isso.

E a segunda é uma pergunta específica em relação ao meu Estado. Eu sou o Relator justamente do PLS 261, de autoria do Senador José Serra. Agradeço sempre ao Presidente Marcos Rogério - temos essa parceria - e ao Senador Wellington Fagundes para tratarmos juntos desse trabalho. Temos trabalhado muito amistosamente e produtivamente já - para a gente dar um informe - com o Ministério, com o Ministro Tarcísio e com a equipe dele, formamos um grupo de trabalho. Vamos progredir nessa lei, que vai permitir que haja autorizações no Sistema Ferroviário Nacional em princípio para áreas de propriedade privada ou para ferrovias privadas, e vamos discutir até que momento isso vai.

Basicamente lá no nosso Estado - pergunta específica, Diretor - nós temos um caso como outros que foram citados aqui; nós temos lá um pedaço da Transnordestina esquecido por Deus e pelo investidor que tem a concessão. E a gente quer saber se a ANTT... Já oficiou a ANTT, deve estar lá na sua mesa um ofício encaminhado já há um par de semanas, perguntando se já foi instaurado um processo administrativo para apurar.

É um quadrado dentro do outro quadrado: a Transnordestina é um quadrado grande e o Rio Grande do Norte fica lá no meio do quadrado sem ser afetado. E lá nós temos trechos dessa Transnordestina que foram acoplados à concessão maior futura e que simplesmente foram esquecidos lá pelo grupo que está com a concessão. E nós queremos resolver: ou se faz alguma coisa, ou sai dela para a gente, inclusive, poder incluir, nesse projeto novo, eventualmente até uma autorização ou três autorizações em separado. São essas as perguntas.

Obrigado a todos.

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

Na sequência, asseguro a palavra ao Diretor-Geral da Agência, Dr. Mario Rodrigues, para fazer as respostas aos Senadores. Eu pedira ao nosso convidado gentilmente que a gente conseguisse fazer de forma mais otimizada, porque ainda há outros três Senadores e perguntas dos internautas também.

Agradeço a V.Exa.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Bom...

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

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

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT. Pela ordem.) - Eu gostaria de indagar a V.Exa. se está encerado já o bloco de...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Falta um bloco.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Só um bloco?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Só um bloco.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - O Senador Wellington já fez a indagação que queria fazer, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Está no próximo bloco.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Então, já está no próximo. Então, não há mais jeito para falar nada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Há mais três.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Abro mão, então.

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

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Iria fazer uma pergunta, mas há mais três ainda aí e, pelo adiantar da hora aqui, eu acho que é a mesma pergunta que eu faria ao Presidente V.Exa. também a iria fazer. É em relação à questão da rota oeste do Mato Grosso, que é um crime que cometeram contra a população mato-grossense, sobretudo contra a sociedade de uma maneira geral. Mas, no momento oportuno, vamos fazer esse questionamento ao Sr. Presidente.

Obrigado.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Sr. Presidente, como V.Exa. sabe, nós vamos receber agora o Gen. Santos Cruz...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Pois não. Perfeitamente.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - ... no Bloco Vanguarda, e ele já está chegando. E vamos lá à Presidência também. E eu gostaria de pedir aqui a possibilidade de rapidamente também, eu não quero me estender, porque aí nós concluiríamos logo...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Deixe-me fazer um apelo à Comissão, se os nossos convidados... Há mais três inscritos, na verdade, mas o Senador Zequinha não está. Então, nós temos mais dois.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Perguntaria ao Senador Jaques e ao Senador Wellington: podemos concluir com as perguntas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - O.k. Então, vamos fazer o seguinte: o senhor responde, ao final, a todos eles.

Senador Wellington Fagundes, V.Exa. tem a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Aí já implica que o Senador Jayme abra mão?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Eu abro mão a V.Exa. para ser nosso interlocutor. Está bom? E acho que o mesmo assunto que vou tratar V.Exa. vai tratar também. Se houver algum adendo, eu faço.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - A mesma preocupação já foi colocada aqui.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) - Talvez eu bata mais duro. Não é, Wellington?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT. Para interpelar convidado.) - Eu acho que V.Exa. vai bater mais duro.

A gente tem lutado tanto nessa área como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenagem. A nossa angústia é muito grande e de muito tempo. Sobre essa questão principalmente aqui do direito de passagem eu acho que isso tem que ser mais bem esclarecida. O Senador Jean colocou aqui de uma forma... Eu acho que o Presidente tem que deixar muito claro como é que será essa regulamentação do direito de passagem, porque é uma angústia para todos nós.

A questão que ainda interessa para Mato Grosso e também interessa muito para Tocantins e Goiás é a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Eu gostaria de uma posição bem clara da ANTT sobre qual é a visão da agência em relação a esse trecho. Como o Blairo sempre dizia aqui: a ferrovia de busca de produção tem que ir onde está a roça. Então, a Ferrovia Norte-Sul precisa atravessar o Araguaia, chegar a Mato Grosso, onde há a grande produção da região, que é Água Boa, depois chegar até o nortão de Mato Grosso. Como a ANTT realmente pode esclarecer melhor as condições e conduções que estão sendo feitas em relação à FICO, o que é uma preocupação de todos nós?

Além disso, também a questão da Ferronorte. Aqui foi colocada, inclusive, a ampliação dessas concessões atuais. Para nós de Mato Grosso, temos uma ferrovia moderna. Em Rondonópolis, nós temos o maior terminal ferroviário da América Latina, com toda a ferrovia no Estado de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul chegando a São Paulo, com velocidade de até 80km/h. Chegando a São Paulo, 12km/h, 10km/h, porque é uma malha muito antiga que passa por dentro de cidades. Então, a nossa angústia é que se resolva o problema de São Paulo para a gente poder duplicar a nossa capacidade de transporte de carga. E ainda avançar a ferrovia de Rondonópolis a Cuiabá, e aí eu registro que o Senador Jayme Campos tem liderado esse trabalho e de lá para o nortão, mas realmente chegar a Cuiabá é uma meta que a gente tem que buscar e fazer com que aconteça.

