



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

REUNIÃO

25/04/2019 - 9ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Boa tarde a todos! Declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa, Ordinária, da 56ª Legislatura.

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

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

Aprovada.

Tenho aqui alguns comunicados sobre documentos recebidos pela Comissão.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 44, de 2019, da Câmara Municipal de Picuí, Estado da Paraíba, que encaminha requerimento aprovado por aquela Casa Legislativa dirigido à Presidência da República, ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados e às Superintendências do Dnit nos Estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, solicitando a federalização do entroncamento da BR-104 e da PB-137, Picuí-Carnaúba dos Dantas, entroncamento da PB-151 e RN-288 com a BR-427, interligando a BR-104 na Paraíba com a BR-427 no Rio Grande do Norte, com a consequente alteração da relação descritiva das rodovias integrantes do Sistema Federal de Viação constantes no Anexo da Lei 5.917, de 1973.

Nos termos da instrução normativa da SGM nº 12, de 2019, o expediente, disponível para consulta na página da Comissão na internet, aguardará eventuais manifestações das Sras. e dos Srs. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual será arquivado.

Gostaria de lembrar a todos também que a população pode participar do debate, acompanhando a audiência pública presente pelo canal da TV Senado no YouTube e enviando perguntas e comentários aos nossos convidados. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania ou ligando para o telefone 0800-612211.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para instruir o Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018, que dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, e 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências, em atendimento aos requerimentos da Comissão de Infraestrutura nºs 9 e 14 de 2019, de autoria do Senador Jean Paul Prates, Relator na Comissão do PLS 261/2018.

Para a audiência, foram convidados vários especialistas da área, a quem convido para que tomem assento à mesa: Sra. Danielle Crema, Assessora Especial do Ministério da Infraestrutura; Sr. Gabriel Fiuza, Subsecretário de Regulação e Mercado da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia; Alexandre Porto de Souza, Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Sr. Jerônimo Miranda Netto, Presidente da Federação Interestadual de Trabalhadores Ferroviários da CUT (FITF/CNTT/CUT); Sr. Luis Henrique Teixeira Baldez, Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (Anut); e Sr. Fernando Simões Paes, Diretor-Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

Meus amigos, muito rapidamente e de improviso, vou fazer uma introdução.

Esse projeto tem importância fundamental. É desnecessário explicá-lo e nos alongar. Agora nesta audiência pública a presença dos especialistas é que é importante hoje e, depois, os comentários dos Srs. Senadores. Mas, evidentemente, é um projeto que trata de um dos nós górdios da infraestrutura brasileira, um setor que eu considero... Pelo pouco que já consegui estudar mais detidamente a respeito para relatar esse projeto - estamos no começo desta caminhada obviamente, estamos assimilando muita informação de vários agentes diferentes; já tivemos várias reuniões e agora, com esta primeira audiência pública, provavelmente mais uma audiência pública será feita para esgotarmos o assunto -, já dá para perceber que nós estamos diante do modal provavelmente mais arcaico, em termos regulatórios, que temos no Brasil hoje.

Então, nós estamos aqui diante de uma oportunidade de modernizar, uma oportunidade ímpar, um momento muito especial não necessariamente vinculado à política, não necessariamente vinculado a quem está no Governo ou a quem já esteve, mas é um modal que já está tão defasado em termos regulatórios que a diferença da política atual e do contexto político atual é muito pequena. O importante é que nós nos debruçemos sobre esse modal de forma bem racional, integrando-o com os demais modais que existem no Brasil, mas dando modernidade a esse processo.

É um projeto que tem autoria do Senador José Serra.

Nós vamos passar à discussão agora e, depois, faço um pouco mais de comentários sobre o histórico de tramitação desse projeto.

Eu queria começar as apresentações com a palavra da Sra. Danielle Crema, Assessora Especial do Ministério da Infraestrutura.

Obrigado pela presença aqui.

Saúdo a presença do Senador Zequinha Marinho, do Estado do Pará.

A SRA. DANIELLE CREMA - Boa tarde a todos!

Primeiro eu peço desculpas pela voz. Estou me recuperando de uma gripe, e talvez isso prejudique um pouco a exposição.

Quero iniciar agradecendo a oportunidade de estar nesta Casa, contribuindo para o debate de um PL tão importante a convite do Relator, Senador Jean Paul, com quem, desde o início, tivemos oportunidade de nos reunir no Ministério da Infraestrutura para sensibilizá-lo quanto à importância do enfrentamento dos gargalos que afetam em especial o modo de transporte ferroviário. Estar nesta audiência é uma oportunidade de trazer mais elementos para o debate e formação da convicção daqueles que irão tomar a deliberação sobre a iniciativa.

Então, na pessoa do nosso Presidente da audiência, Senador, saúdo os demais presentes à Mesa.

Vou começar a fazer as considerações afetas ao Ministério da Infraestrutura.

Sobre esse contexto do setor ferroviário brasileiro, é amplamente conhecida por todos a origem dele, e grande parte das mazelas que nós reconhecemos que o afetam remontam ainda ao processo inicial da sua desestatização, à forma como foi conduzido o processo à época em que se outorgou malha conforme o arranjo organizacional da rede ferroviária à época, portanto, privilegiando bacias regionais.

Nós tínhamos, naquele momento, cerca de 30 mil quilômetros de malha ferroviária. Já era do conhecimento, em 1996, que nem toda essa infraestrutura estava em boas condições de uso. Então, já era reconhecida a situação de abandono e de desgaste de grande parte dessa malha originalmente concedida.

Em que pese isso, é inegável que nos contratos de concessão, com o processo de desestatização, houve um incremento na produção de transporte que pode ser medido pela evolução da quantidade de tonelada útil, que, pelo menos nos últimos dez anos, cresceu em torno de 30%. Isso veio associado também a uma redução significativa dos índices de acidentes, que são parâmetros relevantes para a mensuração da eficiência dessas empresas. No entanto, a gente percebe que grande parte da expansão e do investimento que foi feito nessa infraestrutura originária do Estado se concentrou em corredores de *commodities*, em especial o minério de ferro, o que responde por mais de 40% da quantidade de tonelada útil transportada. Esse é o retrato do que a gente tem hoje de subutilização ou de desativação daqueles trechos originalmente concedidos. Em parte, isso decorre do mau uso e da má preservação desses ativos por concessionárias, mas é reconhecido também que muito decorre da situação em que esse patrimônio já foi herdado. Mas nós temos hoje, em termos efetivos, apenas um terço da nossa malha ferroviária federal em operação.

Então, o que gente observa é que, em que pese terem havido ganhos com o processo de desestatização iniciado lá atrás ainda sob o regime de exploração de concessão, como o Senador bem colocou, é um dos que dispõe de um arcabouço regulatório ainda bastante arcaico e que requer atualização, a exemplo do que foi feito recentemente em outros modos de transporte.

Qual a relevância disso? Acho que é desnecessário falar nesta Casa, mas é sempre importante enfatizar o significado do investimento em infraestrutura e a importância da infraestrutura para alavancagem da economia. E, quando a gente fala em infraestrutura, a gente fala em infraestrutura de uma forma ampla, de uma perspectiva de logística integrada de transporte. Eu faço um parêntesis aqui, Senador, até para esclarecer um desafio interno que o ministério tem tido. Nos últimos anos, nós tivemos, historicamente, a separação da formulação de política de transporte no País com a criação, no primeiro momento, da SEP; a aviação civil já integrava o Ministério da Defesa e depois foi constituída na Secretaria de Aviação Civil. Então, nós tínhamos, para um mesmo ativo, uma infraestrutura, que deveria ser pensada de forma integrada, segregada em três formuladores de política pública.

Nos últimos dois anos acho que houve um avanço no momento em que se unificaram essas três secretarias em um ministério sob uma única pasta, ainda chamada de Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Mas o desafio agora do Ministério da Infraestrutura é comunicar e integrar essas políticas, passar uma visão transversal de multimodalidade, conseguir pensar um planejamento integrado de todos os modos de transporte e, com isso, reposicionar o País no contexto mundial de infraestrutura.

Quando a gente compara com vários países do mundo, acho que os últimos dados do Banco Mundial nos colocam na 88ª posição em termos de infraestrutura ferroviária, mas a CNI recentemente disponibilizou um estudo que fala de infraestrutura e logística de forma agregada em que se compara a nossa infraestrutura com economias assemelhadas, o que resultou em uma comparação com 18 países considerados, como Espanha, Canadá, Austrália, China, Polônia, Tailândia, África do Sul, Turquia, Argentina, México, Colômbia, apenas para citar os mais relevantes. E, nesse rol de 18 países, estamos posicionados em 17º. Então, a indústria reconhece que nós temos vários desafios - aliás, todos nós reconhecemos - no intuito de melhorar a produtividade do País, mas ela necessariamente passa não apenas pela melhoria do nosso ambiente de negócio, mas pela melhoria da infraestrutura e das políticas públicas de Governo.

Há iniciativas em curso hoje no intuito de buscar a ampliação da oferta da capacidade de transporte ferroviário no País. Essas duas iniciativas estão ancoradas em uma legislação recente, a Lei nº 13.448, que visa, no primeiro momento, a prorrogação antecipada de concessões já existentes, mediante a antecipação e realização de novos investimentos que não seriam amortizados no tempo remanescente desses contratos. A outra iniciativa também prevista nessa legislação é a utilização do valor de outorga que será extraído eventualmente dessas possíveis prorrogações para a viabilização da expansão de outras ferrovias.

Então, na linha de projetos de prorrogação hoje temos qualificados cinco processos, apenas um em audiência pública e já no âmbito de Tribunal de Contas da União em análise. Dois outros já submetidos à audiência, mas no âmbito do TCU apenas o referente à prorrogação antecipada da malha paulista.

E tem ainda uma agenda que remonta à época do Programa de Aceleração do Crescimento, que foi prevista nos programas de logística PIL 1 e PIL 2, que são a estruturação de projetos *greenfields* em regime de concessão. Um deles recentemente concedido, de forma bastante exitosa como já mencionado aqui pelo nosso Ministro, foi a concessão da Ferrovia Norte-Sul.

Mas essas iniciativas não têm sido suficientes para endereçar os desafios do setor. As iniciativas em curso, baseadas no marco regulatório vigente, não são suficientes para sanar o nosso déficit de infraestrutura e endereçar ativos que hoje já foram restituídos à própria União ou que estão em via de, por não terem viabilidade econômica sob a perspectiva da exploração sob o regime de concessão. Aqui é um retrato do ativo e do patrimônio público de que a gente está falando, que hoje está sendo inadequadamente utilizado.

Esse desafio posiciona, é relevante para posicionar e dar a dimensão de como o Ministério da Infraestrutura percebe o Projeto de Lei 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra e atualmente relatado pelo Senador Jean Paul.

Nós identificamos no projeto como um todo uma iniciativa extremamente meritória, porque ela, em linha com o movimento que foi feito em outros modos de transporte, amplia a possibilidade de exploração do serviço ferroviário em regime de atividade econômica. Então, ela permite a gente endereçar melhor a atividade e o serviço de que a gente disponha, conforme a especificidade e a característica desse ativo.

É tão relevante esse projeto, que o Ministro teve a iniciativa de constituir um grupo de trabalho, ele foi formado por servidores do ministério e coordenado pela assessoria do Ministro por meio de uma portaria instituída no dia 12 de março, que teve por objetivo analisar a redação do PLS, coletar subsídios e contribuições das entidades que seriam afetadas pela inovação legislativa e eventualmente propor melhorias, alguma contribuição para o debate nesta Casa, de uma forma geral.

Para tanto, ao longo desse processo foram ouvidas mais de 20 instituições públicas e privadas e alguns consultores independentes aqui relacionados. Então, o grupo teve o cuidado de buscar o máximo de representatividade nessa discussão e esteve aberto a todos aqueles que se dispuseram a fazer essa discussão em termos de política pública. Então, nós

tivemos desde representantes da Associação dos Usuários de Transporte até a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, passando por Operadores Ferroviários Independentes, órgãos do Governo, como o Ministério da Economia, PPI e outros mais, o que mostra a preocupação do ministério de fazer uma ampla participação social e agregar o máximo possível de visões a essa proposição.

Aqui nós destacamos os principais aspectos na nossa perspectiva, que, de certa forma, sintetizam as nossas considerações. O material do grupo resultou num relatório que será enviado a esta Comissão, Senador. Até o final do dia, a gente acredita que esse material já estará disponível para vocês como uma posição da instituição. Mas aqui nós gostaríamos de enfatizar alguns pontos específicos que nos levam a apoiar e a apontar algumas oportunidades de aperfeiçoamento como resultado dos esforços desse grupo de trabalho.

O primeiro avanço é natural, é efetivamente trazer para o leque de opções do Poder Público o regime de autorização para exploração do serviço de transporte ferroviário. O projeto de lei, no seu marco legal, introduz valores como a vinculação dessa autorização à atividade econômica sob o regime privado, ao conceito e a um princípio de liberdade de preços, indutor de competitividade e com vista, de um modo geral, a afastar uma exclusividade de oferta, de modo que a gente tenha um mercado com liberdade de oferta e liberdade de preços por entendermos que esse é o arranjo mais eficiente, sem prejuízo de, nos casos em que essa dinâmica não funcionar, o órgão competente intervir corretamente, dando os rumos.

Então, nós entendemos que a aplicação do instituto da autorização é muito bem-vinda no setor ferroviário, porque poderá funcionar como um vetor da alavancagem de investimento - num primeiro momento, na forma como ele foi concebido - em novos ativos, mas, na forma como nós o vemos e como observamos a experiência em outros setores, também passível de aplicação em trechos públicos que poderiam retornar à iniciativa privada sob esse novo regime.

Nós sabemos que a discussão sobre a sua constitucionalidade - e esse ponto a gente traz ainda do instituto da autorização, porque foi abordado em várias das reuniões com essas entidades e certamente essa questão será bem enfrentada no fórum específico, que será a Comissão de Constituição e Justiça -, na visão dos órgãos do Governo, não paira qualquer dúvida sobre a constitucionalidade do instituto, havendo doutrina respeitável e favorável nesse sentido. Além do que, a gente observa que é uma estratégia do projeto de lei - aí, eu enalteço o trabalho do próprio autor e da sua assessoria -, de buscar beber na experiência de setores que já internalizaram o instituto da autorização no seu arcabouço regulatório. Foi muito inteligente essa estratégia de buscar referências no sistema de telecomunicações, no sistema de óleo e gás e no próprio setor de transporte portuário, que em 2013 passou por uma grande inovação, com exatamente essa flexibilização do regime de exploração, em que se permitiu que os terminais de uso privativo originalmente vocacionados para escoamento de carga própria e residualmente de terceiros pudessem também prestar serviços para terceiros. Isso contribuiu significativamente para a expansão da nossa infraestrutura portuária.

Aqui a gente traz alguns exemplos para evidenciar isso, conforme eu mencionei, de setores em que há a prestação de serviço público, mas convivem com a execução desse serviço também em regime de atividade econômica. Isso não é de agora, eu cito aqui o próprio CBA, de 1986, que já previa a possibilidade de autorização de aeródromos, tanto quanto concessões, que é um programa bastante sucedido em curso. Nós temos a legislação de 1995, que prevê a possibilidade de usinas termoeletricas serem utilizadas também sob o regime de autorização.

Como eu mencionei anteriormente, os serviços de telecomunicações também são ofertados na atualidade sob o regime de atividade econômica como autorização. Petróleo e gás também têm esse mecanismo e, mais recentemente, como eu mencionei, há a experiência de portos.

Aqui começamos a apontar alguns dos aperfeiçoamentos. Vou procurar ser mais breve. Muito obrigada.

Nós entendemos originalmente que o escopo do projeto de lei era atingir no primeiro momento apenas novas infraestruturas, mas nós entendemos que esse mecanismo é essencial para endereçar grande parte do problema da infraestrutura instalada hoje, que é o que nós chamamos de *brownfield*, que hoje está sendo inadequadamente explorada ou efetivamente abandonada. Então, a proposta do Ministério da Infraestrutura é que o instituto da autorização possa ser utilizado também para a outorga em regime privado, ou seja, em regime de atividade econômica de ativos hoje explorados em regime de concessão, mas que já foram ou poderão ser devolvidos, por exemplo, numa situação de eventual incapacidade ou de trechos considerados antieconômicos pelas atuais concessionárias.

