



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

REUNIÃO

06/06/2019 - 14ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

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

Declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

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

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

Aprovadas.

Antes de passarmos aos trabalhos da reunião de hoje, agradecendo aqui a compreensão do eminente Senador Jean Paul, Relator para a matéria que dá origem à audiência pública de hoje, queria fazer aqui, Sr. Senador Jean Paul, agradecendo V. Exa. pela compreensão, um registro importante, e é daqueles registros regionalizados.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - E inadiáveis.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - De interesse regional e inadiável; comunicação inadiável.

Eu quero registrar, com muita alegria, que o Presidente da República, o Presidente Jair Bolsonaro, assinou, na última terça-feira, no Palácio do Planalto, o decreto que regulamenta dispositivos da Lei Federal nº 13.681, de 2018, que trata da transposição de servidores do ex-Território Federal de Rondônia, permitindo que mais categorias optem pelo quadro em extinção do Governo Federal. Trata-se de servidores que comprovem ter mantido, na data em que o ex-Território de Rondônia foi transformado em Estado, ou entre a data de sua transformação em Estado, em 15 de março de 1987, relação ou vínculo funcional, de caráter efetivo ou não, ou relação ou vínculo empregatício, estatutário ou de trabalho, com empresa pública ou sociedade de economia mista que haja sido constituída pelo ex-Território Federal de Rondônia, ou pela União para atuar no âmbito do ex-Território Federal, inclusive as extintas, nos termos do disposto no inciso VI do *caput* do art. 2º da Lei nº 13.681, de 2018.

Também contempla os aposentados, os reformados, inclusive militares da reserva remunerada, e os pensionistas civis e militares, de que trata o inciso I do *caput* do art. 35 da Lei nº 13.681, de 2018, vinculados aos respectivos regimes próprios de previdência do Estado de Rondônia.

O decreto - registro importante - concede o prazo de 30 dias para o exercício do direito de opção da transposição ao quadro federal. Na ocasião, dialoguei com o Presidente Bolsonaro e ele já me sinalizou a possibilidade de, se necessário, ser feita uma prorrogação do prazo. Mas é importante que todos os servidores estejam atentos a esse prazo.

Esse decreto representa mais uma etapa do longo processo de luta pela transposição de servidores do ex-Território de Rondônia para o quadro federal, uma luta que não é individual mas coletiva, de toda a Bancada Federal e também dos Governadores do Estado atual e de ex-Governadores, além dos Deputados e Senadores atuais e de ex-Deputados, ex-Senadores, que já não estão nesta Casa.

E aqui faço o registro dos trabalhos importantes desses combativos Senador Raupp e Senador Ivo Cassol, que também tiveram importante atuação nesse processo, assim como os ex-Deputados Federais que desse processo participaram.

Também é digno de destaque o papel dos Governadores, como é o caso do Governador Confúcio, que hoje é Senador da República nesta Casa e quando estava à frente do Executivo Estadual, contribuiu muito, significativamente, fazendo a parte da administração estatual na agilização de procedimentos necessários para efetivar a transposição, incluindo-se naturalmente a equipe administrativa estadual, que atende diretamente os servidores.

Nossa luta obviamente ainda não terminou. O marco temporal para transposição ainda tem sido até março de 1987, mas nós trabalhamos para alcançar também servidores que ingressaram no serviço público do Estado até o ano de 1991. Não é uma batalha fácil, Senador Jean Paul, mas temos discutido isso com a Casa Civil, com os técnicos do Governo, demonstrando a possibilidade jurídica e a importância econômica disso para o Estado de Rondônia. Precisamos levar em conta a missão que os ex-territórios federais e os servidores da época prestaram ao País, em nome do interesse nacional. Aliás, essa luta é de Rondônia, é de Roraima e é do Amapá.

Aqui agradeço a grande colaboração, o grande apoio das bancadas desses Estados e dos demais Parlamentares dos outros Estados, porque para aprovar as PECs, as emendas constitucionais, tivemos de ter a compreensão, a colaboração, o empenho, a decisão dos demais Parlamentares dos outros Estados.