Senadora Kátia, a alegação da concessionária em São Paulo é que ela só poderá fazê-lo se resolver o problema de São Paulo, e a solução - eles dizem que têm recursos - é a ampliação da concessão em São Paulo, senão não fazem os investimentos. Então, eu gostaria de um esclarecimento sobre essa realidade, porque não podemos travar uma região que pode aumentar muito a produção, pode buscar produtos em São Paulo, levar produtos, se esse for o único caminho.

Em relação à questão das concessões rodoviárias, realmente o Governo Federal mandou duas medidas provisórias para o Congresso Nacional, o Governo anterior, o Governo Michel Temer. E, na Câmara dos Deputados, uma não se aprovou, em outra se fez a modificação, então, hoje estamos nesse limbo jurídico, nessas condições todas. Ter essas concessões paradas e o povo pagando pedágio causa uma revolta muito grande. No caso do Mato Grosso do Sul, é uma concessionária

que não teve envolvimento com a Operação Lava Jato. No Mato Grosso, da divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop, está lá o pedágio sendo cobrado, e as obras não são feitas.

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - E aí, especificamente, já estive inclusive com o Diretor Weber várias vezes, inclusive com comitiva de Mato Grosso. A duplicação, Sr. Presidente, foi feita da divisa de Mato Grosso do Sul, passando no terminal da ferrovia, até chegar a Rondonópolis. Em Rondonópolis, nós temos o encontro da 364 e 163, uma grande confluência e um lugar, claro, de acidentes, todos os problemas que a ANTT conhece muito bem. E até hoje, Dr. Weber, a empresa não se manifesta. Ela fez um compromisso conosco. Agora, por incrível que pareça, 15 dias atrás, foi lá a empresa colocar uma sinalização, parecendo dar satisfação de uma obra que está lá inacabada, mas vai fazer aquilo com a sinalização num local totalmente emburacado, o que provavelmente vai aumentar os acidentes. Então, não tem sentido fazer uma obra dessa, parecendo...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - ... querer dar satisfação para a população. Eu queria aqui pedir à Diretoria da ANTT: tem que ir lá alguém da ANTT. Uma concessão dessa, que é tão grande, não tem uma fiscalização, não tem gente para fazê-lo.

Já que o Senador Jayme abriu mão, eu ainda quero aqui dizer que o trecho de Cuiabá até Rosário também está completamente sem manutenção, com acidentes. E há também todo o contorno de Várzea Grande e Cuiabá, que é a Rodovia dos Imigrantes... Se o Senador Jayme fosse falar, eu tenho certeza de que ele iria se exaltar. Então, eu estou tentando aqui... O que nós queremos é a solução, não é, Senador? A esposa dele é Prefeita de Várzea Grande, a primeira cidade do interior de Mato Grosso em termos de população. E os acidentes estão ocorrendo todo dia. E a população pagando o IPTU!

São coisas pequenas, que, a nosso ver, estão faltando realmente: fiscalização da ANTT e exigência de cumprimento. É claro que a revisão quinquenal, Dr. Mario, eu acredito que seria a melhor situação. E nós estamos prontos aqui para apoiar, pois esta Comissão não pode ter o objetivo só de criticar, porque vocês também precisam do apoio. Inclusive, essa relação com o Tribunal de Contas, com os órgãos de controle todos... Eu penso que aqui, com o nosso Presidente, todos nós queremos fazer com que o País possa fluir, porque não é possível continuar tanta gente morrendo por gargalos tão pequenos, em que uma empresa fica lá e não dá satisfação.

Então, nós entendemos que o Congresso... Naquele momento, a Câmara não fez o seu papel em votar a medida provisória. E temos que buscar, então, o apoio para que vocês encontrem, talvez através da revisão quinquenal, a melhor situação para nossas rodovias, o que é fundamental.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Dois Senadores para concluir a lista de inscritos.

Senador Zequinha Marinho, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar convidado.) - Obrigado, Presidente.

Eu gostaria de aqui cumprimentar a presença do representante do ANTT.

Eu sou do Pará, Presidente, e tenho todo um interesse na questão da Ferrovia Norte-Sul. É sobre ela que eu gostaria de falar com o senhor, num primeiro momento. O próprio nome já diz: a Ferrovia Norte-Sul foi criada para ser a espinha dorsal do transporte no Brasil.

Eu era Deputado Federal, alguns anos atrás, e a Bancada, naquele momento, se esforçou, pressionou e colocamos o trecho Açailândia-Barcarena no Plano Nacional de Logística. Milagrosamente, esse projeto saiu do plano. As más línguas no Pará e por aqui também dizem que é porque ela contraria interesses da Vale, que tem um porto em Itaqui, sendo que a ferrovia vai até Açailândia e de lá vira, indo para o Nordeste. Logo, não seria uma Ferrovia Norte-Sul, mas Nordeste-Sul, porque ela está a quase 600km do porto da Região Norte, para ser, de fato, uma ferrovia que liga o Brasil de Norte a Sul. Nada contra a Ferrovia Carajás, que vai para lá.

Então, eu queria pedir ao senhor que dissesse qual é a estratégia do Governo, qual é a estratégia da agência, como é que se planeja uma logística e chega a determinado ponto, aquele planejamento vai para uma outra direção. Para mim, fica malvista essa situação, porque, se é Norte-Sul, se o Brasil pensa dessa forma, a gente não pode deixar os interesses maiores da população de uma região nas mãos de uma empresa, para lhe satisfazer. Basta o que já acontece com relação à Vale lá no Estado do Pará.