O outro ponto relevante que nós gostaríamos de enfatizar no PL é o aspecto de segurança. É redundante, ele traz segurança jurídica para a regulação de segurança do setor, uma vez que hoje a disciplina do trânsito e do transporte viário está materializada num decreto autônomo, num decreto de transporte ferroviário. E o PL teve essa sensibilidade de positivar e trazer para o arcabouço legal grande parte dessa disciplina. Então, no nosso entendimento, ela traz mais segurança jurídica para a exploração da atividade...

(Soa a campanha.)

A SRA. DANIELLE CREMA - Além do que ela resguarda e reforça a natureza federal da legislação, de modo a nortear e inibir eventual espaço de legislação estadual e municipal que venha em desalinhamento ao que pensa o Estado, a União de uma forma geral, para exploração dessa infraestrutura.

Nós também temos uma única sugestão nesse sentido para deixar mais claro esse aspecto. Então, eu não vou aqui me ater a sugestões de redação, como eu disse, elas serão encaminhadas a esta Casa por meio desse relatório aprovado.

Um outro item de destaque que nós gostaríamos de enfatizar é o que foi chamado num projeto de lei de financiamento e, na nossa percepção, o nome mais apropriado para isso, em verdade, seria a remuneração da atividade. Como alguém que vai prestar o serviço sob o regime de atividade econômica, portanto, em autorização, vai ser remunerado? Então, nós entendemos que isso aqui é uma disciplina da remuneração e enxergamos nisso aqui uma referência à estrutura tarifária que você tem hoje aplicada nos aeroportos concedidos.

Veja bem, não se trata de limitar o preço dessa atividade, mas de definir a estrutura daquilo que pode ser cobrado como atividade. Essa estruturação, da perspectiva do usuário, é muito positiva. Apenas para exemplificar isso, acredito que os senhores devem ter acompanhado a discussão que aconteceu no mercado financeiro de uniformização das taxas e tarifas bancárias de modo a que usuário - ou seja, o consumidor - pudesse comparar aquele banco que lhe oferecesse as melhores vantagens.

(Soa a campanha.)

A SRA. DANIELLE CREMA - Então, nós entendemos que ter uma estrutura de preços predefinida também favorece. A única observação que nós fazemos de uma forma geral é que, em que pese a gente já haver positivado a nomenclatura liberdade de tarifa, ela induz a erro porque não é uma regulação de tarifa. Aqui o preço é livre. Então, a nossa sugestão é que em todo o texto o PL seja adequado para referência à liberdade de preços.

O outro mecanismo também bastante inovador e relevante é a positivação do mecanismo da autorregulação. O Ministério da Infraestrutura vê nisso um novo arranjo institucional, uma forma de você melhorar o funcionamento, a dinâmica das instituições, conferindo maior flexibilidade para aqueles bons prestadores de serviço, sem prejuízo da supervisão dos órgãos competentes na eventualidade de essa regulação não atender à finalidade esperada.

Nós percebemos que a inspiração disso aqui está no mercado ferroviário americano, que é reconhecidamente um mercado altamente competitivo, e tem um paralelo, guardadas as suas proporções, com o que a gente tem hoje no setor elétrico, que é o Operador Nacional do Sistema Elétrico, que também é uma entidade privada e que faz essa gestão e se autorregula em aspectos eminentemente operacionais. Isso não suprime o papel do órgão regulador e mais uma vez a nossa contribuição é no sentido de trazer mecanismos que permitam e explicitem a atuação que o regulador terá sobre essa entidade de autorregulação, mas reconhecendo a vantagem que ela traz e o dinamismo que ela pode agregar ao setor como um todo, até porque ela busca uma composição que tenta agregar a visão de todos aqueles que ofertam ou que são usuários do serviço. E aí, nossa sugestão também foi no sentido de buscar uma melhor representatividade e equidade na distribuição dessa participação.

Esse tipo de discussão em que, para definição de aspectos operacionais, você coloca dois atores envolvidos no processo para discutir, ela começou a ser introduzida também recentemente no setor aeroportuário. A quinta rodada, extremamente exitosa, já prevê o conceito de liberdade de preço e prevê a livre negociação entre o aeroporto e as próprias empresas aéreas no endereçamento da melhor precificação dessa atividade.

Então, nós temos algumas referências exitosas que nos fazem apoiar neste momento o instituto da autorregulação.

Um último ponto aqui também reflete uma preocupação de muitas das discussões que o grupo de trabalho teve com todas essas entidades, que foi explicitar a disciplina da interconexão. E aqui, o nome interconexão se achou mais adequado porque ele abrange, para além do direito de passagem e tráfego mútuo, qualquer outro arranjo operacional que venha permitir a interconectividade dessas malhas.

Então, a nossa sugestão, Senador, é de inclusão de uma seção no projeto de lei que discipline esse instituto da interconexão, hoje positivado no sistema como direito de passagem e tráfego mútuo, de modo que, para além do esforço que a própria agência terá que fazer para melhorar os seus mecanismos de *enforcement* sobre a regulação já existente, de forma a torná-la efetiva, também reforçar a importância da conectividade nesse regime de autorização.

É importante aqui esclarecer a lógica da proposição. Nós entendemos, numa visão de médio e longo prazo, que o compartilhamento da infraestrutura deve ser incentivado como um direito e deverá ser percebido pelos agentes econômicos como uma fonte de receita. E, na nossa avaliação, quando tivermos um cenário de oferta de infraestrutura suficiente, esses

problemas de interconexão serão atenuados. Então, nós apostamos na expansão da capacidade como uma forma de mitigar esses problemas que nós temos hoje de uso da infraestrutura.

Concluindo, todos nós sabemos que o Brasil vive hoje um cenário econômico extremamente desafiador, seguido de vários déficits fiscais, o que tem imposto severas restrições à capacidade da União, dos Estados e dos Municípios de promoverem a expansão da sua infraestrutura. Então, esse contexto, na nossa perspectiva, exige do País capacidade de criar um ambiente institucional estável e seguro para atrair o investimento privado, o que, na nossa percepção, passa por iniciativas legislativas meritórias, como esse projeto de lei que cria oportunidade de desenvolvimento e expansão da infraestrutura.

O gráfico ao lado é bastante explicativo, porque ele mostra o que aconteceu quando se deu a desregulamentação da exploração da infraestrutura no mercado americano. Então, você teve um incremento exponencial de produtividade, de produção de transporte com redução das tarifas.

Eu peço desculpas por ter extrapolado o horário e agradeço mais uma vez a oportunidade. Eu me coloco à disposição para maiores esclarecimentos.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Danielle Crema, Assessora Especial do Ministério de Infraestrutura.

Eu queria saudar a presença dos colegas: Senador Styvenson Valentim, lá do meu Estado do Rio Grande do Norte, do nosso Estado; Jorge Kajuru, do glorioso Estado de Goiás, e do autor do projeto de lei que nós estamos discutindo aqui com muita honra, Senador José Serra. Saudamos sua presença.

Vamos dar continuidade, então, com o segundo orador, que é o Sr. Gabriel Fiuza, Subsecretário de Regulação e Mercado da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia.

Obrigado pela presença, Gabriel.

O SR. GABRIEL FIUZA - Eu que agradeço, antes de mais nada é uma honra estar nesta Casa podendo contribuir para um debate tão importante dentro da área de infraestrutura. Eu agradeço também ao Senador Jean Paul pelo convite ao Ministério da Economia. Saúdo também os demais Senadores aqui presentes, na Casa, e os demais membros da Mesa.

Quanto à brilhante explanação da Assessora Especial do Ministério da Infraestrutura, Danielle Crema, eu não sei se facilita ou se dificulta o meu trabalho. Há alguns eslaides aqui que são até parecidos. Mas eu vou procurar dar um enfoque, vamos dizer assim, do grande esquema e colocar alguns pontos que acabaram sendo abordados também pelo Ministério da Infraestrutura que a gente julga como importantes para aprimorar o projeto, que, no nosso entendimento, digo já de antemão, a gente considera extremamente salutar para o setor.

Bom, falando do mais geral, eu represento a Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia. Então, a gente tem uma preocupação com vários dos setores de infraestrutura. E, quando a gente olha o problema de uma maneira integrada, a gente vê que o Brasil está bastante atrás de outros países - aí países mais desenvolvidos -, no que concerne ao estoque de capital.

O Brasil, hoje, tem um estoque de capital de 36%, quando países, vamos dizer assim, mais desenvolvidos na área de infraestrutura têm estoque de capital, no mínimo, em torno de 50% a 60%. A gente olha aquele verdinho ali, é justamente ferrovia. No caso brasileiro, nem aparece. Então, do ponto de vista comparativo, se a gente já tem um caminho muito grande a trilhar na infraestrutura, de maneira geral, o setor de ferrovias, como bem colocou o Senador, na sua abertura, talvez seja um dos setores mais atrasados, o que tem mais esforço a ser feito.

E, também pegando ainda esse gancho, quando a assessora, a Sra. Danielle Crema, mostrou muito bem que o Brasil, num *ranking* de países mais próximos, está em 17º, de 18, quando você pega um *ranking* mais amplo, a gente não está muito melhor assim. No *ranking* do Fórum Econômico Mundial, a gente está em 81º em qualidade da infraestrutura. Então, a gente tem um grande caminho a trilhar.

A gente pode olhar para isso e falar: "Bom, mas o Brasil é muito diferente desses outros países. A tarefa de chegar a 60% não é realista". Mas, quando a gente olha a história brasileira, a gente já esteve lá. No início dos anos 80, a gente já chegou a ter próximo, ali, de 60% de estoque de capital em infraestrutura. E, de lá para cá, atravessando vários Governos, esse estoque se reduziu consideravelmente.

Quando a gente olha o gráfico do lado, que talvez seja a questão mais importante, que também os senhores aqui presentes na Casa sabem muito bem, isso está extremamente relacionado à produtividade. Então, essa queda no estoque de capital, ao longo desse tempo, está correlacionada a uma queda, quase na mesma proporção, da produtividade total dos fatores.

E por que isso é importante? Isso não é só um jargão econômico. A produtividade está relacionada à quantidade de empregos, qualidade dos empregos, o poder de compra dos salários. Então, a gente teve uma perda brutal de competitividade aí, nas últimas décadas.

Agora, ainda dando uma visão geral das coisas, a nossa secretaria, em estudos preliminares, calcula que, se a gente quisesse voltar para esse estoque de capital de 60% do PIB - que a gente já teve no início da década de 80 -, isso exigiria cerca de R\$10 trilhões, em preço de 2018, em investimento em infraestrutura. A gente chama isso internamente de nosso cenário transformador. Se a gente quiser transformar o setor de infraestrutura, a gente precisa desse investimento - eu estou falando aqui de todos os setores. Mas a gente imagina... A gente não tem um número aberto, mas a gente imagina que o volume necessário de investimento no setor ferroviário não vai ser um volume pequeno para a gente correr atrás desse prejuízo. Estou falando aqui dos próximos 30 anos. Então, para se ter uma ordem de grandeza, e eu estou falando aí de quase seis vezes o PIB em investimento em infraestrutura nos próximos 30 anos. É um volume, assim, muito maior.

Para se ter uma ideia, hoje se investe em torno de 130 a 150 bilhões em infraestrutura por ano, mas a gente teria que subir para uma média em torno de R\$350 bilhões em infraestrutura por ano. Teria que haver uma mudança substancial na nossa política voltada para o setor.

Bom, aí foi o comentário que eu fiz. Vou passar mais rápido e também não tomar o tempo dos senhores.

Não foi nada combinado. Vocês vão ver que aquele último gráfico também, lá do mercado americano, também está na nossa apresentação. Então, de maneira muito rápida...

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

O SR. GABRIEL FIUZA - É um setor concentrado nos produtos que ele abarca - 76% é minério de ferro; cerca de 15 são outras *commodities*... É um setor - e, aí, tomando cuidado com os dados - também concentrado em apenas três ou quatro ferrovias.

Uma comparação com outros países, principalmente com países de dimensões parecidas com as do Brasil. A gente vê que a densidade desse setor no Brasil é 3,6, enquanto países como a própria Argentina e o Chile estão ali na ordem de 10. Então, a gente vê que tem um caminho longo a trilhar também quando nos comparamos com pares.

E o número, aqui, está um pouco diferente. Dependendo do critério pelo qual você considere a ociosidade, esse número pode ser de 30% da malha, que já seria um número extremamente expressivo, como um número colocado pelo Ministério de Infraestrutura, de dois terços da malha - se o seu critério de ociosidade for um pouquinho menos restrito.

Bom, como foi mencionado pela Danielle Crema, a gente tem experiências similares do uso da autorização em setores da infraestrutura que são bem-sucedidas. No caso, aqui, vou falar muito rapidamente do caso americano, mas a gente não precisa nem recorrer ao caso americano para a gente fornecer exemplos. A gente tem um exemplo aqui, muito próximo, que é o do setor de telecom.

O setor de telecom, lá no final dos anos 90, foi um setor concebido no formato de concessão, mas rapidamente eles identificaram... Inicialmente na telefonia celular, mas na própria concepção da privatização à época, no formato de empresas-espelhos, em que você tinha uma concessionária e uma espelho autorizatória. Visto que nesse setor, já à época, se vislumbrava um impacto tecnológico muito profundo, chegou-se à conclusão de se tinha que ter um modelo regulatório mais flexível para o setor.

Então, quando a gente olha... Aqui não vou entrar nos detalhes, mas aqui temos o histórico da migração de concessão para autorização em telefonia celular.

Já em 2004, basicamente, só o que a gente tinha em telefonia celular era o modo de autorização. E, como é uma questão também cara ao Congresso, hoje se discute também outro projeto de lei, que é o PLC 79, que justamente procura, de certa forma, migrar com o último, vamos dizer assim, regime de concessão ainda presente no setor de telecomunicações, que é o regime para telefonia fixa. Então, telefonia fixa é o último dos elementos no setor de telecomunicações, é a última das tecnologias do setor de telecomunicações, que ainda usa o modelo de concessão. E um dos elementos desse projeto de lei é que ele defende a migração desse modelo de concessões em telefonia fixa para um modelo mais flexível de autorização.

Isso é só para chamar atenção para o seguinte: se isso passar, significa que o setor de telecomunicações, que é um setor de infraestrutura, vai ser um setor basicamente calcado em mecanismos mais flexíveis de contrato.

Aqui só um exemplo.

Geralmente, quando a gente pensa em autorizações no setor de telecom, a gente pensa sempre em telefonia celular. Mas, mesmo em telefonia fixa, você tem essa convivência entre concessionárias, que são cinco, e autorizatórias, que são mais de 400, e o mercado dessas autorizatórias só faz crescer.

A telefonia fixa é uma tecnologia que está caindo em desuso, mas só para mostrar a importância, para fomentar a competição e para fomentar a entrada de novas soluções de mercado, novos *players* do mecanismo de autorização.

Não vou me estender, porque é de conhecimento de todos que esse já é um modelo presente há muito tempo no setor portuário. De certa forma, serve de inspiração para esse projeto de lei. E, como a gente observa nos últimos anos, desde a aprovação da nova Lei dos Portos, isso aumentou em torno de 5%. Mas a gente tem uma participação muito significativa de autorizatárias nesse mercado, de terminais de uso privado: em torno de 35% do mercado de concessionárias e 65% de autorizatárias.

Aqui não vou entrar muito em detalhes, é só para mostrar aquele gráfico que eu acho que os senhores conhecem. Eu deveria ter tido o trabalho de traduzir, mas é basicamente para mostrar que essa flexibilidade no mercado ferroviário americano foi extremamente significativa para, justamente, aumentar a produtividade do setor e diminuir também as tarifas do setor ferroviário.

Bom, em relação ao próprio projeto de lei, que a gente entende como bastante positivo: a gente acha que, em termos gerais, um dos principais aspectos do projeto é que ele permite ao investidor privado tomar iniciativas. Na realidade, convivendo com o regime de concessões, você dá possibilidade também para investidores privados surgirem com soluções mais criativas em relação a esse setor. Você não tem necessidade de que novos empreendimentos dependam de estudos, licitações ou contratos feitos pelo Poder Público; você acaba tendo menos amarras; não havendo exigências de equilíbrio econômico-financeiro, você pode ter outros tipos de soluções no setor, com outros perfis de risco, que podem justamente incentivar a inovação tecnológica no setor e ganhos de produtividade. E, com isso, você pode incentivar a existência de novos mercados; você pode...