Faço um registro aqui do esforço pessoal, inclusive, do Presidente do Senado, Senador Davi Alcolumbre, apoio fundamental no avanço dessa agenda. Hoje Rondônia precisa dessa transposição de forma plena, para desonerar a sua folha de pagamento de ativos e inativos, o que lhe permitirá discutir melhorias para os servidores atuais, além de suas receitas mais equilibradas para enfrentar grandes desafios que ainda temos no Estado.

Eu citaria aqui, até por pertinência temática com a Comissão, os gargalos que temos na saúde, como é o caso dramático do Hospital João Paulo II, além de setores vitais, como é o caso da estrutura rodoviária estadual. Nós estamos com rodovias com muito problema. Nossas ROs estão em situação crítica. É o caso, por exemplo, da RO-460, que liga o Município de Buritis.

De forma que estamos comemorando, e não é para menos, mais esse importante passo, comprometidos com a continuidade desse processo em favor do Estado de Rondônia.

Faço esse registro aqui em homenagem aos servidores do meu Estado, com votos de que essa agenda avance não só para Rondônia, mas, reitero, para os Estados de Roraima e Amapá, que também carecem desse mesmo enquadramento. E não poderia deixar de fazer esse registro, Senador Jean Paul, pela importância e relevância do tema, e pelo interesse do nosso Estado.

Todos nós temos uma agenda nacional, um foco no interesse nacional, mas temos as nossas regionalidades, que nos conduzem aqui, no nosso dia a dia.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Presidente Marcos, para saudá-lo e dizer que é muito bem-vinda essa intervenção inicial, não prejudica em nada nossa audiência e evidentemente faz parte do nosso papel aqui tratar das nossas questões, dos nossos Estados.

E, como sempre, parabenizá-lo pela atuação em favor do Estado de Rondônia, nesse processo longo de absorção dos antigos territórios, que às vezes até me surpreende que ainda esteja ocorrendo, que ainda existam pendências nesse processo. Então, é importantíssimo zerar essa conta, zerar esse passivo, passarmos a incorporar integralmente os três territórios que foram convertidos em Estado. E é com muita satisfação que a gente vê esse trabalho agora sendo concluído por V. Exa. e pelo Presidente da República também. Muitas felicidades. Bem-vindos mais uma vez, porque esse bem-vindo vem de muitos anos, muitas décadas.

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

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mas é de fato um processo complicado. A República tem essas complexidades e é muito bem-vinda essa sua intervenção e a sua ação à frente dessa transposição de pessoas para o Estado de Rondônia e para as folhas, para o futuro do Estado.

Parabéns!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço muito V. Exa. Agradeço a compreensão, a intervenção de V. Exa., que de forma muito conectada com os interesses regionais, inclusive do Estado que V. Exa. representa, sabe da importância de um avanço como esse para os servidores, que são quem tem a expectativa primeira, mas represente talvez até mais para os Estados envolvidos.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Exato.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Porque é um peso aliviado das contas públicas. E hoje, quase todos os nossos Estados estão enfrentando dificuldades, em razão do inchaço de folha, em razão das despesas vinculadas, com pouca discricionariedade para administrar as muitas demandas que nós temos nos Estados.

Talvez a gente precise avançar até um pouco mais na discussão da ideia do menos Brasília e mais Brasil, e o Senado tem um papel fundamental, porque isso passa por reforma, por revisão do pacto federativo. E é um tema oportuno. Nós precisamos discutir isso. As grandes demandas do País estão justamente nos Municípios, nos Estados, e é nosso papel enfrentar isso.

Mas, voltando ao foco da reunião de hoje, nós temos uma reunião de audiência pública inclusive interativa. Antes de iniciarmos a audiência pública, eu gostaria de informar que a população poderá participar do debate 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 de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências”.

Em atendimento aos requerimentos da CI nºs 20, 21 e 27, de 2019, de autoria do Senador Jean Paul Prates, Relator da Matéria na Comissão, do PLS nº 261, de 2018, é que essa audiência acontece.

Para a audiência foram convidados especialistas na área, a quem convido para que tomem assento à mesa.