Outro aspecto - e aí é um comentário, e quero dizer ao senhor também da nossa preocupação - é que a renovação da Ferrovia Carajás lá para a Vale por mais 30 anos, que a turma toda disse que valeria R\$10 bilhões, e foi concedida por mais 30 anos por quatro, quatro e qualquer coisa, ou será... Esse recurso, por justiça, deveria ficar - pelo menos parte - dentro do Estado do Pará, ou, para ser justo mesmo, dentro do Estado do Pará, que fornece matéria-prima, que a Carajás transporta dia e noite para exportar para fora do Brasil. A informação que se tem é que esse recurso deve ser investido no Centro-Oeste, em uma ferrovia que vai ligar o Mato Grosso à Norte-Sul, aqui no Estado de Goiás.

Então, é uma coisa que fica ruim. Parece que o Governo Federal e muita gente aqui não vê o Estado com bons olhos. E a gente contribui tanto para o Brasil, não é? Mandamos tanto minério, que é útil na balança comercial, e pelo que a Lei Kandir não nos compensa. A gente é visto dessa forma.

Isso machuca muito o sentimento do povo do Pará, com toda a contribuição que dá a este País e a forma como se vê daqui, do Governo Federal. De lá, a gente manda o que pode: energia para o Brasil todo, minério, que tem uma vantagem extraordinária na balança comercial.

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - E, de repente, nós estamos lá em um Plano Nacional de Logística. Amanhã, hoje à noite, acontece um milagre e a gente sai milagrosamente desse plano, que é fundamental para que o Brasil possa visualizar e o Governo tocar.

Eu queria ouvi-lo com relação a isso, sem deixar de pontuar alguma coisa na questão rodoviária. A BR-158, que morre em Redenção, entra pelo norte do Mato Grosso e vai para Redenção... Temos tentado e colocado dinheiro, a bancada anterior. Nós estamos lá com pontes pequenas, investimentos pequenos, que não saem do lugar. A 158, até Redenção, e depois a 155, de Redenção a Marabá, hoje transportam grande parte da produção do Mato Grosso, sem falar na produção paraense daquela região, de soja, milho, boi, e assim sucessivamente.

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - A 163, neste momento, está sendo pensada para uma concessão de dez ou doze anos, em função da questão da Ferrogrão. Como o senhor vê isso também? Há dificuldades?

A Transamazônica, a 230, no sentido leste-oeste, no Estado do Pará, para a gente é uma espinha dorsal. Lamentavelmente, encontra-se em situação de muita dificuldade, com alguns trechos licitados e outros sem cobertura de licitação nenhuma. Comente para a gente, para que a gente possa ir se situando, para colaborar, trabalhar e ajudar. É esse o nosso maior objetivo aqui.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço ao Senador Zequinha Marinho.

Concluindo a lista de inscritos, Senador Jaques Wagner, V. Exa. tem a palavra.

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA. Para interpelar convidado.) - Obrigado, Presidente.

Quero cumprimentar o Presidente da agência.

Vou tentar ser curto pelo adiantado da hora. Primeiro, queria me somar à indignação que já foi listada aqui pela Senadora Kátia, pelo Senador Viana, por vários Senadores, sobre a questão do direito de passagem. Eu brinco que, no Brasil, os empresários sempre falam de economia de mercado, mas adoram monopólio. Querem economia de mercado, quando é para os outros; quando é para si, se puderem ter o monopólio, é o ideal. São liberais, *pero no mucho*, ou preferem no quintal alheio. Então, a primeira coisa era isto, me somar a essa indignação.

Segundo, sobre a FCA. Eu ainda era Governador do Estado, lá se vão... Eu saí há cinco anos, mas foi lá no comecinho. Houve a concessão da 324 e 116. O mercado todo disse que o espanhol que ganhou mergulhou que não iria aguentar. Quem deveria controlar isso não era eu, porque não era eu que estava fazendo a licitação.

Está totalmente atrasada e, me perdoem - já falei isso com empresário, já falei com o Governador Rui Costa também -, é um lixo, é uma vergonha, porque está longe de ser a expectativa que se tem. E olhem que eu fui defensor. O povo em geral não gosta de pagar e eu disse: "Não, é melhor pagar do que pagar com a vida". Mas é um lixo. O terreno eu reconheço que é um terreno difícil, que é o massapê, mas são um lixo as bordas, acostamento. Se o senhor ainda não teve possibilidade de ir, vá. Eu lhe prometo que depois posso lhe oferecer algo melhor para ver nas praias baianas. Mas é um lixo, realmente é um lixo. O terreno é irregular, o atendimento é péssimo, as pessoas pagam, porque têm que pagar. Se o pedágio está barato, eu não sei, porque eu não controlo.

Então, esta é outra coisa: não sei qual é o grau de fiscalização de vocês. Soube que já houve várias fiscalizações. Mas não é possível, porque é o trecho mais nobre das rodovias nossas, que é o trecho Feira de Santana-Salvador, com um fluxo muito grande, que já era para ter mais algumas pistas alargadas, mas é muito ruim. Na verdade, é lixo do lado, é algo terrível para quem imagina concessão como algo nobre. Então, esse é um pedido que eu faço.

Sobre a FCA, que já foi dito pelo colega de Minas Gerais, eu também ainda era Governador num Governo em que eu era parceiro. E cansei de discutir realmente com o Bernardo Figueiredo: não cumpriu a sua parte da concessão, recolhe de volta e abre nova licitação para ser feita. Nada disso foi feito, não se alargou bitola em nenhum trecho. Nós ainda temos vivendo da Ponte D. Pedro II lá, aquela que atravessa o Rio Paraguaçu, que foi construída à época.

E agora eu vejo, pelo menos o que está dito, é que a reversão, porque eu acho que ela já acumula 800 milhões de multas aplicadas pela agência... Agora, eu pasmo, porque, pelo que estou sabendo, a aplicação dessas multas não reverte para os três que originaram a multa, vai reverter para São Paulo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - Pois é, vai tudo para o caixa único?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR *(Fora do microfone.)* - Multa de radar, todos os tipos de multa...