E aí é um ponto ao qual vamos retornar, que a apresentação anterior também mencionou: resolvendo a questão dos *brownfields*, você pode solucionar problemas de gargalos ferroviários; você pode criar soluções para novos terminais de uso privado, novos portos privados.

É importante ressaltar que o benefício desse projeto não se restringe, no jargão do setor, às chamadas *short lines*. Ele também pode ser usado para, por exemplo, fazer o aproveitamento da malha ociosa, como bem colocou a Danielle Crema; pode ser usado para incrementar o transporte de passageiros e para desenvolver soluções integradas, junto com o desenvolvimento urbano e o fomento de turismo no País.

Bom - eu prometi e vou ser mais breve -, quais são os tópicos que a gente julga que podem ser tópicos de melhoria no projeto de lei? Muitos deles já foram, de certa forma, também mencionados pelo Ministério de Infraestrutura. O principal deles - a gente colocou logo na frente... A gente entendeu que o projeto de lei está muito focado nas chamadas soluções de *greenfields*, mas eu acho que a gente tem aí uma oportunidade muito grande também de estender esse projeto de lei para as chamadas *brownfields*, para, de certa forma, dar uso, solucionar, incrementar atividades nas malhas existentes e ociosas.

Bom, em relação ao projeto, dentro do espírito da nossa própria secretaria especial, que é a Secretaria Especial de Produtividade e Emprego e Competitividade, não poderia faltar menção a aspectos competitivos. Tendo em mente fomentar a competição, a gente acha que existem algumas restrições nesse projeto que não seriam necessárias.

A primeira é que a gente entende que poderia haver uma revisão na exigência de participação mínima no capital e na malha de empresas que já administrem ferrovias, e a segunda é que a gente entende que poderia haver uma revisão na exigência de título de propriedade ou posse, porque a gente entende que essas exigências adicionais funcionam como barreiras para entrar nesse mercado, podem prejudicar a competitividade nesse mercado.

E há um último aspecto, que também foi mencionado anteriormente. E, aí, é importante a gente conhecer as propostas que serão apresentadas no âmbito desta Casa, no âmbito do grupo de estudos do Ministério de Infraestrutura, mas a gente também entende que a discussão de autorregulação tem que ser feita de forma um pouco mais detalhada. A gente sentiu falta de um detalhamento maior sobre o mecanismo de autorregulação, a gente vê com preocupação a possibilidade de uma sobreposição da entidade autorregulatória e da agência reguladora, a gente vê com uma preocupação aspectos relacionados à segurança da malha. Mas, pelo que eu entendi da apresentação anterior, esses aspectos estão sendo endereçados; é importante a gente também acompanhar, mas estão sendo endereçados no âmbito do grupo de trabalho. Então, a gente entende que é preciso uma especial atenção a essa questão da governança da agência reguladora, ou das agências reguladoras, e da entidade autorregulatória.

Não vou entrar também em questões de redação.

(*Soa a campanha.*)

O SR. GABRIEL FIUZA - Então, basicamente, de maneira bem sucinta, fechando realmente no tempo, resumo: a nossa Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura, na figura do Ministério da Economia, apoia o projeto, a gente o vê

como salutar. A gente entende que, diante daquele desafio que eu expus, de a gente mudar de patamar no investimento em infraestrutura, de a gente ter patamares de produtividade compatíveis com o que a gente tem condições de ter, é fundamental uma participação relevante do setor privado.

Não é só por questões conjunturais relacionadas à nossa restrição fiscal, mas é que a gente não tem condições de, só com investimento público, fechar esse *gap* de investimentos que a gente tem no setor de infraestrutura em geral. Em particular, quanto a essa solução apresentada para o setor de ferrovias, a gente vê com bastante bons olhos, porque a gente entende como uma flexibilização que pode atrair bastante investimento do setor privado para o setor ferroviário.

Basicamente, era isso que eu tinha a dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Gabriel, cravado no tempo!

Eu queria registrar a presença do ex-Deputado Edinho Bez, de Santa Catarina, aqui presente conosco.

Também quero registrar a presença e passar a Presidência da Mesa ao Vice-Presidente da Comissão, Senador Wellington Fagundes, do Mato Grosso.

Antes, porém, quero registrar duas coisas enquanto o Vice-Presidente se encaminha aqui para a Mesa.

Em primeiro lugar, aos palestrantes aqui, porque esse aviso que se dá, essa campainha... Eu também já fui palestrante nas comissões antes de ser Senador e me assustava muito com ela, até cheguei a detestá-la. Quero avisar que ela toca automaticamente quando está faltando um minuto. Então, é apenas um alerta. Apesar do susto, é apenas para alertar. E quero dizer que eu também tenho computado minutos a mais quando percebo que o assunto ainda vai render mais um ou dois minutos. Não se preocupem. A gente está tranquilo em relação a isso.

Quero registrar também, Presidente Wellington, que nós aqui ouvimos, pela ordem, duas entidades do Governo, quer dizer, dois ministérios. Vamos agora ouvir a agência reguladora e, em seguida, os chamados *stakeholders*, ou partes interessadas, aqui nesta primeira audiência de duas.

A questão do Governo é importante pela política setorial, e a agência reguladora, então, apesar de um pouco destacada, não deixa de ser Governo. Ela tem, evidentemente, uma função um pouco destacada, por isso essa separação, essa segregação.

Mas vamos, então, ao pronunciamento do Sr. Alexandre Porto de Souza, que é o Superintendente de Infraestrutura e Serviços do Transporte Ferroviário de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Obrigado, Alexandre.

O SR. ALEXANDRE PORTO M. DE SOUZA - Primeiramente eu queria dar boa-tarde a todos e agradecer o convite desta Casa para estar aqui hoje contribuindo num debate tão importante para o desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro.

Cumprimento os demais colegas da Mesa e, na pessoa do Senador Jean, cumprimento também os demais Parlamentares aqui presentes.

Em função da apresentação que o Ministério fez, a gente achou dispensável fazer uma nova apresentação pela ANTT, mas sem prejuízo de trazer aqui algumas considerações. Serei bastante breve nesta fala e espero não ser surpreendido pela campainha, como aconteceu!

Bom, nós vemos essa iniciativa do Senador José Serra, com esse importante projeto de lei, como uma oportunidade de resolver alguns problemas clássicos que o setor ferroviário enfrenta. É notória a necessidade de investimento na expansão da malha e, nesse ambiente de crise fiscal, trazer investimento do setor privado é fundamental para que a gente possa trazer a ferrovia para um novo patamar. E esse regime de autorização vem justamente nesse sentido de tentar trazer o setor privado para a ampliação de malha tão importante para o nosso desenvolvimento.

Acreditamos que o grande problema do setor sejam os trechos sem tráfego, em estado de abandono. Entendemos que, com esse projeto de lei, haverá a oportunidade de que sejam transferidos à iniciativa privada para se buscar a operação, desde que o mercado possa comportar tal situação.

Trazemos aqui apenas alguns pontos de atenção e melhoria para o projeto de lei. Muitos deles aqui já foram trazidos, tanto pela assessora do Ministério, a Danielle, como pelo colega aqui do Ministério da Economia, mas a gente faz questão de destacar alguns deles.

Vimos, no início do texto, o conceito de administração ferroviária e ficamos receosos de esse conceito ser confundido com as concessionárias atuais, e essa é a mesma expressão que consta do regulamento dos transportes ferroviários, que é um marco regulatório do setor. Então, a gente traz aqui a contribuição de fazer uma melhoria desse conceito para afastar

qualquer interpretação no sentido de confundi-lo com as concessionárias atuais, porque, nitidamente, não é essa a intenção aqui do projeto.

A gente vê, no art. 2º, que essa lei se aplica somente a ferrovias construídas ou adquiridas em regime de direito privado, e a gente sabe que os trechos ferroviários brasileiros são de propriedade da União. Eles estão arrendados para exploração pelas concessionárias e, uma vez que esses trechos - principalmente os trechos abandonados e sem tráfego - são devolvidos, eles retornam ao Dnit, por força de lei. E a gente entende que, por ser um bem público, o Dnit, ao vender esse ativo à iniciativa privada, geraria uma relação de direito público. Por isso, a gente pede uma alteração nesse artigo para que esses trechos ferroviários sem tráfego que eventualmente sejam devolvidos possam ser realmente vendidos à iniciativa privada e, concomitantemente a isso, aquele que comprar essa estrutura ferroviária possa obter automaticamente autorização para prestar o serviço.

Nós vimos também o conceito de segregação geográfica. Inicialmente, quero dizer que a gente corrobora o conceito, principalmente porque ele busca coibir a concentração de vários agentes econômicos e evitar abuso de poder econômico por essas empresas. Então, a gente vê o conceito de segregação geográfica com muitos bons olhos. Se você for olhar o sistema ferroviário brasileiro hoje, verá que nós temos apenas dois grandes grupos econômicos que controlam todo o sistema: o grupo Vale e o grupo Cosan. Esse conceito de segregação geográfica vai nesse encontro. A gente o corrobora e espera que ele seja bem-sucedido, mas, na nossa visão, não fica tão clara a intenção dele ao longo de todo o texto. Acho que ele precisa ser aprimorado. São as nossas considerações nesse sentido.

A gente viu também que a iniciativa busca basicamente tratar o transporte ferroviário de cargas como uma atividade econômica. Então, a gente não deve confundir isso com serviço público. E a gente vê, ao longo do texto, algumas tratativas tomando o serviço público como tarifa, quando, na verdade, ele, no caso, deveria ser preço no regime aberto. A gente também traz essa contribuição para que toda a parte tarifária que é tratada ao longo do texto seja substituída por preço, sendo este o principal objetivo do projeto no regime de liberdade de preços.

Da mesma forma, a gente viu, ao longo do texto, a palavra "usuário" sendo retratada em diversos pontos, e isso pode trazer confusão com a aplicação dos direitos dos usuários na Lei 8.917, do serviço adequado. A gente entende que deveria ser tratado como consumidor do serviço que é prestado por uma atividade econômica.

Sobre a questão da obtenção da autorização, nós vimos aqui no projeto de lei um requisito para que seja adquirida primeiramente a propriedade do trecho, ou da linha, ou do terreno em que será construída a ferrovia para depois se pleitear a autorização. A gente entende que isto não faz muito sentido sob a ótica do investidor: ele adquirir uma propriedade, adquirir uma infraestrutura ferroviária, para depois tentar o direito de obter essa autorização. Isso porque o projeto de lei prevê um chamamento público, outros interessados podem participar. Assim, ele corre o risco de não obter a autorização, sendo que ele adquiriu a propriedade? Então, a gente pede para que isso seja revisto no sentido de que aquele que comprar, aquele que adquirir aquela estrutura ferroviária, receba automaticamente autorização para iniciar a prestação do serviço, até para fomentar a atividade econômica, trazer os investidores, trazer a iniciativa privada para dentro do sistema.

A questão da autorregulação é um conceito moderno. A gente vê isso em outros países, principalmente nos Estados Unidos, por exemplo, e, não obstante essa modernidade do conceito, a gente entende que ele deve ser tratado com um pouco de cautela, principalmente em termos de segurança ferroviária. Delegar totalmente toda a atividade de regulação para a iniciativa privada... A gente tem questões de segurança que são muito importantes e a gente entende que esse conceito de autorregulação precisa ser delineado. Principalmente, a gente entende que essa questão da autorregulação deva ficar basicamente nas questões operacionais e não nas de segurança, como a gente vê em alguns pontos do texto.

Por fim, a gente sentiu falta aqui, na leitura do texto, do tratamento da interconexão. A gente está vislumbrando, com esse projeto de lei, dois sistemas coexistindo: o sistema autorizativo, de livre iniciativa de atividade econômica, com o sistema das concessões ferroviárias vigentes em regime de serviço público. É preciso realmente delimitar como se dará a interação entre esses dois sistemas. Sentimos falta disso aqui no projeto de lei e, como foi apontado pela assessora especial do Ministro, um relatório do grupo de trabalho já traz uma proposição para apreciação aqui na Casa.

Por fim, a gente destaca realmente a importância do projeto de trazer a iniciativa privada para o sistema, de fomentar a expansão, tentar resolver um problema clássico do setor, que são os trechos abandonados e sem tráfego. A gente vê isso realmente como uma oportunidade, e a gente parabeniza a iniciativa do Senador José Serra pelo projeto de lei, bem como o debate proporcionado por esta Casa.

Encerro aqui a minha participação antes do toque da sirene.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Eu quero, ao assumir a Presidência agora na condição de Vice-Presidente, justificar a ausência do Presidente, que, em função da viagem, pediu que eu estivesse aqui hoje presidindo.

Eu quero agradecer o Senador Jean Paul, que foi o autor do Requerimento nº 9, que propôs esta audiência pública. Tenho certeza de que esta audiência pública será um marco na discussão deste assunto tão importante.

Eu quero dizer, Senador Jean, que eu sou autor... Primeiro, eu quero me apresentar: além de Vice-Presidente da Comissão, sou também Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenagem. Estamos aqui com o Deputado Edinho Bez, que hoje está nos auxiliando junto ao Instituto Brasileiro de Logística, junto à CNT, que tem nos apoiado muito nesse trabalho. A Deputada Marinha Raupp também está conosco nesse trabalho.

Quero convidar todos os Senadores para que estejam conosco. A nossa sede hoje funciona na CNT, um espaço não só bastante confortável, mas amplo para o nosso trabalho, operacional. Vamos fazer o relançamento da frente no dia 29, às 20h, e eu gostaria de convidar todos os Senadores, principalmente V. Exa., que tem se empenhado tanto. Eu tenho certeza de que V. Exa. é um dos Senadores que, em pouco tempo, já é referência nesta Casa.

Quero agradecer a presença de todos os expositores. Eu gostaria que, além de expositores, houvesse muitos debatedores. Passo a palavra ao autor do projeto de lei, o Senador José Serra, para que ele possa expor aqui um pouco acerca da iniciativa desse projeto que vem inovar também. Hoje todas as ferrovias brasileiras são no modelo de concessão, e a proposta do Senador Serra é de que a gente tenha a possibilidade de autorizações para a construção de trechos específicos, o que aqui já foi falado pelo Dr. André. Eu acho que é nesta discussão que nós vamos aperfeiçoar mesmo a relevante intenção do Senador José Serra, que é alguém extremamente experiente e que, com certeza, vai contribuir muito para que melhoremos a infraestrutura.

Eu estava dizendo - perdi um pouco raciocínio - que eu sou autor de uma PEC no sentido da segurança jurídica. Hoje um dos grandes problemas que temos no Brasil é que esses contratos não são tratados como política de Estado e, sim, como política de Governo, tanto que nós temos hoje o grande problema das concessões rodoviárias. Todas elas estão praticamente no limbo, porque houve um contrato em cima de expectativas de financiamento de longo prazo.

Eu estou vindo agora do Dnit, onde estávamos discutindo isso. No meu Estado, temos a concessão da BR-163, que vai do norte de Sinop a Rondonópolis, à divisa de Mato Grosso do Sul e, no Mato Grosso do Sul, continua até a divisa com o Pará. Então, a BR-163 é extremamente importante. Essa concessão foi uma luta nossa muito grande. Estamos com todas elas vencidas no Brasil, e o pior: há cobrança de pedágio e não há investimento. Por quê? Porque está vencido, e as empresas não têm como tomar financiamento. Então, esses investimentos necessários ficam aí na expectativa. A população pagando pedágio e o número de acidentes aumentando. Por isso, eu estou vindo da Diretoria-Geral do Dnit, onde estivemos com o Gen. Santos Cruz e com a equipe lá da região de Guarantã, Peixoto, Matupá, onde só agora, em poucos dias, houve 14 vítimas em acidentes frontais num trecho da 163 entre Peixoto e a divisa de Guarantã. É claro que isso deixa a população revoltada. Nesse trecho específico, ainda não temos a concessão, mas, dada a importância que tem esse tronco da BR-163 na região sul, entre Cuiabá e Rondonópolis... Este era, até pouco tempo atrás, o trecho de maior número de acidentes frontais do Brasil. E o acidente frontal, normalmente, significa perda de vidas ou sequelas inestimáveis. Por isso, Senador Serra, acho que a proposição de V. Exa. vem em boa hora para a gente discutir porque, claro, nós precisamos fazer com que o Brasil tenha uma intermodalidade verdadeira, ou seja, precisamos construir mais ferrovias, fazer com que as nossas hidrovias possam ser realidade e que tudo possa ser conectado. Então, para nós da região produtora, a questão da 163 é fundamental.