Maurício Ferreira Wanderley, Assessor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União (TCU); Wagner Ferreira Cardoso, Gerente Executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI); Bernardo Figueiredo, Consultor da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL); Luiz Antônio Fayet, Consultor de Infraestrutura e Logística da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

Os convidados são todos bem-vindos, na expectativa de que tenhamos aqui um bom debate, uma boa discussão que faça avançar as compreensões do nosso Relator para a matéria, e de todos nós Senadores que ao fim e ao cabo teremos a missão de discutir e aprovar o relatório do Senador Jean Paul e dar ao País um marco legal moderno, eficiente, consentâneo com as realidades e necessidades do Brasil de hoje.

Eu convido, para assumir a condução dos trabalhos, até para maior aproveitamento com relação aos debates, o eminente Senador Jean Paul, Relator da matéria. (*Pausa.*)

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Boa tarde a todos. Já é boa tarde? Bom dia, ainda. São 11h30. Em outras línguas, não tem esse problema de boa tarde e bom dia.

Vamos, então, dar início aqui à nossa audiência, lembrando que a audiência é interativa, nós podemos receber comentários pelo e-Cidadania e pelo telefone - que eu já já vou informar, quando me derem a colinha do telefone aqui da contribuição.

Eu queria iniciar aqui lembrando, Senador Marcos Rogério, Presidente da nossa valorosa Comissão de Infraestrutura, que nós já tivemos uma primeira audiência pública para instruir e teremos uma terceira. Nós dividimos essas audiências em duas de caráter geral de regulação e afeitas a toda a cadeia e a todo o processo da estrutura de transporte ferroviário, e uma terceira especificamente relacionada com trens urbanos. Aachamos ultimamente necessário também separar esse assunto, já que ele é bem específico e envolve também a questão de desapropriação de terras, etc., e tem umas novidades incluídas nesse plano que provavelmente provocarão algum tipo de polêmica e a gente precisa esclarecer direito.

No caso, na primeira audiência, só para lembrá-los também, porque alguns já se conhecem inclusive da primeira leva de palestrantes, nós tivemos o Alexandre Porto, Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Carga da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Portanto, foi ouvida aqui a agência reguladora que deverá ficar a cargo da regulação técnica desse marco regulatório que estamos relatando. O Gabriel Fiuza, que representou o Ministério da Economia, que é Subsecretário de Regulação e Mercado da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia.

Tivemos também a Assessora Especial do Ministério de Infraestrutura. O Ministro Tarcísio - queria que todos aqui soubessem - está trabalhando conosco. A equipe do Ministério de Infraestrutura vem trabalhando e se dedicando conosco. Estamos trabalhando em parceria com o Governo. Está aqui um Senador do Partido dos Trabalhadores do Rio Grande do Norte, mas creio que essa é a forma nova de se fazer política. Não é tão nova assim, na verdade. Há muitas exceções, sempre

houve esse tipo de cooperação. Esse discurso já está um pouco até cansado. Mas, enfim, para alguns é uma novidade e eu espero que não seja no futuro. Mas estamos trabalhando construtivamente.

Quando fomos discutir sobre essa relatoria, o Presidente Marcos Rogério sabe, o primeiro ponto que nós conversamos foi exatamente sobre isso, de que seria uma relatoria para construir um bom projeto, a partir das experiências que eu tive em relação à área de petróleo, à área de energia; e também aqui participar desse processo construtivo da Nação, que é muito importante.

Então, do Ministério da Infraestrutura, a Sra. Danielle Crema esteve aqui conosco, bem como a equipe. Eu gostaria de homenagear toda a equipe do Ministério da Infraestrutura, e o próprio Ministro Tarcísio, pelo trabalho, pela disponibilidade da equipe de nos ajudar. E eu não quero dizer, assim, que seja influenciar apenas para um lado. Nós temos discutido várias questões, temos argumentado do nosso lado, temos ouvido o mercado, os investidores, os trabalhadores e os movimentos sociais envolvidos nessa situação toda, e temos chegado a consenso.

O Presidente da Federação Interestadual de Trabalhadores Ferroviários da CUT - vejam bem -, Jerônimo Miranda Netto, esteve aqui conosco; da FITF/CNTTL/CUT. Então, representando os trabalhadores de ferrovias.