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - É um absurdo. Isso provavelmente já vem do meu Governo também. Ou é agora isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - É um absurdo, porque, se a multa é fruto do não cumprimento, a multa deveria reverter não à Fonte 00, mas para ser aplicada... Porque senão não adianta....

(Soa a campanha.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - ... cobrar multa. Então, para o Governo, de uma certa forma, é ótimo, porque ele não cumpre, vão ganhando, arrecadando, arrecadando e jogando à Fonte 00. É o contrassenso total isso aí.

Sobre a questão da Oeste-Leste, nosso Fiol, foi uma guerra grande da classe política toda, porque nós estávamos fora da Transnordestina. E pouca gente sabe, claro que não a Fiol, mas Dom Pedro já projetava, saindo daquele ponto, uma ferrovia para migrar para dentro do Estado. Essa ferrovia pode vir a ser trechos da Bioceânica de que se fala. Nós temos um primeiro trecho e estamos fazendo um esforço muito grande de juntar chineses com os donos da mina para entrar na concessão.

Eu queria saber se aquele calendário está mantido, porque nós mesmos da classe política podemos ir ao TCU, podemos ir a outros pontos, senão o cidadão...

(Soa a campanha.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - ... vai desistir do investimento. Ele tem uma mina, quer fazer com um porto, só que não sai do papel. Então, queria só saber como é que está o calendário em relação à questão da Fiol.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço às Sras. e aos Srs. Senadores pela participação efetiva na Comissão hoje. Foi muito produtivo.

Asseguro a palavra ao Diretor-Geral para suas respostas.

Ao final, há alguns questionamentos dos internautas, que passarei também ao Diretor-Geral.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Bom, vamos começar aqui por Minas. Sobre a BR-040, a única concessionária que já protocolou dentro da agência o seu pedido de devolução, de todas da fase 3, é a única que protocolou. Como eu disse há pouco, a lei existe e está sendo regulamentada pela Casa Civil. Nós não fizemos nenhuma devolução amigável, como está propondo, mas a linha para esta concessão vai ser a única saída. Essa não cabe nem a revisão quinquenal, porque o desequilíbrio da concessão é monstruoso.

O que a agência vem fazendo hoje já é iniciar novos estudos para uma nova concessão em conjunto com a IPL e aplicando tudo o que é penalidade dentro da concessionária de fazer a manutenção. O que vai se ter nesse caso já definido, a solução é a única que está definida, que é a relicitação. Então, grau de investimento não vai haver. A gente está penalizando. Já

venceu o quinto ano da concessão, que havia de estar duplicado o trecho todo. E o que a agência vem fazendo hoje é efetivamente multar e fazer as cobranças. O que depende hoje é essa regulamentação, que está em construção, para que a gente possa reprogramar uma licitação para ela.

Enquanto isso, nós vamos ter manutenções executadas pela concessionária até que a nova concessionária assuma. Nesse caso não cabe a revisão quinquenal, cabe, sim, a caducidade, mas é um processo que vai ser muito mais moroso. E a concessionária está disposta a ter essa rescisão amigável.

Como eu disse: por que eu falo nunca fizemos? Nós ainda vamos ver como vai ser esse processo, porque, para chegar à rescisão amigável, vai ter que ser colocada muita coisa na mesa. Uma delas é: o que vão cobrar de indenização? O que o governo vai penalizar? Enfim, é uma negociação que pode virar entrave jurídico e pode ainda brechar uma nova licitação. Então, no caso da 040, a Concebra, que pega grande parte do Estado de Minas a duplicação, nós temos aí... Ela estava muito confiante hoje que a revisão quinquenal sairia.

Por mais um motivo eu digo: hoje nós não temos segurança de aprovar uma lei quinquenal. Então, o Governo está voltando muito mais para a linha do critério da relicitação. Também está sendo penalizada, está sendo multada. E, de agora em diante, a cada fase que se constrói, nós não podemos dizer: "Ah, ele está desequilibrado, nós não vamos multar." Não tem isso. A agência está fazendo o seu papel. Mas a solução de imediato, Senador, vai ser - de imediato que eu digo é a longo prazo - a nova construção de uma nova licitação.

Primeiro, nós temos que ver a nova regulamentação em quanto tempo sai. E eu acho que está no finalmente. Aí nós vamos partir para a negociação. Chama-se devolução amigável. Vamos chegar a um consenso. Se não chegar em consenso, aí, Senador, vai ser caducidade.

A Concebra tinha a expectativa de uma revisão quinquenal para reequilibrar o contrato, coisa que a 040, a Invepar já descartou. Para essa já está efetivamente protocolada a sua devolução.

A questão da ferrovia de investimento cruzado, pessoal, é lógico que a gente não olha muito o lado político da região. O que está se tentando fazer com isso? É uma forma criativa que o gestor público está buscando de conseguir recursos para investir na infraestrutura. O Governo hoje não tem capacidade e não tem infelizmente o poder de investir. O que é o investimento cruzado? A gente não olha do lado técnico. Nós não olhamos a ferrovia "Ah, a ferrovia de Minas Gerais, a ferrovia de São Paulo." Não. A gente olha o sistema como um todo.

Veja bem que, no caso da renovação da Vale, nós estamos falando de um investimento, nessa renovação, de quase 10 bilhões, sendo que vão ser destacado 2,6 bilhões para a construção da Fico, que é uma ferrovia importantíssima para o País. Não é que "Ah, vamos tirar de Minas; vamos tirar daquilo". A gente está olhando o sistema ferroviário como um todo. Isso também não é a agência quem define. Isso é uma política de governo, em que é dada uma política de governo e nós estamos construindo as soluções. Acho que é uma maneira que o Governo está buscando de ter investimento sem ter de arcar com o investimento para o qual hoje ele não tem capacidade.