Hoje nós temos a ferrovia que veio de São Paulo até Rondonópolis, mas estamos dependendo também da ampliação da concessão da malha paulista. Os investimentos precisam ser feitos na malha paulista para que a gente possa exportar mais através da Ferronorte. A Ferronorte, de Rondonópolis até São Paulo, é uma ferrovia moderna, em que os trens têm capacidade de andar a 80km por hora, sendo que, chegando a São Paulo, dado que a malha paulista não tem os investimentos, anda-se a 12km por hora. Nós queremos modernizar São Paulo para levar mais carga para São Paulo. Estamos aqui todos juntos. O Brasil... Nós precisamos escoar pelos portos do Arco Norte, nós precisamos dos portos do Centro-Sul, precisamos de Santos mais moderno, enfim, aqui o nosso objetivo é único.

E eu fico muito feliz quando vejo V. Exa. apresentar esse projeto, porque penso que isso vai viabilizar principalmente a Ferrogrão, que será muito importante, porque é uma licitação demorada. Pode viabilizar. Acho que iniciativas como essa são o nosso papel.

Quero parabenizar V. Exa. e, por isso, eu passo a palavra a V. Exa. para que possa nos esclarecer, esclarecer o Brasil e até os debatedores. Eu penso que o Senador Serra poderia ter falado até antes, mas, claro, não foi possível. Este é o momento oportuno.

O SR. JOSÉ SERRA (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - SP) - Muito obrigado, Senador Wellington.

Eu queria me congratular com V. Exa. pelo papel que V. Exa. tem desempenhado aqui dentro do Senado e na República pela causa - chamemos assim - da infraestrutura, que é uma questão-chave para o nosso desenvolvimento e que afeta o País como um todo.

V. Exa. mesmo acabou de mencionar que o investimento ferroviário em São Paulo é essencial para o Centro-Oeste. Realmente há uma carência muito grande nessa área. As áreas de ferrovias no Brasil têm números que são verdadeiramente alarmantes. Nós temos 10.000km de trilhos em operação para 9.000km abandonados, ou seja, a extensão em operação se aproxima da quantidade abandonada. Isso é uma barbaridade! Para cada 1.000m de uso, 800m conduzem a nada, a lugar nenhum. O volume de carga transportada pelas ferrovias corresponde a apenas 15% do movimento nacional de mercadorias - eu me refiro à medida em tonelada por quilômetro útil. É uma performance verdadeiramente indecente, que indica uma estagnação de níveis próximos aos que se registravam já nos anos 90.

Foi esse contexto que me inspirou a apresentar o PL 261.

A proposta basicamente incentiva a participação do setor privado no desenvolvimento ferroviário ao permitir que o setor seja explorado economicamente de acordo com o modelo moderno conhecido como autorização, em contraposição ao modelo administrativo conhecido como concessão, que é mais complexo. A vantagem do modelo de autorização é um incentivo para o setor privado explorar a ferrovia e uma oportunidade para adequar a oferta à demanda. Na concessão, a escolha dos investimentos no setor deixa de levar em conta esse aspecto econômico absolutamente relevante.

No esquema da autorização, o que acontece? A empresa exploradora da ferrovia prepara seu projeto, tem liberdade para definir o traçado, o preço e a qualidade do serviço, e solicita o direito de explorar a ferrovia sem prazo. Ao Estado, cabe autorizar ou não a exploração da ferrovia - essa é uma mudança de enfoque - mediante contrato e regular aquela atividade econômica em matéria de questões técnicas e de segurança. Esse papel do Estado é indispensável, sobretudo do ponto de vista dos usuários do serviço. Prevalece o poder regulador do setor público, de toda maneira, na defesa dos consumidores e da concorrência, mas dá-se mais liberdade ao capital privado para o investimento.

No modelo de concessão, que é hoje o adotado, o processo se inicia com a licitação, onde o Poder Público define a rentabilidade, objeto e o prazo do projeto. Nesse desenho, não prevalece o ponto de vista econômico e financeiro do setor privado, e a ferrovia é vista como um serviço público.

O nosso projeto amplia essas possibilidades, modificando-as. O projeto, virando lei - é preciso que se diga -, não vai prejudicar os atuais concessionários. Apenas propomos que o particular possa ser autorizado pelo Poder Público a construir e a operar a sua própria ferrovia, como nos Estados Unidos e no Japão. Lá, quando um empresário quer apostar no proveito econômico de uma linha férrea, ele obtém autorização do Poder Público para a sua instalação. A ferrovia é privada, mediante autorização do Estado.

Eu acredito que esta é a principal contribuição do meu projeto: permitir que o investidor privado atue no mercado ferroviário por sua própria conta e risco.

No setor de portos, devo dizer, por onde 70% da produção brasileira escoar, e no de telecomunicações, o modelo de autorização já está bem desenvolvido. Para destravar os investimentos no setor de infraestrutura, é preciso estimular a competitividade no mercado, bem como dar maior segurança jurídica para que o investidor tenha interesse em explorar economicamente o setor ferroviário.

Esse é o pano de fundo do projeto que eu apresentei.

Eu faria aqui também uma questão à Mesa, aos nossos palestrantes, que, de alguma maneira, já foi abordada, mas poderia ser abordada novamente de maneira mais precisa.

Diferentemente do regime de concessão, no contexto do nosso projeto a empresa ferroviária atuará em regime de liberdade de preços. A agência reguladora competente não exigirá metas de produtividade e redução de acidentes ou de investimentos. Nas ferrovias privadas, a ANTT deverá atuar na fiscalização econômica, com a finalidade de coibir abusos do poder econômico e de direito de um agente privado contra outro agente privado, por exemplo, contra as práticas de concorrência predatória - para dar um exemplo.

Eu pergunto: a agência está preparada para essa forma de atuação? O representante da agência tem alguma sugestão de alteração legislativa com relação ao seu poder fiscalizatório? Essas são questões que eu ponho para que sejam aqui abordadas.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Nós temos algumas perguntas.

Eu quero, como estamos sendo transmitidos ao vivo pela TV Senado, dizer que todos aqueles que desejarem participar deste evento podem enviar perguntas e comentários por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou também pelo telefone 0800-612211.

Como nós temos poucos para arguir, já vou adiantando, porque, ao expor, vocês já podem responder.

O José Neto, do Rio de Janeiro, pergunta: "Como procederá a disciplina do trânsito no transporte ferroviário concernente ao treinamento operacional para prevenção e segurança?"

Urubatan Filho, do Distrito Federal: "A concessionária poderá fazer autorregulação na operação ou haverá limite? Ela poderá operar a 350km/h, por exemplo, ou será delimitada?"

Almir Ramos, do Rio de Janeiro: "No transporte de passageiros, está contemplada a concessão de gratuidade prevista no art. 39 da Lei 10.741/2003, Estatuto do Idoso?"

Senador Serra, para um esclarecimento: o projeto de V. Exa. prevê ferrovias de toda natureza, não só de transporte de cargas, certo?

O SR. JOSÉ SERRA (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - SP. *Fora do microfone.*) - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Sim? Então, eu quero...

Senador Jean, eu estou adiantando, porque, depois, V. Exa. vai conduzir até o final.

Vou fazer algumas perguntas preparadas pela Consultoria.

O modelo de exploração do transporte ferroviário criado pelo PLS 261, de 2018, parece ter sido moldado para viabilizar a construção da Ferrogrão. Se levarmos em conta que a soja e o milho são *commodities* e que, por isso, seus custos logísticos não podem ser embutidos no preço final do produto, a redução dos custos de transporte por meio de incremento das exportações da Região Norte terá reflexo direto no aumento do valor recebido pelo produtor. Nesse cenário, a concretização dessa ferrovia terá grande repercussão na economia do meu Estado. Em caso de aprovação do projeto, sob que regime o Ministério pretende que a Ferrogrão seja construída e explorada? Sob que modelo poderíamos usufruir dessa ferrovia em tempo mais curto e com menores valores de frete?

Nisso aqui, Senador Serra, eu vejo que há uma preocupação, exatamente porque os produtores entenderam que, a partir do momento em que a Ferronorte chegasse a Mato Grosso, o frete cairia muito, mas isso não tornou realidade, exatamente porque ainda o volume de carga é muito grande e a própria ferrovia não tem capacidade de aumentar sua produção, exatamente em função da necessidade dos investimentos da malha paulista. E isso, às vezes, causa para o produtor uma certa indignação. A ferrovia tem que ser o transporte mais barato! Por que está igual ao rodoviário? Talvez por isso, principalmente, essa colocação.

Segunda: há algum impedimento para que as empresas estrangeiras possam obter a outorga de autorização para construir e operar ferrovias no Brasil? Na opinião de V. Sas., deveria haver alguma restrição nesse sentido? A ANTT dispõe de dados ou informações sobre a autorregulação em outros países para fins de *benchmarking* de autorregularização brasileira?

Se o Senador Serra quiser fazer alguma consideração... Caso contrário, eu vou passar para o próximo palestrante.

O SR. JOSÉ SERRA (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - SP) - Eu queria aproveitar para novamente agradecer ao Senador Jean Paul, que resultou em um elemento indispensável para a progressão do projeto.

E passo à Mesa um artigo que publiquei no *Estadão* que resume, de maneira didática, o projeto e que talvez pudesse ser distribuído. Tem a vantagem de que é escrito por um leigo para leigos, porque eu sou leigo no assunto, apenas me dediquei agora a compreendê-lo melhor, em função da preparação do projeto, a entender mais a matéria. Mas gostaria de que esse artigo fosse distribuído, porque creio que seria muito útil para todos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Se der tempo, inclusive, se for o caso, a gente pode até depois ler o próprio artigo aqui, viu, Senador Serra?

Eu vou, então, agora convidar o Sr. Jerônimo Miranda Netto, Presidente da Federação Interestadual de Trabalhadores Ferroviários da CUT - FITF/CNTT/CUT.

O SR. JERÔNIMO MIRANDA NETTO - Senador, Alexandre Porto, eu os saúdo e, ao saudá-los, saúdo toda a Mesa e todos os presentes também.

Há um artigo... O Banco Mundial publicou um artigo falando de ferrovia e economia. Ele diz o seguinte: cada país está relacionado à ferrovia e à economia; se um país quiser se desenvolver, tem que investir na infraestrutura, principalmente na infraestrutura ferroviária. Esse é um dado bastante importante para nós.

Nós ouvimos, aqui no Brasil, ao longo do tempo, pouco se falar em ferrovia, e retoma-se a rede ferroviária e os termos da rede ferroviária que se vinha explorando aqui, o serviço ferroviário. Ela foi privatizada justamente por isto, porque se dizia que era antieconômica, burocrática e monopolista. E fizeram as concessões ferroviárias em cima desses três pilares. De lá para cá, estamos em torno de 25 anos das concessões, não se viram muitas mudanças sob o ponto de vista monopolista, sob o ponto de vista econômico, para desenvolver a economia do nosso País. E aí se pergunta hoje como é que a gente quer o setor.

E o setor ferroviário... E, nesta oportunidade, eu tenho que agradecer ao Senador José Serra pelo debate, porque, no nosso País, infelizmente, não se discute infraestrutura sob o ponto de vista da intermodalidade. Não há como, num país intercontinental, a gente ficar discutindo um só modal ferroviário ou achamos, nós brasileiros, que vamos crescer da forma como estamos constituídos hoje. Isso não é verdade, estamos mentindo para nós mesmos.

Hoje nós temos pouco mais de 10 mil quilômetros de linha e achamos que estamos aí, principalmente as operadoras privadas acham, no caminho desenvolvimentista. Não! Nós da nossa Federação achamos que o Estado brasileiro tem que fazer um projeto de desenvolvimento baseado na economia brasileira, no desenvolvimento do País, para crescer economicamente, fazer como outros países industrializados fizeram, pegar o exemplo - por que não? - da China, que, há 30 anos, era uma economia que não crescia, e viu que investir na ferrovia iria alavancar a economia do país, e hoje é o que é. Também esse projeto de lei, que está baseado no próprio marco regulatório dos Estados Unidos, que também não era lá essas coisas, hoje está totalmente diferente. Por quê? Todos esses países levaram em conta o desenvolvimento e a infraestrutura.

Vou chamá-los de colegas: os colegas aqui do Ministério da Fazenda e da Economia falaram de todo o investimento que o País não pode fazer por falta de investimento na infraestrutura. Olha, então, o nosso País está fadado a não se desenvolver; o nosso País está fadado a andar em passos pequenos, porque a única... Se não fizermos a intermodalidade, isso não vai acontecer.

E aí nós fizemos um estudo desse projeto, que é um projeto que vai dar uma nova sobrevida no sentido privado do transporte ferroviário, mas temos que levar alguma coisa em consideração em relação ao Estado e em relação ao que há hoje, porque, se não resolver, vai ficar a mesma coisa, que são os gargalos ferroviários, os monopólios. E, a nosso ver, esse projeto aqui tratou de maneira igual, deixou como está.

Então, eu vou ler aqui, porque fica mais legal. E também, Senadores, a gente vai enviar para a Casa essas nossas sugestões. São o questionamento ao PLS 261, de 2018.

A meu ver, o PLS 261 propõe uma mudança radical no marco regulatório de ferrovias no Brasil. As ferrovias todas, as novas que serão construídas e as atuais que poderão ser adquiridas, poderão passar a ser propriedades privadas, deixarão de ser um serviço público, passando a ser uma atividade econômica, deixando de ser reguladas pelo Estado, passando a ser autorreguladoras.

Constatação.

Entendo que o setor que hoje é monopolizado e verticalizado, restrito ao acesso de outros operadores e com preços abusivos a terceiros, terá, com o PLS 261, caso seja aprovado e sancionado, com as atuais condições do monopólio, os preços abusivos agravados.

O transporte ferroviário é serviço público. O transporte ferroviário consiste em atividade de competência do Estado, conforme estabelece a Constituição Federal em seu art. 21, que diz: "Compete à União: [...] explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:" - na alínea "d" diz o seguinte -: "os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território". No dispositivo constitucional está a ideia de que o serviço público pode ser realizado diretamente pelo Estado ou, indiretamente, mediante autorização, permissão ou concessão, autorregulamentação ou desregulação, que estava competindo com a regulação.

A Constituição Federal brasileira expressa em seu art. 174 a noção de regulação: "Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado".

Na leitura desse dispositivo, nota-se que a Constituição Federal determina certas funções ao Estado: fiscalização, incentivo e planejamento, sendo essas atribuições próprias de agentes normativo e regulador da atividade econômica. Acho que não se encontra na Constituição Federal amparo para o Estado delegar essa função a órgão do próprio setor privado, o que se chama autorregulação.

O setor ferroviário se enquadra na categoria dos monopólios naturais, visto que os custos de investimentos acabam por culminar em intransponíveis barreiras à entrada, fazendo com que o mercado funcione de forma mais eficiente com apenas um agente, em um setor com forte presença de economia, escala e escopo.

O monopólio natural pode apresentar resultados distributivos indesejados, caso não regulado, com os altos preços e reduzida oferta de serviço, resultando em perdas à sociedade, inviabilidade econômica da existência de duas ou mais ferrovias em territórios próximos, por isso caracterizando-se como monopólio natural. Confere-lhe a qualidade de recursos escassos que, quando não regulados, geram um problema de acesso à infraestrutura para aqueles que são não proprietários ou não concessionários.

Dadas essas características e a relevância do transporte ferroviário para o País, se justifica a opção política e constitucional de atribuir a titularidade da infraestrutura ferroviária ao Estado e a opção institucional por regular o acesso à infraestrutura.