Fernando Simões Paes, Diretor-Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), esteve aqui - é uma associação importante - justamente representando os transportadores ferroviários.

Depois tivemos também Luis Henrique Teixeira Baldez, conhecido como Baldez, Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut).

Então, Presidente, mais uma associação, mais um gomo dessa cadeia, que é justamente a dos usuários de transporte de carga.

Essa primeira audiência foi muito produtiva. Nós a consideramos tão produtiva que faltou gente. Aí quisemos aqui convidar o Maurício, que tem um estudo dedicado a esse processo, faz parte da equipe do TCU, mas tem um trabalho individual sobre ferrovias muito interessante.

Obviamente, Wagner Ferreira Cardoso... Todos já foram apresentados e só estamos ratificando os cargos e as entidades que representam, para caracterizar essa multiplicidade aqui e esse espaço tão democrático que nós vivemos aqui.

O Gerente Executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria. Portanto, a indústria nacional genericamente representada também.

O Bernardo é Consultor e participou da construção brasileira da logística, não é? E é construtor hoje da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL).

E o Luiz Antônio Fayet representa a CNA. É Consultor de Infraestrutura e Logística da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil.

Nós estamos, na verdade, para quem está em casa conhecer o que nós estamos fazendo, relatando um projeto de lei que tem não a pretensão, mas realmente a intenção firme de se transformar num marco regulatório das ferrovias no Brasil. Então, nós temos basicamente três assuntos distintos inter-relacionados que eu queria listar aqui, somente para contextualizar as falas de todos.

A outorga de autorização à iniciativa privada, para construir ou adquirir ferrovias e explorar o transporte sobre trilhos de sua propriedade, em regime de direito privado, é a primeira novidade! Segunda, a autorregulação ferroviária, que cria a possibilidade de que o próprio mercado promova a gestão e a coordenação do trânsito de pessoas e mercadorias por linhas de diferentes empresas, cabendo ao Estado atuar apenas em casos de conflitos não conciliados pelas partes.

Portanto, não estamos aqui com a intenção de retirar atribuições da agência reguladora, ao contrário, queremos fortalecê-la. Mas queremos, dentro do âmbito da complexidade operacional do sistema ferroviário, dar ao próprio setor a possibilidade de autorregular quanto aos aspectos operacionais exclusivamente.

E, terceiro - tem a ver com isso -, a segurança do trânsito e do transporte ferroviário, assunto atualmente disposto no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto 1.832, de 4 de março de 1996.

Enunciados desse processo. As regras contidas na proposição são de caráter nacional e valem para todos os entes federados. Os capítulos que tratam da segurança do trânsito e do transporte ferroviários, bem como sobre a autorregulação, aplicam-se a todas as administrações ferroviárias que exploram o transporte ferroviário em regime privado - as autorizatárias -, ou em regime público - as cessionárias. Vamos trabalhar também possivelmente no aprimoramento da modernização dessas concessões para que o Estado brasileiro possa, em algum momento futuro, escolher caso a caso o que será o que melhor lhe aprouver em termos regulatórios: concessão ou autorização indistintamente modernizadas. O projeto está calcado também no respeito à livre iniciativa, na liberdade de preços, na possibilidade de diversificação de receitas, na segregação geográfica das administrações ferroviárias. Tais princípios têm por objetivo aumentar a oferta de infraestrutura

ferroviária, impedir a concentração no mercado, reduzir custos logísticos e promover a concorrência no mercado do transporte ferroviário.

A integração vertical é um direito do dono da ferrovia, não uma obrigação. Assim, o proprietário da ferrovia poderá permitir que Operadores Ferroviários e Independentes, chamados OFIs, acessem seus trilhos. Isso tudo é o que nós estamos discutindo como tendência, não temos ainda opinião formada sobre tudo, mas estamos aqui levando, contextualizando as tendências para que sejam discutidos os pontos.

A obediência ao princípio da segregação geográfica das administrações ferroviárias impede a outorga da exclusividade do transporte numa determinada região para uma única administração ferroviária. Então, o objetivo é evitar aqui a restrição à competição.