Veja bem: vai-se implantar uma outra ferrovia? Vai. Qual é obrigação do concessionário? Vai ser construir a ferrovia. Depois, o que ela vai virar? Uma nova concessão, nova outorga. Então, com essa nova outorga, vamos buscar outras alternativas, vamos pensar em Açailândia/Barcarena. Não é que está...Ela estava no programa de logística; ela não se mostrou com viabilidade. Mas, veja bem, não está descartado a gente buscar novas soluções para ela. O problema do Brasil é a gente ter corredores onde a gente consiga melhorar a condição do escoamento das nossas produções.

Então, o investimento cruzado...Eu sei, porque eu já recebi vários: "Ah, isso tem que ficar no meu Estado". Nós, agência, e nós, Governo, como política, estamos olhando a ferrovia como um todo. Não estamos olhando-a por região. Foi uma forma, na minha opinião, muito inteligente para que a gente consiga buscar investimento.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Mas às vezes não justa, não é, Presidente?

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Não justa e não atinge o objetivo, porque, na verdade, os senhores concentram nas mãos de poucas empresas...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Mas veja bem: não é que está esquecido...

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) -e não dá escoamento de produção nenhum.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Nós temos mais 7 bilhões de investimento, neste momento e, depois, com novos recursos, nós vamos...Veja bem...

Pessoal, a gente tem que pensar na ferrovia com viabilidade. Não que não haja necessidade. Necessidade nós temos no País inteiro, mas a política definida pelo Governo foi de ter esse investimento cruzado. Ela já está definida? Não. Ela

está sendo estudada, ela está agora no plano de renovação da outorga que será enviado; a agência está terminando esses estudos. E vai para o Ministério dos Transportes; do Ministério dos Transportes, vai para o Tribunal de Contas; depois que o Tribunal de Contas avaliar, passar por voto dos seus Ministros, aí, sim, torna-se definitiva a assinatura dessa renovação.

Hoje a única que está pronta para ser assinada é a malha de São Paulo. Esta já passou por todos os estágios. O Tribunal de Contas fez oito diligências, avaliou o projeto de cabo a rabo. São 5 bilhões de investimento, e o tribunal está finalizando. Não sei qual será a decisão do tribunal, se irá pedir mais alguma coisa, mas, pelo nível de diligência, a gente acha que dentro de trinta a sessenta dias poderemos assinar essa primeira. O restante está em análise, em estudo. Não está fechada a questão. Mas a diretriz que estamos construindo é nessa linha.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Dr. Mário... Permita-me, Presidente, dar uma palavrinha rápida.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Pois não, Senador Zequinha.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar convidado.) - Quando o Governo Federal, anos atrás, pensou logística no Brasil, foi inevitável a construção da Belém-Brasília. Quer dizer, hoje, em tempos modernos, a concepção é outra. Não é Belém-Brasília... Vai até certo ponto e vai para o Nordeste. Há controvérsia com relação a essa questão da não viabilidade para aquela região.

Claro que eu sei que o Porto de Barcarena não é um porto de um grande calado, mas é um porto que dá condição de fazer a coisa acontecer. Então, não concordo com V. Exa. que...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Não. Desculpe. Eu usei o termo... Não é que não havia viabilidade...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Não é? Não posso concordar, não posso concordar que...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Perfeito. O senhor até me desculpe. Eu...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - ... não haja viabilidade na Ferrovia Açailândia-Barcarena.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Inclusive o Governo estudou uma alternativa...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Isso é um retrocesso...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... de uma ferrovia ligando... Parece que havia um projeto até do próprio Governo do Estado do Pará.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - É. Nós temos alternativa numa ferrovia estadual lá.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Estadual. Perfeito.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Ela diminuiria...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Isso também estava tentando se construir.

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

Toda aquela distância poderia se resumir, se conseguirmos investidor para fazer essa estadual, para ligar uma na outra, em 58km ...

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - ... que é Açailândia a Rondon do Pará. Aí sim, você ligaria. Mas é preciso se refazer essa concepção de que não há viabilidade nesse trecho, pelo amor de Deus.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Senador, eu peço desculpa pela palavra viabilidade...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu vou pedir a compreensão dos nossos colegas Senadores e do nosso Diretor-Geral também - já são 13h18 - para otimizar as respostas, para a gente tentar concluir a nossa audiência pública, senão ela não...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - O que faltar eu mando por escrito.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Sr. Presidente, é porque ele está colocando...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Pois não.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - ... e aqui a Senadora Kátia colocou muito bem que nós estamos replicando um modelo que não deu certo. Nós estamos buscando novos investimentos para uma nova malha num modelo que concentrou nas mãos de poucos, que não deu certo, que precisa ser revisto. Nós podemos buscar novos investimentos, tomara que permitam, com outra concepção.

Se a Norte-Sul, por exemplo, poderia ter sido concessionada a 10 bilhões, e não os 2,8, como está aí, nós deixamos de trazer para o nosso País quase 8 bilhões que seriam muito bem-vindos.

Então, a nossa discussão aqui é o seguinte: o modelo que nós aplicamos há 30 anos - que a gente quer replicar agora, num novo contrato de 40 anos -, que não deu certo, não é possível que a gente possa pensar de uma outra maneira, num novo marco para isso?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senadora Kátia, para uma breve intervenção.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Presidente, eu peço um pouquinho de paciência, só para a gente não precisar chamá-lo aqui novamente, porque talvez a gente tire um pouco das dúvidas hoje. Nós já estamos acostumados a comer 2h da tarde mesmo.