O modelo norte-americano de regulação ferroviária, fonte de inspiração do PLS 261, o atual modelo regulatório do setor ferroviário americano, aparece bem distinto do proposto Surface Transportation Board, que é a agência reguladora do transporte ferroviário lá nos Estados Unidos. A STB é uma agência de regulação econômica que o Congresso encarregou das missões fundamentais de resolução de disputa sobre tarifa e serviço ferroviário e de revisão das funções ferroviárias. A STB é independente, embora seja administrativamente vinculada ao departamento de transporte. A diretoria, ou os conselhos, é composta por cinco membros nomeados pelo Presidente dos Estados Unidos da América e confirmados pelo Senado por um período de cinco anos.

A desapropriação por ente privado e a exploração do serviço, que é o nosso quarto ponto, a exploração do serviço ferroviário é uma exploração imobiliária. O PLS possibilita a exploração de negócios imobiliários, operações urbanas pelo proprietário da ferrovia. Nada a ver com ferrovia; nada! Nós estamos falando de especulação imobiliária.

O PLS autoriza as empresas privadas a promoverem ações de desapropriação de área urbana, o que hoje só é feito pelo Poder Público, e o ganho com essas operações, ou seja, a receita decorrente da revenda ou da exploração imobiliária dos imóveis produzidos nessa área desapropriada será do privado, o resultado da venda, não é?

Princípios que devem permear o PLS 261: interoperabilidade associada ao sistema ferroviário; direito de passagem obrigado e prioritário com percentual mínimo; volume de capacidade para o trem; definição de tarifa para o direito de passagem; precificação ou patamar em relação ao frete rodoviário; obrigatoriedade de desenvolvimento de modelo de precificação e de compartilhamento da via pelo direito de passagem; definir como se dará a precificação e/ou o teto tarifário em relação ao frete rodoviário ou um percentual máximo em relação à tarifa de carga própria; definir o nível de disponibilidade de capacidade de transporte aos outros concessionários e outros operadores ferroviários independentes...

(Soa a campanha.)

O SR. JERÔNIMO MIRANDA NETTO - ... que não pode ser inferior a 30%.

Outras alterações, muito rapidamente, em cima da Lei 13.448, de 2017, que diz o seguinte:

1) alterar o art. 37 da própria lei das concessões e as suas prorrogações a serem outorgadas pela ANTT e pela Antaq para exploração de infraestrutura, precedida ou não de obra pública, ou para a prestação de serviço de transporte ferroviário, associada à exploração da infraestrutura. Não poderá ter caráter de exclusividade quanto ao seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões serem precedidas de licitações disciplinares em regulamento próprio aprovado pela Diretoria da agência.

2) definir investimento para efeito de a prorrogação não considerar investimento para o *sustaining* como investimento.

3) a justificativa para a prorrogação antecipada é antecipação de investimento. Portanto, faz sentido um cronograma de investimento no período posterior ao término original do contrato que justifique a prorrogação.

Então, senhoras e senhores, era isso que a gente tinha a colocar.

Agradeço a paciência dos ouvintes.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Nós agradecemos.

E, antes de chamar aqui o nosso Senador Jean Paul para me substituir, eu quero ler o introito do artigo do Senador José Serra, no *Estado de S. Paulo*, em que ele coloca que:

A história ferroviária do Brasil é um inventário de grandes oportunidades perdidas. E o resultado desse erro histórico é visível por toda parte. A dimensão de nossa rede de ferrovias e o volume transportado

estão muito aquém da dimensão da economia brasileira. Sétima economia do mundo, o Brasil está na 88ª colocação no ranking internacional de qualidade da infraestrutura ferroviária.

Nossas ferrovias transportam esquilidos 15% das cargas nacionais (em toneladas por quilômetro útil) - proporção semelhante à que prevalecia em meados da década de 1990. Em extensão de trilhos ativos, retrocedemos aos níveis do começo do século 20, apesar dos avanços em produtividade e segurança das concessões ferroviárias atuais.

No transporte urbano de passageiros, a participação do modo ferroviário é também pequena - quadro imperdoável para um país tão urbanizado. Nossas grandes cidades sofrem com engarrafamentos que asfixiam sua produtividade e castigam o morador da periferia.

No transporte de passageiros interurbano, é quase total nossa dependência pelo modo rodoviário.

Parte do nosso atraso ferroviário se deve, é óbvio, à falta de investimentos públicos no setor, mesmo quando se somam as concessões ao setor privado. Temos apenas 20 mil km de ferrovias ativas; 5,1 mil km ainda estão nas planilhas de projetos e outros 8,5 mil km jazem abandonados entre a ferrugem e o capim.

É preciso investir em nosso parque ferroviário, para carga e passageiros. [...]

Quanto aos trens de passageiros, ainda prevalece o mito de que são sempre antieconômicos, só se tornando viáveis com pesados subsídios estatais. No entanto, a realidade pode ser diferente. As experiências japonesa e norte-americana mostram que a exploração imobiliária do entorno das estações permite a sobrevivência de serviços de transporte de passageiros integralmente privados.

Mais ainda, é possível criar instrumentos urbanísticos que incentivem novas linhas. Um deles é o parcelamento [...], expediente comum em países asiáticos, pelo qual imóveis antigos são substituídos por novos, mais adequados ao empreendimento ferroviário.

Eu quero inclusive dizer que, nesse aspecto, no meu Estado, Mato Grosso, na nossa capital, nós temos lá, Senadora, o VLT, do qual foi começada a implantação na Copa do Mundo, mas é uma obra que infelizmente está ali abandonada. Foram iniciados os trilhos, o Governo também antecipou a compra dos veículos, dos carros de alta tecnologia, que estão lá parados, ficando obsoletos, mas não foi dada continuidade à obra. E ficou a disputa política prevalecendo sobre o interesse da população. É uma obra para a qual, da mesma forma, acredito que o Governo pode encontrar solução para que ela funcione, já que o VLT também é um meio de transporte altamente eficaz. Há o exemplo de Lisboa, uma capital que não é tão expressiva assim em termos de tamanho populacional, e lá temos todos os modais: trem, VLT, BRT e ainda o próprio transporte rodoviário de passageiros através dos ônibus.

Então, eu acredito que no Brasil, infelizmente, nós temos muito que discutir esses investimentos e também o modelo da operação.

Senador Jean Paul, o objetivo da audiência não é esse, mas acho que a gente precisa discutir também o modelo de operação mais eficaz de transporte de passageiros, exatamente na intermodalidade necessária. Porque o "rodoviarismo" tem sido responsável também por um grande impacto social na saúde, uma vez que o volume de acidentes que ocorre no Brasil hoje é maior do que o de muitas guerras no mundo. São mais de 50 mil mortes por ano no transporte rodoviário. E ainda insistimos em ampliar as frotas, principalmente criando programas subsidiados através... E as nossas estradas estão sobrecarregadas.

Então, talvez se levarmos em conta só o custo social que o Brasil tem com esses acidentes, seria um volume de recursos suficiente para construir muitas ferrovias e talvez outras alternativas; sem falar no meu Estado, no caso, o Mato Grosso, por exemplo, um Estado que começou, surgiu principalmente através da Hidrovia Paraguai-Paraná. E, infelizmente, decidiram que a hidrovia não poderia mais funcionar, pelos impactos ambientais.

Eu sempre tenho insistido em que hoje, com a tecnologia existente no mundo, não são mais os rios que se adaptam às embarcações. É perfeitamente possível, pela tecnologia existente, fazer com que as embarcações se adaptem à realidade de cada possibilidade de navegação.

Eu penso que essa riqueza que Deus nos deu a gente precisa saber utilizar a bem da população, da geração de emprego, geração de renda, maior competitividade, porque somos um País exportador de *commodities*: das *commodities* minerais, das *commodities* agrícolas, da agropecuária de um modo geral, que precisa de muito volume para fazer o seu transporte. Então, eu que sou do Estado do Mato Grosso, do centro geodésico... A nossa capital é o centro geodésico da América do Sul. Estamos no coração do Brasil. Então, a capacidade que tem o produtor de produzir é imensa. Nós temos um dos maiores índices de produtividade do mundo. Agora, como lá diz, o produtor é muito competente da porteira para dentro; da porteira para fora, deve ser responsabilidade do Estado realmente.

Por isso esta discussão aqui é fundamental. Espero que de fato a gente consiga trazer, tirar desta reunião aperfeiçoamento para projetos dessa natureza.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Se me permite, Senador, rapidamente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Pois não.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Pela ordem.) - Só para complementar a sua colocação, quero avisar também ao público que esta é a primeira de uma sequência de audiências públicas. Esse é um assunto bastante complexo, que envolve inclusive modais diferentes, intermodalidade, e usuários de diferente natureza. Então é um assunto, obviamente, que envolve uma regulação de extrema complexidade. É só para informar que, evidentemente, esta é a primeira da sequência. Nós teremos, talvez, mais uma e, se for necessário, até uma terceira audiência pública ao longo desse período.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Acredito que sim.

Então, eu quero convidar o Senador Jean Paul para assumir os trabalhos.

E já convido o próximo palestrante, que é o Luiz Henrique Teixeira Baldez, Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (Anut).

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - Podemos começar?

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Sim, Baldez. Obrigado pela sua presença.

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - Boa tarde a todos.

Obrigado pelo convite, Senador Jean Paul.

Boa tarde a todos os senhores.

A nossa fala tem o seguinte objetivo: nós não somos contra o conceito da autorização como uma forma de viabilizar novos investimentos; muito pelo contrário, porque nós precisamos de investimento. Como eu represento o usuário, o dono da carga, aquele que paga pelas eficiências e ineficiências da logística brasileira, quer dizer, mais ineficiências do que eficiências, e, no fundo, muita coisa é repassada para a sociedade - quer dizer, no fundo, a sociedade está pagando por essas ineficiências -, nós nos achamos no direito também de solicitar esta participação para, ao concordar com o projeto, propor algumas contribuições que nós achamos que são adequadas ao momento.

E quero lembrar o seguinte: este momento é importante, porque se nós não resolvermos uma série de problemas estruturais do sistema ferroviário brasileiro, só vamos voltar a nos encontrar daqui a 40 anos. Provavelmente, eu não vou mais estar aqui debatendo. Posso até estar ajudando em algum momento, mas provavelmente não estarei.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Já nasceu no Brasil, no mundo, não é?

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - É.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - E vai viver 120 anos. Fique tranquilo.

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - Tomara!

Bom, primeiro, quero... Essa contextualização... Alguma coisa já saiu, mas eu só quero lembrar isto aqui: a nossa malha ferroviária movimenta 500 milhões de toneladas. Vou dar números redondos para não ficar muito... São 500 milhões de toneladas e 80%, ou perto disso, é minério de ferro. Portanto, a nossa malha é de um produto.

Segundo ponto. Eu tenho dois grandes grupos que dominam a ferrovia brasileira: o Grupo Vale e o Grupo Cosan, como já foi dito aqui. Portanto, eu tenho um sistema ferroviário de um produto e duas concessionárias.

Recentemente, o Ministro Paulo Guedes fez uma fala que eu vou repetir aqui, vou tomar emprestada dele. Ele disse assim: "Olha, o Brasil hoje tem duas companhias aéreas, três empresas de gás, uma empresa de refino, cinco bancos e 200 milhões de patos". Não sei se alguém ouviu isso aqui. Eu acrescentaria, além das duas companhias aéreas, três empresas de gás, uma empresa de refino e cinco bancos, duas concessionárias de ferrovias e um operador ferroviário por malha. E 200 patos para pagar essa conta.

Então, o que nós precisamos - e aí é que eu estou trazendo a nossa contribuição, a contribuição da Anut - é mitigar o monopólio sob o qual nós estamos subjugados no setor ferroviário. As tarifas ferroviárias são semelhantes, ou são iguais, ou muito pouco abaixo dos fretes rodoviários, como já foi dito aqui. E pior, nós usuários não temos o direito de espremer,

porque a maioria das empresas, ou muitas delas, são chamadas de usuárias dependentes; são empresas que dependem do setor ferroviário. Se eu não concordar com aquela postura do concessionário, como é que eu faço? Ou sim ou não. Não tem alternativa. E eu vou propor como nós poderíamos dar um passo adiante nisso.

Bom, aqui é só um resumo. Essa documentação vai ficar aqui.

Aqui os trechos abandonados. Você vê que nós temos malha em que mais de 90% está abandonado, malhas que poderiam estar operando com outros *players* que normalmente não têm essa anuência.

Veja como é a nossa malha. Já foi dito aqui: baixa densidade, 30 mil - e nós estamos colocando 13 mil. A *Revista Ferroviária* fala em 10 mil, me parece, ou seja, são 40% ou 60%, mais ou menos, entre operada e abandonada. Eu só tenho 10% de compartilhamento de via, ou seja, em TKU, o sistema ferroviário brasileiro movimentou, no ano passado, 400 bilhões de TKU e, em compartilhamento de via, 40 - 40 dividido por 400 é 10, não tem jeito, não é outro número. São estatísticas da ANTT, nós tiramos de lá.

A velocidade média é de 17km/h. Provavelmente, qualquer um de vocês que corre deve dar banho nessa...

A distância média. Por que é tão pequena? É a do rodoviário a distância média. Porque a ferrovia roda dentro da sua malha, ela não vai na malha do outro, ela não vai pegar uma carga, ela não compete com a outra, ela fica ali como fliperama.

Toda essa mazela, vamos chamar assim, é porque nós ainda insistimos em continuar as discussões da ferrovia como monopolistas.

Muito bem. Aqui está o resumo. Evidentemente esse modelo é anticompetitivo, é ineficiente e não reduz o custo logístico.

O que a gente tem que fazer? Primeiro, nós estamos ouvindo o Governo e o Ministério da Economia falarem sempre em algo que nós ouvimos e aprovamos: competitividade, produtividade, concorrência, segurança jurídica e atualização do arcabouço institucional, o que realmente já precisamos fazer há algum tempo. Muito bem. Ora, se eu tenho isso, o que nós vamos fazer? Um modelo conceitual.

O que nós temos de fazer, no caso do projeto de lei que nós estamos debatendo? Eu trouxe esta figura só para mostrar os extremos que nós já analisamos no País: o modelo chamado vertical, que é o modelo de uma concessionária e um operador; e o modelo aberto, que, mais ou menos em 2011, 2012, nós chegamos a debater com o Governo, em que há um concessionário da infraestrutura e n operadores ferroviários independentes, portanto, um modelo totalmente aberto.

É claro que eu tenho essas concessões atuais com os seus contratos e suas regras. E não podem ser simplesmente rasgados porque nós queremos transformar o modelo vertical em modelo aberto. Não pode ser assim. Porém, se os concessionários querem avançar em prazo, por que eu já não aproveito as negociações de prorrogação das atuais concessões e peço que eles deixem outros operadores passarem por suas malhas? Por que essa visão de que eu só eu posso operar a malha e não dar o direito ao usuário de escolher o seu transportador? Essa discussão precisa ser enfrentada.

O que nós chegamos a propor algum tempo atrás é o que estamos chamando de modelo compartilhado, em que a concessionária monopolista cede uma parte da sua capacidade para que o mercado opere. Existem empresas associadas que querem se tornar operadores da sua carga, e hoje infelizmente não podem fazer isso.

Aqui é só para vocês entenderem como é o modelo atual, em que eu tenho lá em cima um concessionário só, e ele é concessionário também da infraestrutura. O segundo modelo é o totalmente aberto, em que o concessionário é só da infraestrutura e os operadores são operadores independentes, e o modelo compartilhado, em que eu tenho dois, três, quatro, dez operadores da malha. O problema é como é que eu vou fazer a integração dessa malha para que um operador, lá de Itaqui, no Maranhão, possa acessar o Porto de Santos. Ele vem pagando o pedágio que tem que pagar em cada uma das ferrovias, mas sai de Itaqui e chega a Santos, se assim ele desejar, se assim for econômico. Como é que eu faço...

Portanto esta é a grande questão: como é que eu compatibilizo este cenário atual com as diretrizes de competição. Se eu tenho o monopólio, como é que eu introduzo a competição, que é o discurso do Governo atual. A estratégia é esta: primeiro, integração das malhas através da interoperabilidade e do direito de passagem.

Mas Fernando é um belo nome também!

E o que que eu faço depois da integração? A competição no transporte, através do operador e da disponibilidade de capacidade para que terceiros façam esse transporte. E aí chega o PLS. Como é que eu vou apoiar o PLS e pedir assim: "PLS 261, resolva-me alguns problemas estruturais, aproveite a oportunidade e resolva alguns problemas estruturais do setor!".