As autorizatórias sujeitam-se ao controle dos órgãos de defesa do consumidor e da concorrência - nesse caso, o Cade - e têm autoridade para coibir a cobrança de preços abusivos. Há uma tendência nas ferrovias também a se formarem monopólios naturais, como em outras atividades em rede como dutos, como linhas de transmissão, como as próprias linhas ferroviárias.

A autorregulação é uma faculdade a ser exercida pelas concessionárias ou autorizatórias. A adesão a uma ou mais entidades é voluntária e sua função é regular aspectos eminentemente operacionais da ferrovia. São mantidas - como eu disse - as prerrogativas da ANTT quanto à regulação técnica e quanto à regulação operacional, quando não houver consenso entre os autorregulados, e o Cade na regulação econômica, como eu já fiz menção.

As autorizações poderão ser extintas em caso de negligência, imperícia ou abandono, transferência irregular de autorização, descumprimento reiterado dos compromissos assumidos ou até mesmo em razão de excepcional relevância pública.

As autorizações no Brasil têm um caráter precário juridicamente, mas os investidores estão acostumados a lidar com essa precariedade jurídica. Elas podem ser, de fato, extintas por ato do Governo, mas, obviamente, o Governo também tem que ser razoável e compreender que aspectos tem que ser eminentemente graves para que se tenha essa solução terminal.

É permitida, por fim, a criação de entidades autorregulatórias regionais ou locais e não apenas uma entidade nacional.

Então, nós não vamos ter apenas uma entidade de autorregulação e, sim, podendo haver aí várias em caráter regional ou até local.

A desapropriação - esse é o aspecto que nós estávamos falando, principalmente na área urbana - dependerá de edição de decreto de utilidade pública e a operacionalização do processo fica a cargo do empreendedor privado. Pode ficar a cargo do empreendedor privado, um processo muito semelhante ao da MPV 700, de 2015, editada no Governo da Presidenta Dilma Rousseff.

Por fim, dois outros pontos. O Poder Público poderá instituir contribuição de melhoria decorrente da implantação de ferrovia. Essa receita será cobrada de moradores dos imóveis lindeiros ao projeto e comporá as fontes de financiamento do empreendimento de forma a reduzir os custos de implantação e, conseqüentemente, os preços que serão cobrados pelos usuários. Trens urbanos, também um processo polêmico que nós vamos discutir.

O desenho do modelo de autorização contido no PLS também compreende as ferrovias adquiridas pela iniciativa privada, o que inclui tanto aquelas adquiridas de outros autorizatórios como as que forem devolvidas ao poder concedente e que, então, pode proceder a sua alienação.

Esse é o sumário dos aspectos principais que nós estamos discutindo. Eu apenas quis contextualizar todos os senhores.

Vou chamar, então, pela ordem aqui as pessoas que vão apresentar, os palestrantes, começando pelo Wagner Ferreira Cardoso, Gerente de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI). E, em seguida, os demais. Posso colocar quinze minutos? Vinte minutos?

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO - Sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Podemos entre 15 e 20 minutos trabalhar, porque fica flexível. Vou colocar o tempo aqui.

Não se assustem, eu sempre aviso que essa campanha toca automaticamente a um minuto, faltando um minuto do término. Obrigado, Wagner. Bem-vindo!

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO (Para exposição de convidado.) - Bom dia! Muito obrigado por terem colocado a CNI, Senadores Marcos Rogério e Jean Paul Prates.

Esse assunto interessa muito a CNI porque ele afeta diretamente a competitividade de nossos produtos. Podem sempre convidar a CNI porque isso nos interessa muito.

Eu tenho uma apresentação de 12 eslaides com que eu treinei lá no escritório e ela dá 14 minutos. Então, eu pretendo não usar o meu tempo todo, dou meu tempo para o Fayet, que é o meu mestre na arte.

Senador, o senhor se incomodaria se eu falasse em pé?

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Claro que não. Sem problema nenhum. Acho que só terá que arrumar o microfone. Fique à vontade. Dê sua aula, que é o que a gente quer.