Zequinha e Senador Carlos, essa é Carajás. O fato de fazer a ferrovia de Açailândia para Vila do Conde, ou Barcarena, é do interesse nacional. É porque a VLI não quer tirar a carga dela, ela quer que a carga vá toda por Itaqui. Itaqui é um porto maravilhoso, é o de maior calado da América Latina, mas Itaqui é interessante para aqueles produtores, aqueles exportadores que querem ir para Europa e Roterdã, porque, de fato, são cinco dias a menos do que se for por Santos ou por Paranaguá. Agora, aqueles exportadores que querem ir para a China querem ir por Barcarena ou Vila do Conde, porque pelo Canal do Panamá é muito mais perto para chegar à China. Qual é o único probleminha - pequeno - que há no Porto de Vila do Conde, em Barcarena? Há um banco de areia que precisa ser derrocado. Se derrocar, passa Super Panamax, não precisa nem fazer o *top off* no Canal do Panamá - transbordo de navio menor para maior. Se derrocar essa areia do seu porto no Pará, acabou o problema, chegarão navios de todos os tamanhos, dos mais gigantescos, porque já está próprio para atravessar para...

O Brasil não pode focar nas empresas. É claro que as empresas têm que ter lucro, é claro que nós precisamos das empresas...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Elas são importantes, mas o *top*, o número um é o gigantismo deste País e da sua produção. Isso é que tem que estar em primeiro lugar.

A carga dá, sim. Vamos disputar é preço. A concorrência é esta: vamos disputar preço, quem é que paga melhor. O preço, o custo de 1 mil toneladas em 1km de ferrovia é de R\$6, o custo operacional. Eles estão cobrando de 60% a 90% do custo do frete rodoviário. É R\$26 o custo operacional, não é o preço de mercado. Então, é uma diferença monstruosa que está castigando a competitividade do País.

Então Carajás aqui cercou seus portos lá - seus não, pois são nossos, porque nós precisamos sair por lá. E a Vale obrigou o Governo a tirar Açailândia a Barcarena do projeto.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Senadora, a senhora colocou um ponto interessante aqui. Nós temos o Vale do Aço...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - ... em Minas Gerais, onde as indústrias siderúrgicas não podem utilizar a linha férrea por conta, infelizmente, da reserva de mercado para uma empresa só. O que elas fazem? Colocam umas bobinas em cima de caminhões, jogam na BR-381 - inclusive, ela não foi objeto aqui -, que mata, que é chamada de rodovia da morte por causa da quantidade de caminhões escoando a produção, pois a linha férrea só serve para minério durante a noite.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - O tema é realmente interessante...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - É interessante, mas só para lembrar o nosso Presidente, Mario...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Eu tenho até que pedir desculpas...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador Zequinha, eu vou pedir que...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - A melhor localização de porto no Brasil chama-se Barcarena, Vila do Conde. E só para complementar aquele negócio da inviabilidade: você não faz costa, está de frente; lá na frente, você pende para a direita ou para a esquerda, vai para a Europa ou para os Estados. Como é que não dá viabilidade um negócio deste?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Eu que coloquei errado, desculpe-me.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - O tema, realmente, é intenso, o debate é franco. Eu acho que nós não vamos encerrar este debate nesta audiência de hoje, vamos convidar o Diretor-Geral para voltar aqui. E, mais do que o Diretor-Geral também, eu acho que o Ministro Tarcísio... Na última ocasião em que aqui esteve, nós fizemos um trato com ele de que viria para falar justamente sobre o modelo de concessões e essa questão das nossas ferrovias.

O Senador Jean Paul está fazendo uma relatoria importante nesse segmento, nós poderíamos aproveitar o tema de V. Exa., trazê-lo aqui e fazer esse debate franco, aberto, com a presença do Ministro Tarcísio também. Vamos ajustar a agenda e fazer a convocação.

V. Sa. tem a palavra para as conclusões.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Vamos lá. Desculpe, a questão da viabilidade, o termo que falei foi infeliz. Veja bem, ele não está descartado em hipótese alguma; ele vai entrar numa outra situação. Eu entendo a posição, lógico, como a Senadora diz, problemas de dragagem, enfim. Só que, dentro do modelo desenhado, saiu do plano de logística. Não foi a agência que tirou, repito, isso vem como diretriz.

Eu tenho que discordar um pouco, Senador, de que a gente está repetindo o modelo. Esses contratos que estão sendo renovados agora, nesses contratos, praticamente, o concessionário faz o que quer, porque é uma licitação de mil novecentos e nada perdurando até hoje. Dentro dessa renovação, a regulamentação e a regulação que a agência, o poder que ela vai ter, questões de penalidade, a questão de investimento, ele muda... Não é que estou renovando, estou mudando totalmente a condição do contrato no qual o Governo, a agência vai ter poderes sobre a concessionária. Como disse o próprio Senador: hoje a agência, não só nas renovações como na nova concessão, o poder de regulação é da agência. A agência tem o poder, isso está muito claro no edital.

A questão da Senadora, o direito de passagem está previsto na cláusula do contrato por cinco anos, podendo ser prorrogado.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Senadora, o contrato, estou sem ele aqui...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu te dou ele aqui.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - O contrato prevê a garantia do direito de passagem com os requisitos técnicos pré-definidos, tarifa teto e capacidade mínima. Isso está garantido cinco anos, cinco anos, sendo que há já o compromisso assinado com o Ministério Público de renovações. Não dá para a gente estudar demanda de daqui a 20 anos...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Presidente, Presidente, desculpa, eu acabei de ligar para dois procuradores da República, daqueles que têm o maior orgulho dos TACs, dos TCs que assinam. Nenhum TC e nenhum TAC pode se sobrepor a contrato. No contrato, está escrito cinco anos. Não tem que faça, Ministério Público e ninguém que enfie num contrato o que não foi escrito.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Mas a regulamentação da agência garante isso.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Não, não, não garante, não senhor.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Garante, garante, Senadora. A regulação da agência garante.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Não garante, não. Se garantisse, ninguém entrava na concessão. Por que eles não quiseram assinar o aditivo com o senhor? Por que eles não assinaram e vocês assinaram unilateralmente?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - E o que aconteceu? A agência fez unilateral e eles são obrigados a cumprir.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Mas são obrigados como, se não está pactuado, os dois não assinaram? Como assim?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Já está em vigor.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Gente, nem os cinco anos são garantidos, porque foi assinado unilateralmente. A não ser que eles assinem agora, mas não assinaram, e isso tirou a competitividade de outros estrangeiros investirem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Nós temos que trazer o Ministro Tarcísio aqui o quanto antes.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Desculpe, rapidamente, só para completar...