E aqui vem a nossa proposição.

Quero lembrar que nem todos aqueles trechos abandonados ou de baixa utilização são plenamente viáveis para voltar a operar. Pode ser que muita coisa não seja possível, porém quem tem que dizer isso é o mercado. O Governo tem que

dizer ao mercado: "Alguém se habilita a recuperar e operar este trecho? Eu dou autorização para você fazer isso". E deixa o mercado responder: "Não, não quero, ninguém quer, ninguém apareceu". Pronto! Fecha e faz uma rodovia, faz o que quiser, o Governo resolve a questão. Porém, se quiser, o mercado pode dizer: "Não, eu me habilito; pelo instituto da autorização, eu entro, recupero e faço o investimento. Mas tem um problema: como é que eu vou sair"...

Pegue aqui... É porque aqui não está funcionando... Aqui está certo. Apertei o botão errado.

O que eu quero dizer é o seguinte: Se eu tenho um ramal, ou um trecho que se conecta naquela linha central, vamos chamar assim, no eixo, se ele não tiver o direito de passagem, ele morre. Ele morre quando se conecta lá e o concessionário diz: "Não, aqui tu não passa".

Então o autorizatário de um trecho que a gente tá chamando de *shortline* tem que ter o direito de recuperar, operar e atingir um porto. Senão ele vai fazer o quê? Ele vai ficar rodando só dentro do pedacinho? Se for um trecho de 300km, de 200km, ele vai ficar rodando, indo e vindo, só 200km? Por que ele não passa pela malha e atinge o porto? Então a regra do direito de passagem é fundamental.

Aqui é um mapa só para mostrar... Porque nós estamos falando de malha. Muitas vezes, e aqui a gente já repetiu a questão do TUP portuário, o TUP portuário está no sistema portuário brasileiro, mas não funciona em malha. Ele é um terminal que opera navio, o navio vai embora, ele opera o segundo navio e assim por diante. Aqui não, aqui você está em malha, são vasos comunicantes para dar eficiência, para dar produtividade e para dar competição.

A questão da entidade regulatória. A entidade regulatória, nós chegamos a propor, como está no PLS — de autorregulação, desculpe-me —, está no PLS 60% dos concessionários e 20% dos usuários. A minha primeira pergunta é: mas por que o usuário tem tão baixa representatividade, como se a carga não tivesse grande representatividade, como se a carga não fosse a vida do concessionário, como o concessionário é a vida da carga?

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - Então eu propus no projeto - não cheguei a propor, mas cheguei a discutir - que houvesse uma força igualitária, a participação do concessionário e do usuário. Por que eu vou... Com menos representatividade?

Depois nós evoluímos para o seguinte, aliás, através de uma audiência pública ou tomada de subsídio, agora eu não estou lembrado, da ANTT, que criou o conselho de usuários, ou que quer criar o conselho de usuários. Então nós evoluímos para a seguinte proposição: nós temos a malha, totalmente ou concessionada ou autorizada, eu tenho a entidade de autorregulação totalmente do concessionário, não teria usuário lá dentro, é uma entidade de regulação operacional, de interoperabilidade, de sistemas de comunicação, do que for, mas operacional, e o conselho de usuários, que seria o conselho para verificar a isonomia, a equidade de aplicação, lutar contra o abuso do poder econômico e defender os interesses dos usuários naquela malha. E o poder concedente, a ANTT, o Minfra, ou o que for, tenha a parte de homologação da regulação. Portanto a entidade autorreguladora pode fazer a regulação de segurança, mas quem tem que fazer a homologação é o poder concedente, e o poder concedente faria a regulação econômica exatamente para evitar o abuso de poder, porque em muitos casos a ferrovia é monopólio natural. E o conselho de usuários teria essa função também.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - Portanto, nós estamos propondo alguns ajustes. O primeiro deles é que naquele início de conceito se colocasse, por exemplo, o modelo aberto. Por que eu não posso, como investidor, dizer: Olha, eu não quero operar a malha, eu quero fazer uma malha e que aqui passe quem quiser", como é o TUP? O TUP antigamente tinha negócio de carga própria, quem é da área portuária sabe isso. Hoje isso já acabou. Então a pessoa pode simplesmente investir num terminal e quem quiser opera no terminal dele. Assim alguém pode, se quiser, fazer um investimento de via sem operar. Ele presta um serviço de infraestrutura. Teria que incluir conceitos de operador ferroviário independente, de sistemas isolados e sistemas integrados. O que é o sistema isolado? É a Ferrogrão. A Ferrogrão é um sistema que não está conectado à malha, então pode autorizar, pode operar, pode fazer da forma que quiser. Aquilo é um sistema isolado, é como se fosse uma PHC de uma fazenda qualquer num sistema elétrico.

O direito de passagem e *shortline* tem que ser definido também.

Os outros ajustes adotaram-se como: tem que fazer o texto - nós não fizemos o texto, só estamos trazendo o conceito -; prever dois tipos de projetos, que podem ser pelo sistema de autorização, o trecho isolado e o integrado, mas tem que haver uma regulação para a integração da malha; regra de interoperabilidade, direito de passagem, operador ferroviário, liberdade tarifária e vedação do monopólio. Vedação do monopólio! Se a lei vier dessa forma, vai ser um avanço, porque é o monopólio que traz problemas a qualquer economia.

A entidade regulatória, na nossa proposição, seria nacional, eu teria uma entidade regulatória nacional, apesar de o projeto de lei falar em entidades regulatórias, dando a impressão que tem mais de uma. A nossa proposição seria uma entidade nacional e também já colocaria a previsão legal da criação do Conselho Nacional de Usuários. Essa entidade nacional teria que ter esta característica: só concessionário e autorizatório, e teria que ter princípios que deveriam vir na lei: equidade, transparência, respeito ao usuário, isonomia regulatória e ética.

Aí vem, eu vou deixar aqui, eu já passei totalmente do meu tempo, mas aqui estão em vermelho todas as propostas de alteração no caso da entidade regulatória nacional. As propostas de inclusão sobre o que cabe ao poder concedente e o que cabe, os objetivos da regulação econômica.

Aqui a entidade nacional, o Conselho Nacional de Usuários, inclusive com aquela possibilidade de criação das comissões tripartites, aí sim, poder concedente, concessionário e usuários. Isso já está na proposição da ANTT, dessa forma, é uma bela ideia. E os ajustes de alguns marcos legais que existem hoje, que precisam também ser ajustados, como o Decreto 1.832, que diz que o obrigatório é o tráfego mútuo, e não direito de passagem. Teria que ser o inverso: o obrigatório é o direito de passagem e, em não havendo possibilidade de direito de passagem, evidentemente faz-se o tráfego mútuo.

E aqui estão todas as nossas proposições, tanto de ajuste dos marcos legais, quanto do infralegal no caso da Agenda Regulatória da ANTT.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado Baldez, eu vou...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Sr. Presidente, eu gostaria de pedir um aparte.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Quero só registrar a presença do Senador Jayme Campos, da Senadora Zenaide, do nosso Estado, lá do Rio Grande do Norte... Quem mais chegou aí?

Vice-Presidente, por favor.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) - Eu gostaria de registrar a presença aqui do Dr. Valter Luís de Souza, que é Diretor de Relações Institucionais da CNT. Como eu disse, a CNT tem sido uma grande parceira nossa, da Frenlog. Ele está aqui em nome também do Presidente Vander, com certeza, também apoiando essas iniciativas para que possa melhorar nossa infraestrutura aqui e também a logística brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Perfeito. Vamos inclusive chamar a CNT para a próxima audiência. Pelo menos na segunda, estará presente conosco.

Obrigado pela sua presença.

Pessoal, só uma parada para organização, antes de o Luís falar, aliás, o Fernando, por favor.

Nós estamos discutindo aqui, para quem está em casa nos assistindo pacientemente, à mudança do regime regulatório das ferrovias. Nós hoje temos concessões que, a nosso ver, já são consideradas arcaicas. Há vários tipos de concessões setoriais no Brasil, elas são basicamente de iniciativa do Estado, têm controles muito rígidos, inclusive contábeis, e isso se deve ao fato de, numa concessão, aquele ativo que foi investido, ao final da concessão, reverter para o Estado. Então tudo tem que ser muito controlado, basicamente pelo princípio da reversão. E há um investimento por vezes parcialmente público, ou às vezes totalmente público, através de desapropriações, construção civil propriamente dita da própria ferrovia, no caso, como a Valec etc.

Nós estamos migrando, com esse projeto de lei, estamos tentando migrar, Senadora Zenaide, para um regime de autorizações que, apesar de ser um regime que privilegia a iniciativa privada, do ponto de vista da iniciativa de propor projetos de interesse setorial, grupal, não exclui, absolutamente não exclui o papel do Estado, tanto com política setorial como com política principalmente regulatória.

Há uma confusão que eu estou começando a perceber aqui em função do processo, do arcaísmo desse processo das ferrovias, que acaba confundindo um pouco os próprios papéis, no PowerPoint, onde eu vi, o papel do poder concedente e do poder regulador num mesmo lugar. Isso é um erro crasso em regulação do Poder Público. Isso tem que ser separado. Por isso eu fiz inclusive menção aqui aos palestrantes dos ministérios *versus* palestrantes de agências reguladoras. Apesar de as agências reguladoras estarem vinculadas a ministérios, elas têm determinados graus de autonomia.

E uma outra coisa que eu queria salientar aqui, Senador Wellington, também, é que nós teremos que trabalhar arduamente na especificação da regulação do monopólio natural. Ferrovia é, por excelência, um monopólio natural. A exceção é não

ser monopólio natural quando é de interesse privado ou interesse particular. E quando eu falo privado, não falo *versus* público e sim *versus* coletivo.

Então quando se fala, por exemplo, de direito de passagem e tráfego mútuo, está-se falando de regulação do monopólio natural. Quando se está falando de tarifa *versus* preço, quando se coloca preço, não quer dizer que ele vá ficar livre totalmente, não. E às vezes causa espécie a própria agência reguladora declarar isso. Não é isso!

Se houver absurdos e abusos, a agência, em primeira instância, vai mediar, vai procurar acordos, vai procurar saber a razão pela qual o preço, e não a tarifa, também está abusivo, porque está explorando ou de alguma forma se valendo do próprio monopólio natural. E, quando eu digo monopólio natural, ele não é instituído por lei, é um conceito econômico, é quando é mais eficientemente exercida uma atividade econômica por um, e apenas um, agente do que por múltiplos. O caso mais extremo é o metrô, é o mais fácil de entender. Ninguém faz três metrôs para poder escolher em qual metrô vai andar e para fazê-los competir em tarifa. Você não vai esburacar uma cidade toda para fazer três linhas de metrô para poder uma competir com a outra. Então, a sociedade faz um pacto. Isso se dá na economia. Isso ocorre nos Estados Unidos, na Rússia, em qualquer lugar. Isso é da natureza dos sistemas de rede, como uma linha de transmissão, como um gasoduto e também como uma ferrovia. A diferença é que a ferrovia tem determinadas especificidades, que é o próprio fato de ter unidades de carregamento etc.

Mas é disto que estamos falando aqui: estamos saindo de um regime de concessões para autorizações, mas não estamos, em absoluto, propondo e não permitiremos que se proponha a diminuição do papel da agência reguladora e do ministério como política setorial. É importantíssimo que a gente retenha isso, para não ficar parecendo também que vai virar um "liberou geral", como o Baldez talvez tenha colocado que pudesse temer, em função do exercício de um monopólio.

Por fim, há a questão de vedar monopólio. A expressão é um pouco forte, mas, na verdade, não se veda o monopólio, porque ele já existe - como eu disse, ele é natural. O que se vai regular, e por isso eu saliento de novo o papel específico da agência e, eventualmente, em segunda instância, aí sim, do Cade, dos órgãos da concorrência, mas como segunda instância e não como a primeira... É que justamente não dá para vedar o monopólio; ele é de fato, ele está ali. Então, você vai coibir atitudes ou ações não competitivas, exploratórias, junto ao carregador ou junto ao próprio operador da ferrovia. Então, nem tanto ao mar, nem tanto à terra.

Esse projeto é muito complexo. Por isso, salientei a necessidade de várias audiências públicas - talvez duas, talvez três - e, muito mais do que as audiências públicas, das reuniões que nós vamos fazer com todas as partes, com usuários, com trabalhadores, com o Governo. Então, preparem-se, que a viagem vai ser intensa - eu não diria que será longa, porque, se a gente trabalhar de forma bastante concentrada, a gente vai conseguir entregar isso no prazo que eu prometi ao Ministro Tarcísio, inclusive em duas reuniões com ele já. Não se preocupe, não vá dizer a ele que a gente vai demorar dois anos, não, porque a gente não vai. Vamos cumprir o prazo, mas vamos trabalhar muito intensamente, porque esse talvez seja o último setor que temos que modernizar em termos regulatórios.

E, quanto à agência, nós precisamos de vocês. Vamos precisar conversar muito, porque temos umas assimetrias em relação ao entendimento disso.

Quero lembrar que a minha experiência nisso - por estar falando aqui tanto - vem dos anos 90, quando nós fizemos as agências reguladoras. Eu participei do grupo com o então Ministro Sérgio Motta e da feitura da Lei do Petróleo, da Lei do Setor Elétrico, dois setores que têm monopólios naturais inseridos na sua estrutura. Então, eu estou falando aqui de uma coisa que eu estudei profundamente nos anos 90 e que deu certo. Foi feito naquela época, prospera até hoje, e é por isso que algumas agências existem funcionando melhor do que as outras, mas todas estão aí igualmente fortes, passando por vários Governos, de esquerda, de direita, de centro, enfim, são hoje parte da estrutura do Estado brasileiro.

Fernando, por favor... Obrigado.

O SR. FERNANDO SIMÕES PAES - Boa tarde a todos e a todas!

Em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer ao Senador Jean Paul pelo convite e pela oportunidade e de aproveitar para mencionar que foi com grata surpresa que conhecemos o Senador trabalhando na discussão desse projeto de lei. Eu acho que acabou de mostrar justamente a impressão que nós tivemos antes. É um Senador que tem um conhecimento técnico dessas áreas de infraestrutura e da questão regulatória, o que vai permitir uma discussão muito profícua desse projeto de lei.

Acho que cabe também elogiar a postura do Senador José Serra pela iniciativa de propor esse projeto de lei. Estava mais do que na hora de o Brasil voltar a discutir o Marco Regulatório do Setor Ferroviário com o objetivo de modernizá-lo.

Aproveito, nesse ponto, para cumprimentar a Consultoria desta Casa, do Senado, que contribuiu muito com esse trabalho. Vou aproveitar para fazer esse cumprimento na pessoa da Liliane, que está aqui na sala, em nome dos demais colegas.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Aproveito para referendar e corroborar isso. Foi um lapso de memória.

Obrigado, Liliane.

O SR. FERNANDO SIMÕES PAES - Eu queria também cumprimentar... Acabou de deixar a sala o Senador Wellington Fagundes, em nome de quem eu cumprimento todas as autoridades. O Wellington Fagundes está à frente da Frenlog.

Aproveito também para saudar aqui o Deputado Edinho Bez, que também está colaborando com a iniciativa da Frente Parlamentar da Logística e com o Instituto Brasileiro de Logística, que vai ser tão importante para o desenvolvimento do setor.

Além disso, acho importante a gente rapidamente trazer alguns dados do setor ferroviário nos últimos 21 anos, que foi justamente o período das concessões.

Eu acredito que, com todas as dificuldades que a regulação no Brasil coloca para a concessão, que é justamente o que a gente está discutindo aqui, houve avanços inequívocos no setor ferroviário. Eu acho importante lembrar que, nos anos 90, a Rede Ferroviária Federal estava praticamente em via de falência. Ela incorria num ônus financeiro para a União Federal naquela época de R\$300 milhões ao ano. E a gente atualizou esse valor. A gente estaria falando agora de R\$1 bilhão em valores atualizados. Então, a decisão de fazer a concessão desse serviço para o setor privado trouxe alguns avanços que são objetivos, apesar de a gente entender que outros avanços são necessários.

Nesse período, o setor arrecadou mais de R\$40 bilhões entre tributos, outorgas e a taxa de arrendamento. Então, a União saiu de uma operação deficitária, extremamente deficitária, para uma operação hoje, financeiramente apenas falando, que traz recursos para a União, e esses recursos são utilizados pelo Tesouro Nacional numa série de políticas públicas.