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO - Isso aqui é o gráfico de participação da indústria no PIB. O de cima é a indústria total, o de baixo é indústria de transformação. A diferença de uma para outra é que a de cima tem mineração, construção civil e distribuição de energia elétrica, mas os senhores podem ver bem que no tempo em que o investimento na infraestrutura era pesado, em 1974 e 1975, na década de 70, a participação da indústria no PIB crescia. Quando o investimento em infraestrutura caiu, a participação da indústria também caiu. Quer dizer, há uma correlação muito forte entre investimento em infraestrutura e o crescimento da indústria brasileira. Daí a importância desse projeto para a indústria brasileira.

Esse eslaide aqui é muito conhecido. O Brasil investe pouco em infraestrutura, todo mundo sabe disso.

Nós investimos 116 bilhões por ano, os outros países investem muito mais, deveríamos investir 5%. Então, nós temos um déficit anual de 224 bilhões, que, dada a situação das contas públicas, teria que vir a maioria desse montante do setor privado. Está aí mais uma importância desse projeto.

Ao mesmo tempo em que nós temos um déficit muito alto em infraestrutura, nós temos demanda. Porque, se não houvesse demanda, abandonaríamos e iríamos fazer outra coisa, iríamos jogar buraco no sítio do Bernardo. Mas há demanda por infraestrutura. Há lugares em que a demanda é muito elevada: transporte aéreo, transporte rodoviário, volume de carga nos portos... Isso aqui é 6% em cima de 6%, em cima de 6%... Quer dizer, existe demanda. Se existe demanda e as coisas não acontecem é que nós temos problemas regulatórios e institucionais, as engrenagens que as instituições oferecem para segurança jurídica não estão dando certo porque existe demanda.

E o fato interessante aqui é que o Brasil tem 82 milhões de contas de luz por mês. Quer dizer, todo mês são emitidos 82 milhões de contas de luz. Há uma demanda altíssima. Por isso que quando há uma licitação de distribuição de usinas todo mundo quer, porque no mês seguinte são 32 milhões de contas de luz que estão no mercado para pagar esse investimento.

A greve dos caminhoneiros deu foco para um problema que todo mundo já conhecia, que era o problema da nossa dependência rodoviária. A questão da participação de 60% da questão rodoviária no total não é o grande problema, a nosso ver. O grande problema é a longa distância que o caminhão faz no Brasil. Essa longa distância deveria ser suprida pela cabotagem, pela ferrovia ou pela hidrovias. Pela cabotagem, difícil, porque é uma participação muito pequena. Se tirarem o petróleo e o *feeder*, a cabotagem hoje movimenta 3% da matriz doméstica.

A ferrovia é do que estamos falando. Quanto às hidrovias, nós temos hidrovias sensacionais, mas, infelizmente, onde está a demanda por carga não está a hidrovia. Nossa demanda por carga grande é no Sul/Sudeste, subindo para Norte/Nordeste. Agora, lógico que muito pode ser melhorado com as hidrovias, mas elas não vão resolver o problema do País, a nosso ver. Esta é matriz de que nós falamos. Não tem importância nenhuma a rodovia ter 61%. O problema é o caminhão fazer longa distância, fazer distâncias acima de 400km, 500km.

Aqui, no próprio sistema, se tirar o minério de ferro da ferrovia e o petróleo e o *feeder*, a rodovia sobe para 86. Por isso que uma greve de caminhoneiros para o Brasil é um horror, para o País todo.

Eles conhecem muito bem isso. Eles bloquearam justamente onde passa carga, que é a carga que sobe do Sudeste para Norte e Nordeste.

Para vocês entenderem o problema do longo trajeto do caminhão, uma carga que sai de Porto Alegre para o Piauí, de Porto Alegre para Teresina, ela se movimenta por 3 mil quilômetros, por mais de 3 mil quilômetros. Isso aí é quase 10% da circunferência da Terra no Equador, que é de 40 mil quilômetros. Quer dizer, nós temos hoje cargas que saem do Rio Grande do Sul para o Nordeste, para o Piauí; como também há muita carga que também sai de São Paulo para Belém, são quase 3 mil quilômetros. Isso que tem que ser combatido. E a gente acredita que esse projeto vai ajudar a combater isso. Isso tem que ser combatido para que a gente aumente a eficiência dos transportes no Brasil.