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

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Uma colocação aqui ingênua da minha parte, porque eu fico espantado com o regime de ferrovia de vocês - e estou colocando de vocês porque sou da área de petróleo, em que tudo isso aí funciona perfeitamente -, eu fico impressionado com a precariedade regulatória do sistema de ferrovia do Brasil, Presidente. É absolutamente inconcebível que a gente tenha monopólio natural com cinco anos de preferência. O direito de preferência, o direito de acesso é inerente ao monopólio natural. Tem monopólio natural, tem direito de preferência; o que será regulado é a quantidade. Agora, validade para direito de preferência, eu nunca vi isso. Direito de preferência, não, direito de passagem. E direito de preferência também, uma coisa é complemento da outra.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Esses cinco anos garantem a autorização para os operadores independentes.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Outra coisa que nunca...

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... vi é regular isso por um contrato bilateral. A Agência tem poder de colocar uma... Como é que chama lá, portaria, na ANTT?

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

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Resolução e acabou.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Mas está feito.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Isso aqui que o pessoal tem que assinar para valer... É resolução e acabou. Livre acesso.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - A agência tomou a atitude unilateral e há a resolução.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Desculpe se eu estiver sendo ingênuo, mas realmente é um absurdo.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Mas o poder da agência, da regulação... Como o senhor mesmo disse, a agência tem esse poder.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu acho que vocês deveriam olhar com muito cuidado linha de transmissão e dutos, oleodutos, gasodutos e polidutos.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - O edital já veio junto com o contrato. Então, quando abriu o edital vencedor, já saiu com o contrato novo. É escrito.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - V. Sa. tem dois minutos para concluir a manifestação.

Ao final, farei brevemente as perguntas dos internautas.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - A rodovia VIABAHIA também estava na linha da revisão quinquenal, mas, como não temos ainda a garantia jurídica, o que estamos fazendo é aplicando as penalidades, cobrando. Ela teve uma liberação parcial do BNDES com o aumento, se eu não me engano, da tarifa do ano passado, começou a retomar algumas obras, mas também está totalmente defasada dos seus investimentos.

Eu acho que a concessionária que mais levou multa foi a VIABAHIA, e leva até hoje, dentro da ANTT. Nisso não está lá a obra; mas caso não se chegue, vai para a caducidade ou para a devolução amigável, dentro dos critérios. Para a revisão quinquenal infelizmente nós não temos a segurança jurídica, mas é uma coisa ainda para a gente debater. Repito: seria a solução ideal, mas a sustentação jurídica não é garantida.

Então, nós vamos hoje na linha da relicitação. No caso de algumas, vai ser caducidade.

Sobre a FCA. É a que, dentro da...

(Soa a campainha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... análise dos estudos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Ela já está em novos estudos para nova licitação.

Quando à FCA da rodovia é a que está mais atrasada, nós estamos terminando. Já tivemos... Vamos marcar audiência pública para o início do meio do ano, mas é que está mais atrasada dentro das outras, que já estão praticamente com todos os estudos prontos e o plano de outorga a serem encaminhados para o Ministério, para, do Ministério, ir ao TCU. Mas na FCA ainda nós estamos um pouco crus, Senador. Mas já estão também em total desenvolvimento pela Agência e pela EPL esses estudos.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - Há uma diferença, Presidente Marcos Rogério, V.Exa., que é especialista, eu não entendo, não sou engenheira, e sinceramente... Mas, por que para a Belém-Brasília, a 153, que foi licitada não faz quatro anos, teve que se fazer o estudo de novo? Esses estudos são uma fortuna incalculável. O que muda em três anos?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Ah, muda! Muda, Senadora.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - É mesmo?!

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - A deterioração de rodovia, isso...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - É duplicação.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Eu sei. Mas nós temos de ver todas as condições.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Meu Deus, o Tocantins é plano igual uma mesa.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Mas isso está bem adiantado. É que o processo de caducidade demorou mais de dois anos.

Outra coisa...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador Jaques, as suas perguntas.

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA. *Fora do microfone.*) - E a Fiol?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Para a Fiol já foi feita audiência pública...

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) - Em outubro do ano passado.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Isso. Estamos finalizando. Vamos encaminhar no próximo mês, para o Ministério dos Transportes, o plano total para ser pedida a autorização para o TCU. Para Ferrogão e Fiol o leilão ainda sai este ano.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Jean Paul.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Meio minuto: Transnordestina, quadrado de dentro.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Transnordestina são duas ferrovias, a FTL e a TLSA. Uma já está com processo de caducidade aberto.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Perfeito.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - E para a outra nós estamos autorizando, neste mês, a abertura do processo de caducidade.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, diretor.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - A CSN?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - É.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Meio minuto.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - Já caducou?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Não. Abriu o processo de caducidade para um deles. E o outro vai ser aberto no próximo mês.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Sr. Mario, 381 está pronta ou não está para concessão?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - A 381 está em estudo.

Se faltou alguma pergunta, eu posso responder por escrito, viu, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Deixe-me fazer aqui, até para ser leal com os nossos internautas que mandaram perguntas... Há duas que foram selecionadas.