O setor investiu mais de R\$90 bilhões, em valores também atualizados, desde 1997 até 2018, em investimentos todos privados. E se, durante esse período, os investimentos privados já foram muito superiores aos do setor público, se a gente pensar o período que o Brasil vive hoje, essa discrepância vai aumentar ainda mais. A União Federal está esgotada do ponto de vista financeiro, e esses aportes fundamentais na infraestrutura necessariamente vão sair do setor privado. É por isso que a gente recebe tão bem a ideia de se discutir a modernização da regulação, para que a gente possa atrair ainda mais investimentos para o setor.

Ainda em relação a esse período, o aumento da produção ferroviária foi de quase 200% - a gente mede a produção ferroviária em tonelagem por quilômetro útil -, ao passo que o volume transportado aumentou também 140% nesse período. Então, isso mostra - eu reafirmo - que, ainda com todas as dificuldades, o setor se expandiu e cresceu muito.

E há aqui uma observação que é interessante: nos últimos dez anos, o produto que mais cresceu no transporte ferroviário não foi o minério de ferro, foram as *commodities* agrícolas. A gente tem o exemplo do milho, que cresceu 40% nesse período. Então, apesar de o minério hoje responder por quase 80% - 77% - do que é transportado em ferrovia, a gente tem um crescimento evidente, que está acontecendo já há muitos anos, das *commodities* agrícolas.

Isso se dá em razão do prolongamento da Malha Norte até Rondonópolis, quem sabe passando por Cuiabá e indo até Sorriso, e da instalação de outras ferrovias que a gente entende que são necessárias para, de fato, permitir que pelo menos as *commodities* que devem estar em barcaça ou em trem sigam esse modal, para que a gente não tenha mais caminhões percorrendo 1,6 mil quilômetros ou 1,8 mil quilômetros entre as distribuidoras e os portos por onde esses produtos são escoados.

Ainda em relação aos dados, os acidentes nas ferrovias brasileiras caíram quase 90% nesse período. Então, o Brasil, a partir de 2012, entrou no rol de países que têm um índice internacionalmente aceito de acidentes em ferrovias. Isso também se deve a investimentos, deve-se a investimentos em tecnologia, a campanhas de conscientização para a população.

E, por fim, destaco o salto que a gente teve no transporte de contêineres, ainda muito baixo, é verdade. Grande parte dos contêineres ainda são transportados por caminhão, mas a gente teve um aumento de 140 vezes o transporte de contêiner nesse último período.

Eu acho que esses dados mostram um pouco como o setor cresceu e resgatou a indústria ferroviária, que estava em via também de falência nos anos 60. A gente aumentou em 180% a quantidade de locomotivas e em 150% a quantidade de vagões e reduziu a idade média da frota de 42 anos para 22 anos, o que significa que esses investimentos fizeram com que a indústria ferroviária pudesse sobreviver. E novamente hoje a gente está num período muito crítico. A indústria ferroviária está clamando por novos investimentos, sob risco, de fato, de plantas serem fechadas aqui no Brasil. Uma indústria que já é pequena pode, de fato, vir à extinção se novos investimentos, seja por meio de autorização, seja por meio das renovações de contrato, não acontecerem.

Então, a gente tem basicamente dois tipos de desafio. Um deles é aumentar a capacidade da atual malha - inclusive, a Danielle Crema mencionou isso muito bem. Esse aumento de capacidade tem sido feito por meio das renovações de contrato. O processo que está mais avançado é o processo da Rumo Logística, que já está no TCU.

Aproveito até, Baldez, para fazer uma leitura sobre como essas renovações vão enfrentar problemas estruturantes das ferrovias. É o caso da malha paulista: de todos os trechos em São Paulo hoje que não estão em operação, apenas um não será revitalizado pela ferrovia, pela empresa Rumo, posto que esse foi considerado, de fato, o único antieconômico. Os outros trechos que hoje são subutilizados ou não estão sendo utilizados vão obrigatoriamente ser revitalizados pela ferrovia e voltar a operar.

Então, eu acho que este argumento de que as renovações tendem a perpetuar problemas é uma leitura que me parece um pouco enviesada, porque as renovações justamente vão sanear esses problemas, até porque o TCU está olhando isso com lupa e não deixaria, em hipótese alguma, alguma concessionária renovar contrato sem enfrentar o problema dos trechos que não estão sendo operados hoje. É bom que isso fique muito claro. O processo de renovação da malha paulista mostrou o quanto isso pode ser benéfico para a sociedade, lembrando que a renovação da malha paulista é fundamental, como disse o Senador Wellington Fagundes, para o escoamento de cargas do Centro-Oeste, porque o trecho Rondonópolis-São Paulo precisa de investimento justamente no Estado de São Paulo.

Aqui quero só mencionar um dado levantado pela CNT, quando a gente fala de investimento privado. O Brasil precisaria investir mais de R\$700 bilhões só no modal ferroviário, seja no transporte de passageiros, inclusive no de mobilidade urbana, seja no transporte de carga. É evidente que a gente não vai atingir esse número no curto prazo, mas, quando a gente olha para o programa de renovações, que está chegando próximo a R\$40 bilhões de investimento só em cinco concessões que estão sendo renovadas, a gente percebe que o Governo acertou um caminho de conseguir, de fato, viabilizar investimento privado nessa malha, na atual malha e também em outras malhas por meio do investimento cruzado, que também foi mencionado aqui pela Danielle Crema, do Ministério.

Então, a gente entende que esse projeto de lei vem num momento, de fato, muito adequado para a gente discutir o modal ferroviário. Quando houve a paralisação dos caminhoneiros já no ano passado, o nosso modal passou a ser cada vez mais assunto na imprensa e nos meios acadêmicos. E a gente acha que, por isso, o momento é profícuo. A ideia de a gente discutir um modelo mais flexível de autorização é muito bem-vinda.

A nossa associação, que representa as concessionárias de transporte de carga, tem uma série de contribuições de mérito a serem feitas ao projeto, no sentido de buscar aprofundar melhor alguns temas - como já foi dito aqui, a autorregulação precisa de uma delimitação um pouco mais aprofundada - e também de incluir outras questões no projeto de lei.

Eu fico até feliz de ter sido o último aqui, porque boa parte das nossas demandas está convergindo com as opiniões que foram emitidas aqui, inclusive pelo Baldez e por boa parte das pessoas do Governo, para incluir os trechos que vão ser devolvidos pelas ferrovias na possibilidade de autorização. Isso é fundamental para que esses trechos possam ser reutilizados. Inclusive, o nosso setor desenvolveu recentemente uma metodologia que identifica a vocação de cada trecho que pode ser antieconômico para uma concessionária, mas que pode ter viabilidade econômica para outros tipos de transporte, seja para *shortline*, para transportar carga, seja para transporte de passageiros, seja para construção de trens turísticos, inclusive para transportes no meio urbano, por meio de VLT, ou seja, sempre com aquela premissa de manter os trilhos e aproveitar esse patrimônio, que é um patrimônio muito caro para o País, e de, só em último caso, de fato, propor a retirada dos trilhos, se não houver viabilidade nenhuma para que aquilo seja utilizado.

Eu acho que a única preocupação do setor em relação ao avanço dessa discussão, sem que as concessionárias sejam também envolvidas... O modelo da autorização e da autorregulação nos parece muito bom. E a provocação que eu faço aqui é a seguinte: como é que a gente faz para aproximar esse modelo o máximo possível das atuais concessões? Se a gente vai modernizar a regulação do Brasil, por que não pensar também em modernizar a regulação a que nós concessionários somos hoje submetidos? É uma regulação - eu não vou dizer que é antiga, até porque a agência é recente - que tem foco no como fazer, muito mais olhando a forma com que as concessionárias atuam em detrimento do olhar para o resultado. Então, essa é uma coisa que a gente defende há muito tempo. E a gente está com uma consultoria em andamento que eu acho que vai trazer, em poucas semanas, um insumo muito positivo tanto para justificar a adoção da autorização como para justificar a adoção de melhorias na regulação das atuais concessionárias. É claro que o nosso objetivo também é, no futuro, virar autorizatário, como foi mencionado aqui pelo representante do Ministério da Economia. Se isso foi feito em telecom, também pode ser feito para as ferrovias. Se, de fato, a gente entender que é um regime melhor, acho que a gente deve estendê-lo para as atuais concessionárias, enfim, em tudo que for possível.

Ressalto que esse trabalho da consultoria vai trazer um *benchmarking* não só do modelo americano, que eu acho que está nortear este trabalho, a elaboração desse projeto de lei, mas de outros também, inclusive para demonstrar que não necessariamente a mudança de modelo de exploração do vertical para o horizontal é a melhor solução para o Brasil. A

gente tem uma série de estudos que indicam que a manutenção do modelo vertical para o Brasil é mais inteligente, é mais econômica, ajuda a reduzir o custo Brasil, sem prejuízo, Baldez, da discussão do direito de passagem efetivo dentro do modelo vertical.

Eu acho que foi traumática a experiência do Governo Federal, em 2011, de tentativa de mudança do modelo. A gente fala de segurança jurídica, e essa foi uma tentativa que só trouxe insegurança jurídica. Para quem não lembra, era um modelo que previa a Valec comprar a capacidade das ferrovias e vender essa capacidade para os operadores independentes. O mercado entendeu isso como risco Valec, e o modelo não prosperou. Mas, durante alguns anos, a gente conviveu sob o risco de alteração unilateral de contrato, inclusive em algo tão fundamental que é a forma de exploração.

Lembro aqui que o modelo americano é o modelo vertical também, como o nosso, em que o mesmo explorador da infraestrutura é o operador dos transportes. Em vários países do mundo, o modelo vertical tem se mostrado mais eficiente. O modelo horizontal pode ser muito bom para alguns trechos, para alguns tipos de transporte, mas a gente tem que lembrar que o modelo horizontal, que é usado largamente na Europa, depende largamente de subsídio dos países. A gente não conhece experiência de modelo horizontal que não tenha aporte de recurso público significativo na manutenção da infraestrutura.

Voltando ao raciocínio de que hoje a União Federal está numa situação fiscal quase desesperadora, eu me questiono...

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO SIMÕES PAES - ... se voltar a fazer essa discussão vai ser, de fato, eficiente para nós ou se não é melhor a gente, de fato, a gente entender que o modelo vertical deve ser mantido com os ajustes que devem ser feitos na questão do direito de passagem.

Então, por fim, a gente vai fazer, como eu falei, uma série de contribuições. Mas eu deixo aqui a única preocupação que a gente tem, que é, ao final desse processo, a gente conseguir aprovar o regime de autorização e não conseguir melhorar o regime de concessão. Então, isso poderia trazer uma assimetria regulatória que nos preocupa. Acho que essa é a única preocupação do setor, mas a gente vai tentar contribuir com esta Casa para que isso não aconteça.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Fernando.

Eu tendo a concordar também com a sua proposição, já de início, já dizendo logo, em função daquelas coisas que eu falei aqui sobre os monopólios. Portanto, a gente tem uma oportunidade, uma janela única talvez, para aprimorar e modernizar a própria concessão também nesse projeto de lei. Mas vamos obviamente discutir isso com todos, sem absolutamente prejudicar o *timing*, o tempo de discussão desse processo.

Portanto, não se assuste. *(Risos.)*

Vou tomar algumas providências aqui em relação à questão do tempo.

Eu queria sugerir a todos que a gente combinasse aqui três minutos de encerramento para cada um, comentando sobre o outro, abrindo a palavra, se algum Senador quiser se pronunciar. Entrementes, selecionaremos também duas perguntas, uma da assessoria do próprio Senado e uma da internet, do e-Cidadania, para que sejam respondidas. E já vamos direcioná-las a quem deve responder aqui, em função da especificidade da pergunta.

Então, quem tiver a pergunta vai ter dois minutos a mais. Os demais terão três minutos. O.k.?

Eu direcionaria uma das perguntas da assessoria sobre o fato de a ANTT dispor de dados e de informações sobre a autorregulação em outros países para fim de *benchmarking*, em comparação à autorregulação, se ela for implementada na sua totalidade, na autorregulação brasileira.

Eu pediria à ANTT, ao Alexandre, que respondesse isso oportunamente, na hora da sua fala.

A pergunta do e-Cidadania, Fernando, eu direcionaria a você. Eu escolhi aqui uma pergunta sobre o transporte de passageiros, em relação à concessão de gratuidade. Não sei se você pode ver aqui o Estatuto do Idoso. Se você quiser dar uma olhada aí, só para poder ajudar... Refere-se ao fato de o transporte de passageiros estar contemplado ou não na concessão de gratuidade. Trata-se do Estatuto do Idoso em relação ao transporte de passageiros, a partir da experiência que você tenha.

Então, vou repassar aqui a ordem dos palestrantes.

Primeiro, tem a palavra Danielle Crema, para fazer suas considerações finais, por três minutos.

Lembro que o sinal vai tocar quando faltar um minuto.

A SRA. DANIELLE CREMA - Eu ainda não me acostumei com ele.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Nem eu!

A SRA. DANIELLE CREMA - Vou gastar uma parte do meu tempo para dizer da felicidade de estar nesta Casa, numa plateia em que, apesar das diversas perspectivas, eu vejo apenas convergência. O objetivo é o de quê? É o de expandir a capacidade da oferta de transporte ferroviário no País. Acho que cada um de nós aqui tem um ponto de preocupação. Entendo que o Ministério, como formulador de política pública, e esta Casa, que também está propondo uma nova política pública, têm a responsabilidade de, ao atender a esse objetivo comum, ponderar todas essas perspectivas.

Do lado do Ministério... Foram abordadas várias questões que, em três minutos, seriam impossíveis serem enfrentadas, mas nós somos muito felizes, sem falsa modéstia aqui, de ter um Relator que compreende a dinâmica de mercado, que compreende o funcionamento desses mercados e o papel do Estado na economia.

É muito difícil fazer um debate às vezes sobre uma infraestrutura escassa e sobre como você vai alocar e compartilhar essa infraestrutura escassa sem você entender determinados princípios que eu diria que são naturais. As regras de economia, fora as questões macroeconômicas que assumem premissas às vezes controversas, em regra, são uma ciência muito objetiva que diz: como que eu trabalho em cenário de escassez. Grande parte dos problemas que foram apresentados aqui, levantados pela Anut, em especial aqueles de compartilhamento de infraestrutura, decorre, em ciência, dessa nossa deficiência de infraestrutura de transporte.

(Soa a campanha.)

A SRA. DANIELLE CREMA - Então, volta à mesa a importância do debate principal que está acontecendo no momento, que é: disponibilizar ao Poder Público a possibilidade de colocar no mercado os seus ativos e os serviços de forma que possa obter uma maximização dessa utilização. É a partir disso que nós teremos um benefício que se reverbera no nosso custo logístico, na economia com um todo, na recuperação de emprego - sei que essa é uma preocupação do colega Jerônimo, aqui representando a CUT.

Então, eu só vejo alinhamento. O que a gente está divergindo eventualmente é sobre a forma. Existem várias formas de você atingir esse objetivo. O que nós estamos buscando é uma forma mais eficiente. E a autorização... Reitero que, num contexto de um País que vive, há seis anos, com déficits fiscais, não buscar mecanismos que gerem segurança jurídica para atrair investimento privado é realmente desolador. A gente não vai ter o efeito - eu achei muito interessante a fala do Jerônimo, a sua preocupação - da expansão da capacidade. Exatamente esse é o ponto. Então, qualquer medida legislativa regulatória de política pública que venha a sanar essa falha é positiva.

Eu quero aproveitar o momento e voltar à fala do Senador, que muito bem colocou que o monopólio, as pessoas o consideram uma coisa do mal, algo que seja necessariamente maléfico, mas não necessariamente ele o é. Há situações de monopólio que são decorrência da melhor eficiência da inovação tecnológica daquele agente. O que a gente discute numa situação de monopólio, seja ele natural ou seja por condições de mercado, é se eu tenho um regulador apto a identificar as circunstâncias em que é necessário se promover determinada intervenção.