Do Urubatan Silva, do Distrito Federal. Ele quer saber sobre segurança jurídica do investidor privado: "Qual a segurança jurídica que o investidor privado terá para construir a sua ferrovia? A Transnordestina é um caso de concessão reversível? Como se encontra a questão da Ferrovia Transnordestina, o impasse em torno das obras paradas e devolução da concessão? Está resolvido?"

São as perguntas do Urubatan.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Bom, da Transnordestina, o inadimplemento dela foi constante, tanto que eu acabei de dizer que já foi aberto, numa delas, o processo de caducidade; na outra, nós estamos autorizando. Aí, sim, com a caducidade, vamos ver o que nós vamos construir para o término dessa ferrovia.

Ela não é reversível. Os investimentos, infelizmente, não...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - ... foram concluídos e partimos para o processo de caducidade.

Então, isso será uma análise de um novo investimento para o qual nós ainda não temos a equação finalizada.

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

A Andressa Batista, do Amazonas: "Por que a Rodovia Norte-Sul não é prioridade para o transporte de cargas e passageiros? O modal no Amazonas é o aquaviário; haverá mudanças?"

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Veja bem: a Agência só cuida das rodovias concedidas. Essa gestão é do Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit).

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu faço aqui algumas, em cima do que... Muitos Senadores já perpassaram por esses temas, mas eu perguntaria a V. Sa. objetivamente: o Presidente Jair Bolsonaro afirmou ontem que determinou a suspensão da instalação de 8 mil radares de velocidade nas rodovias federais. Qual a posição da ANTT sobre esse assunto?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - É uma ótima pergunta. Hoje, muitos desses 8 mil radares são todos do Dnit, que tem uma malha muito grande. Hoje, nos nossos 9.700km, a ANTT tem 633 radares em operação, totalmente estudados, com plano, com projeto, aprovados pela polícia. Hoje, se eu quiser pôr um radar na rodovia, eu não posso pôr, eu tenho de submeter a um projeto e a uma aprovação da autoridade de trânsito.

Então, veja bem, no caso das concessionárias, não temos esse problema. Para esses 8 mil radares - o que é uma previsão de instalação pelo Dnit - o Presidente pediu a suspensão até que se esclareça ou que se faça uma reanálise. No caso da ANTT, existem mais pedidos de radares, porém, em função até do posicionamento do Presidente da República, nós vamos fazer uma reavaliação. Radar bem instalado é condição de salvar vidas, é questão de você monitorar a rodovia. E existem, infelizmente, às vezes, por causa da geometria, certas condições em que o radar é necessário.

Então, os 8 mil radares não cabem à Agência. Hoje, cabem, sim, novos radares. Em função disso a gente vai fazer uma reavaliação, uma reanálise.

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

O Programa de Parceria de Investimento (PPI) tem feito estudos para definir as diversas concessões na área de infraestrutura, inclusive nas rodovias. Como cabe à ANTT propor os planos de outorga, a agência tem trabalhado junto com o PPI? Que papel a ANTT está exercendo em relação a essas novas concessões? E essa pergunta é pertinente justamente por esse ambiente de discussão que nós temos aqui.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Hoje, quando se qualifica uma rodovia ou uma ferrovia para a concessão, é feito um trabalho conjunto: PPI; Ministério da Infraestrutura, através das suas secretarias; EPL, que faz todo o estudo de investimento, e ANTT, com regulação e montagem do edital, e, depois, fiscalização e o acompanhamento. Então, é uma tarefa em conjunto de todos esses órgãos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - A ANTT tem participação efetiva nisso?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Efetiva total, porque ela que faz a concessão.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - O.k. Como estão as conversas com os caminhoneiros, para evitar que tenhamos uma nova greve do setor? O piso para o frete rodoviário de cargas está sendo respeitado? A lei que criou o piso efetivamente resolveu o problema?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Veja bem, eu coloquei aqui, no início da minha apresentação, que os caminhoneiros... Até a pedido do nosso Ministro, nós vamos intensificar a nossa fiscalização. Nós já fizemos, desde que a lei está valendo, mais de mil autos de infração. Existe, sim, uma tabela de preços e um critério de penalidades os quais a agência está adaptando; ela está criando novas condições. Inclusive, contratamos a USP para fazer um estudo muito abrangente e já marcamos cinco audiências públicas, no Brasil inteiro, para discutir o complemento dessa lei - vamos dizer assim -, as novas metodologias que estaremos aplicando nessa lei.

Inclusive, já foi discutido amplamente com a sociedade, com os caminhoneiros, e teremos cinco audiências públicas em maio.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - O.k. Bom, eu quero agradecer aos Senadores e às Senadoras que participaram efetivamente dessa audiência de hoje, dessa reunião importante; agradecer a todos os diretores, todos os técnicos, todos os servidores da ANTT. E, de modo especial, agradecer ao Diretor-Geral Mario Rodrigues Junior, que comparece aqui por tanto tempo e se propõe a responder as perguntas dos Senadores e apresentar as ações da ANTT junto à Comissão de Infraestrutura.

Então, mais uma vez deixo aqui o nosso registro de agradecimento sincero. Nós teremos outras oportunidades para retomar essa agenda, essa pauta. O tema, como visto aqui, não se esgotou. Quem sabe, para uma questão de melhor aproveitamento, traremos o Ministro. Fazemos uma audiência com ele e, na sequência, se for necessário, a gente pactua novamente a vinda da agência à Comissão de Infraestrutura.

Mais uma vez, nossos agradecimentos.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Muito obrigado.

Nós, mais uma vez também, colocamo-nos à disposição a qualquer momento; a qualquer hora estaremos sempre presentes aqui.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço aos demais diretores também, que aqui compareceram e ficaram até agora, nesse sacrifício praticamente de um jejum matinal.

Por fim, convoco a próxima reunião, a ser realizada no dia 9 de abril, terça-feira, às 11h da manhã, neste plenário.

Não havendo mais nada a tratar, está encerrada a reunião.

(Iniciada às 11 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 39 minutos.)