Aqui eu faço um apelo a esta Comissão em especial, porque, em grande medida, vocês são responsáveis pela regulação que nós temos no País. Esta Casa, a partir de uma indicação do Governo Federal, é que sabatina os dirigentes dessas instituições. Então, acho que há uma responsabilidade nesta Casa e que ela tem que ser bem enfrentada, sob pena de a gente não conseguir atingir esse objetivo comum.

Quando eu falo em regulação, eu não falo necessariamente que eu preciso intervir. Acho que você precisa ter uma instituição fortalecida institucionalmente, com capacidade para exercer, quando necessário, o nível de intervenção necessária. E hoje o que a gente tem no País, em grande medida... Pelo menos eu atuo há 20 anos em concorrência, regulação e transporte, já passei por rodovia, ferrovia, portos e aeroportos e, então, consigo, a partir dessa experiência, dar um diagnóstico um pouco mais transversal. Hoje, dentro do Ministério - é aquela fala inicial que eu pontuei -, o nosso desafio é convergir políticas públicas que, ao longo do tempo, foram fragmentadas. E o Ministro tem sido muito enfático em ter clareza de aonde ele quer chegar. Ele quer chegar a um ambiente de negócios em que você tenha cumprimento de contrato, em que você tenha estabilidade regulatória e em que os serviços sejam prestados de forma satisfatória, com qualidade, atendendo todos os que dele demandam.

(Soa a campanha.)

A SRA. DANIELLE CREMA - Isso passa necessariamente pelo fortalecimento das instituições.

Eu deixaria aqui essa preocupação. Quando a gente está falando de infraestrutura, a Comissão de Infraestrutura é um interlocutor importante nesse processo. A gente conta com vocês para cumprir esse desafio, apoiando iniciativas como a

que está hoje em discussão, sem prejuízo de se discutirem outros marcos regulatórios e de se buscar aproveitar experiências exitosas de outros setores, com vistas a avançar como País. Acho que esse é o objetivo de todos.

Eu me coloco à disposição para prestar qualquer esclarecimento aos Senadores, consultores e demais representantes da Mesa.

Agradeço mais uma vez a oportunidade de estar na Mesa.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Danielle, Assessora Especial do Ministério da Infraestrutura.

O número dois é o Gabriel Fiuza. O Gabriel dispõe de três minutos, por favor.

O SR. GABRIEL FIUZA - Antes de tudo, quero agradecer novamente ao Senador Jean Paul por presidir este debate tão importante, pela iniciativa do Senador José Serra de trazer esse mecanismo de flexibilização para esse setor que, nas palavras do próprio Presidente da Mesa, é um setor que ainda está muito ultrapassado em termos de organização regulatória.

Eu gostaria de terminar reforçando a mensagem, sobretudo da minha Secretaria Especial, que é a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade, de que, na área de regulação, a gente tem um foco muito forte em apoiar iniciativas que a gente entenda que promovam avanços nestes três pilares: produtividade, emprego e competitividade.

Como eu mencionei na minha fala, a gente tem um *gap* de infraestrutura de cerca de R\$10 trilhões. O colega Fernando trouxe o número de R\$700 bilhões para ferrovia. A gente tem um número que eu não quis revelar, porque a gente ainda não tem segurança em relação ao número setorial, mas que não está longe do número que a gente tem na cabeça em relação à ferrovia. A gente está falando de um número gigantesco. Mesmo que a gente não estivesse no cenário extremamente crítico do ponto de vista fiscal em que a gente está, já seria um desafio que exigiria transformações.

Então, do ponto de vista do Ministério da Economia, a gente tem trabalhado muito de perto com os ministérios setoriais, nos mais diversos setores.

Em particular, eu saúdo, pela excelente fala, a Danielle Crema. Desde o início, eles nos procuraram. À medida que a gente pode contribuir, a gente tem tentado ajudar. Eu acho que é muito importante, reforçando as palavras da Danielle Crema, que exista essa convergência que foi observada aqui hoje.

(Soa a campanha.)

O SR. GABRIEL FIUZA - É claro que existem vários pontos de aprimoramento no projeto, e cada um trouxe algum deles. A discussão de interconexão, por exemplo, é extremamente importante, foi travada no setor de telecom. Foi um processo longo de aprendizado. Eu acredito que isso é difícil de ser resolvido de antemão, na discussão dessa lei, mas é importante abrir a porta para essa discussão.

A discussão da governança da entidade regulatória, que também foi mencionada aqui, também é crucial. É uma discussão longa, mas é importante abrir espaço para essa discussão, entender bem o papel da agência reguladora, reforçando o papel dos contratos, e entender o papel da entidade regulatória.

Dentro do pilar de competitividade, de que eu não poderia deixar também de falar, é muito importante, já que a gente está querendo modernizar e trazer um instrumento regulatório mais moderno para o setor ferroviário, a gente ter um cuidado muito grande com a questão da competição. Como os colegas mencionaram, esse debate também foi travado no setor de telecomunicações.

Então, nesse sentido, eu também acho que foi bastante oportuno procurar, buscar para a discussão no setor de ferrovias experiências de outros setores. Na discussão de telecom, por exemplo, existe uma longa discussão, tanto prática quanto acadêmica, sobre a regulação de acessos ou de serviços - acho que o colega chamou de regulação de atividades - em relação à regulação de estrutura. Na verdade, o que a gente está discutindo aqui hoje, sem detrimento da discussão da própria interconexão, é competição em infraestrutura em localidades, em pequenos acessos, por exemplo, numa das possibilidades de aprimoramento dessa lei.

Então, termino a minha fala realmente agradecendo a todos os presentes e reforçando o apoio do Ministério da Economia a todas essas iniciativas que a gente entenda que atraiam, sem detrimento do investimento público, mas reconhecendo os limites fiscais que a gente vive, investimentos privados significativos para o setor de infraestrutura e para o setor ferroviário.

Saneamento tem os seus problemas em termos interfederativos, mas vamos dizer que o setor ferroviário e o setor de saneamento estão correndo atrás de outros setores de infraestrutura. Então, a gente tem que ter um cuidado ainda mais especial com relação a eles.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Gabriel. Vou passar a palavra para o Alexandre.

Antes, quero registrar a presença aqui de representantes da Abramilho (Associação Brasileira dos Produtores de Milho).

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Olhem que tocou a campainha para mim! É a vitória do minuto automático. *(Risos.)*

Está aqui a Abramilho (Associação Brasileira dos Produtores de Milho). O milho é o segundo produto agrícola que mais usa ferrovias no Brasil.

Alexandre Porto, da ANTT, tem a palavra por cinco minutos: são dois minutos para as respostas e três minutos para as considerações finais.

Obrigado.

O SR. ALEXANDRE PORTO M. DE SOUZA - Acho que terminarei antes disso. Eu vou fugir da sirene hoje.

Em relação à pergunta que foi colocada aqui, se a ANTT dispõe de dados ou informações sobre a autorregulação de outros países, nós não temos um banco de dados estruturados que avalie essa experiência; o que nós temos é a compilação de alguns artigos técnicos que avaliam esse tema para disponibilizarmos para a Comissão. E também algumas visitas servidores da agência fizeram ao exterior, quando puderam verificar essas experiências. Esses relatórios de viagens a gente também pode disponibilizar.

Eu gostaria de agradecer a oportunidade de poder colaborar com o debate, com as ideias de entes tão diferentes. E o que a gente observou foi uma convergência das ideias. Em certa medida, eu vi aqui bastante convergência.

O que eu queria colocar pela ANTT é que um trabalho como esse que tende a trazer esse novo marco regulatório também tende a pressionar aumento de demanda de trabalho da agência, e a gente precisa fortalecer a ANTT nesse sentido. Não sei se todos sabem, mas nós temos menos de cem pessoas dedicadas à regulação e à fiscalização do transporte ferroviário, sendo que 25 pessoas estão dedicadas para a fiscalização de 30 mil quilômetros. Há um fiscal para cada 1,2 mil quilômetros, o que é um número muito aquém da nossa necessidade. Então, da mesma forma como a gente precisa discutir o marco regulatório, a gente também precisa tentar fortalecer a ANTT tanto do ponto de vista institucional quanto do ponto de vista de recursos humanos e orçamentários, para que a gente possa fazer frente a essas demandas da sociedade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Alexandre.

Quero pontuar rapidamente que é exatamente esta a intenção, agregar ao projeto essa força que você está pedindo também, não só de estrutura como de poderes mesmo, para que a ANTT possa participar desse processo, como também as outras agências reguladoras, nacionalmente. Uma vez que esse setor tende a se revitalizar, e a gente quer ter muito sucesso nesse processo, a partir desse projeto de lei em conciliação com o resto do marco legal do setor, evidentemente, vocês vão ter muito mais trabalho, e isso será bom, mas será bom apenas se vocês tiverem estrutura para dar conta dele, senão vira o caos.

O próximo orador é Jerônimo Miranda Netto, Presidente da Federação Interestadual de Trabalhadores Ferroviários.

Obrigado.

O SR. JERÔNIMO MIRANDA NETTO - Antes de fazer as considerações finais, eu vou pedir licença e perdão para vocês, porque vou ter que sair correndo, senão vou perder o meu voo.

Eu acho que o debate foi extremamente importante. Aqui há o entendimento da importância do crescimento do setor ferroviário ligado a toda a infraestrutura e da ligação que tem isso com o crescimento do País.

Nós estamos aqui logicamente representando todos os trabalhadores ferroviários, mas nós temos o entendimento de que temos que fazer crescer o nosso setor e a economia do País, senão a gente vai ficar sempre na mesma.

Portanto, hora de reivindicar é hora de reivindicar. Vamos reivindicar, mas também temos que debater o crescimento do nosso País. Esse PLS traz a oportunidade de fazê-lo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Baldez.

Obrigado, Miranda.

Baldez, emenda direto aí.

Com a palavra Luiz Henrique Teixeira Baldez, Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (Anut).

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - Duas coisas me trouxeram bastante alegria, e a primeira é que se voltou a discutir ferrovia. Ferrovia era um tema *a latere*, não é, Alexandre? A gente ficava mais intramuros. Éramos nós com a ANTT. Voltou a ser um tema fundamental para o País. O segundo ponto é que os usuários estão sendo chamados. Eu me lembro de que, antes da lei... Eu não sou tão antigo assim, Senador, mas eu me lembro de que, antes da lei do consumidor... De quando é o Código do Consumidor?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - É de 1990.

O consumidor era considerado um chato. Se ia reclamar numa loja, diziam: "Lá vem aquele chato!". A Anut sempre foi chata nesse sentido. O Fernando, quando eu ligava, dizia: "Lá vem o Baldez reclamar!". Eu reclamo da concessionária que fez isso ou aquilo.

Aí há o terceiro ponto, que é a agência reguladora. Se nós não temos uma agência reguladora forte, capaz, com autoridade necessária para mediar conflito, para buscar o interesse comum - não se trata de proteger usuário, não se trata de proteger A, B ou C, mas de buscar essa harmonia de interesses e de colocar o interesse público acima de tudo -, não adianta haver lei, haver regulação, porque não vai funcionar se a agência não tiver realmente um papel relevante até na arbitragem, como árbitro de conflito. Não vai adiantar eu ficar puxando para um lado, reclamando do Fernando, com o Fernando reclamando de mim! Quando eu ligar para ele, ele vai dizer: "De novo, Baldez? Lá vem o chato de novo!".

Então, Senador, acho que este é um momento importante. A Anut está à disposição para qualquer contribuição, para o debate. O pessoal tem os nossos telefones. É só chamar, que nós estaremos presentes!

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Baldez.

Com a palavra Fernando Simões Paes, Diretor-Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

O SR. FERNANDO SIMÕES PAES - Obrigado, Senador Jean Paul.

Aproveito para reiterar, assim como a Danielle Crema falou, que foi uma sorte do setor ter o senhor na relatoria do projeto.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado.

O SR. FERNANDO SIMÕES PAES - Está mostrando não só interesse mas também um conhecimento muito grande de regulação, de infraestrutura.

Eu vou começar respondendo a pergunta. Apesar de não ser a minha especialidade a questão do transporte de passageiros, a minha equipe já levantou a resposta.

O Estatuto do Idoso não diferencia modal rodoviário e ferroviário no que diz respeito à gratuidade. Então, haveria sim gratuidade. E confirmei isso também com a única concessionária nossa que opera transporte de passageiros, que é a Vale. A Vale já aplica isso evidentemente. Então, a gratuidade prevista no Estatuto do Idoso, certamente, estaria prevista nas concessões para passageiros ou autorizações que sejam feitas em decorrência desse projeto de lei.

Para finalizar, reafirmo que a ANTF não só entende que este é o melhor momento para a gente discutir a melhoria da regulação no setor, como também acho que a gente tem que se colocar à disposição para discutir, com muita franqueza, no sentido de tentar, de fato, melhorar e acolher as sugestões que venham dos usuários, que venham de outros setores, principalmente no que diz respeito ao direito de passagem, que já é um instrumento largamente utilizado entre as concessionárias, para, de fato, superar essa discussão e fazer com que o direito de passagem realmente deixe de ser um problema ou uma crítica que o setor sofre há tanto tempo. Então, eu acho que a gente está disposto a afazer essa discussão, que precisa ser feita.

Só para concluir, volto a dizer que, já que a gente vai caminhar para uma regulação mais moderna e melhor, que vai reduzir custo, é preciso que isso seja discutido também para as concessionárias, seja porque vai ser bom para o País, seja para evitar que a gente tenha uma assimetria regulatória que pode, sim, trazer algum tipo de problema no futuro. Eu acho que, feita essa...

(Soa a campainha.)

O SR. FERNANDO SIMÕES PAES - ... discussão, esse projeto de lei tem tudo para avançar, vai ser muito bem recebido e vai trazer resultados expressivos mesmo para o Brasil.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Fernando. Aproveito para agradecer ao Alexandre, ao Fernando, à Danielle, ao Miranda, ao Baldez e ao Fiuza pela presença.

Lembro que nós estamos aqui discutindo o Projeto de Lei do Senado 261, de 2018, do Senador José Serra, que contém 69 artigos divididos em oito capítulos e que foi aprovado já pela Comissão de Assuntos Econômicos, na forma do relatório da Senadora Lúcia Vânia, com sete emendas.

Vou registrar também que estiveram presentes nesta audiência os Senadores Marcelo Castro, Jorge Kajuru, Acir Gurgacz, Fabiano Contarato, Lucas Barreto, José Serra, Izalci Lucas, Styvenson Valentim, Lasier Martins, Juíza Selma, Wellington Fagundes, Jayme Campos, Zequinha Marinho, Paulo Paim, Rodrigo Pacheco e Zenaide Maia.

Peço paciência por dois minutinhos aos convidados, pois temos um requerimento sobre a mesa que precisamos ler e aprovar.

É um requerimento do Presidente da Comissão, Senador Marcos Rogério, para realização de uma diligência nos Estados de Rondônia e do Amazonas no mês de maio.

Considerando o intervalo necessário para o planejamento da atividade e os prazos que o Senado impõe para o fornecimento de apoio administrativo às diligências, colocaremos extraordinariamente o requerimento em pauta na presente reunião.

EXTRAPAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO Nº 22, de 2019

- Não terminativo -

Requer a realização de diligência externa da Comissão nos Estados de Rondônia e do Amazonas, com o objetivo de verificar as condições operacionais da Ponte do Abunã, das Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau e dos Viadutos de Porto Velho, e para percorrer a BR-319, in loco, no trecho entre Porto Velho e Manaus.

Autoria: Senador Marcos Rogério

Requer, nos termos do art. 90, inciso XIII, e do art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa da Comissão nos Estados de Rondônia e do Amazonas, com o objetivo de verificar as condições operacionais da Ponte do Abunã, das Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau e dos viadutos de Porto Velho e percorrer a BR-319, *in loco*, no trecho entre Porto Velho e Manaus.

A diligência terá como convidado o Ministro de Estado da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Consulto se o autor ou algum dos Senadores presentes gostariam de se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Em votação o requerimento.

As senhoras e os senhores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Muito bem, meus amigos, quero, então, encerrar hoje esta audiência, agradecendo a presença de todos, em especial das senhoras e dos senhores convidados.

Convoco a nossa próxima reunião, a ser realizada no dia 7 de maio, terça-feira, às 11 horas, neste plenário.

Está encerrada a reunião.

Obrigado a todos.

(Iniciada às 14 horas e 24 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 15 minutos.)