Vamos entrar no ferroviário, chega de falar dos outros modais. Isso aqui é a evolução do transporte ferroviário no Brasil, que tem crescido bastante, mas tem crescido somente no minério de ferro, as outras cargas estão totalmente estagnadas. Quando a gente soma toda carga sem o minério de ferro, está tudo estagnado, é essa linha amarela que está aqui embaixo. Lógico que houve crescimentos esporádicos: contêiner cresceu 80%... Mas cresceu a partir de uma base muito deprimida. Então, o que movimenta mesmo, o que aponta o crescimento das ferrovias é a linha do meio, que é a linha do minério

de ferro, as outras cargas estão estagnadas. Por isso que ela não substitui o caminhão, por isso que quando há a greve de caminhoneiros, é esse horror aí, parou a economia. Repercutiu até num ciclo de crescimento da economia a greve dos caminhoneiros.

Então, nós temos 29 mil quilômetros. Desses 29 mil quilômetros, 31% não são utilizados. Nós temos 8% apenas de tráfego mútuo e direito de passagem. Segundo dados da própria ANTT que nós coletamos. Nós temos um documento que trata disso. Eu vou distribuir para os senhores no final da apresentação.

Então, por que precisa mexer? Por que precisa haver o novo marco legal? Porque nós precisamos retomar investimento, expandir a malha e aumentar conectividade. São esses os três pilares que, no nosso entendimento, vão melhorar o sistema ferroviário.

Então, vamos entrar logo no Projeto nº 261. Primeira coisa, a abertura para outorgas de autorização no sistema ferroviário é um avanço, isso nos portos funciona muito bem. Nós temos 160 TUPs que funcionam muito bem. Então, outorga de autorização é um avanço, vai ser uma alternativa adicional e vai simplificar, é mais fácil. Então, nós somos inteiramente favoráveis à outorga de autorização para o sistema ferroviário.

O ponto dois é que as autorizações para os sistemas ferroviários isolados - isso quer dizer, fora da conexão, fora das concessões que já existem, que não serão conectadas - é perfeito, isso aí é uma ideia excelente. Este País é imenso. Uma coisa que eu gosto de citar muito é que, em plena crise de energia, em 2001, descobriu-se que nós tínhamos duas fábricas de pás eólicas no interior de São Paulo que ninguém sabia que exportavam para a Holanda. Este País é muito grande, muitas ligações isoladas podem ocorrer. Então, é perfeito quando está isolado do sistema de concessões que a gente tem. Muita gente aposta que isso pode ajudar na Ferrogrão. Então, ótimo, perfeito num sistema isolado, não temos nenhum senão, está tudo perfeito.

Agora, quando chegam ao sistema as questões juntas, nós temos preocupações. A primeira coisa é a preocupação do art. 46, desapropriação de terrenos e imóveis. Quanto a isso aí, a Valec entende muito bem. Nós não julgamos porque se for uma alternativa, tem que estar bastante limitado para não dar margem a abusos. O Brasil está melhorando muito, temos um ótimo trabalho do Ministério Público e do TCU. Mas nós, há poucos anos, tivemos um terminal portuário que estava inadimplente há 20 anos e conseguiu uma prorrogação de 25 por um decreto. Agora, acabou isso, mas ocorreu há quatro anos só. Nós estamos em evolução, mas ainda não somos Suíça ou Suécia, estamos longe disso.

Estou vendo ali o Francisco da Valec, é um especialista nisso, é uma pessoa que deveria ser consultada sobre esse art. 46, entende muito desse assunto.

Agora, na questão do direito de passagem, sinceramente, com toda humildade, nós achamos o art. 17 um pouco ingênuo, que de ambas as partes o concessionário e o autorizatário vão dar as mãos e ter um direito de passagem. Nos últimos 20 anos, isso não ocorreu. Nós não tivemos direito de passagem quando não era de concessionárias que tinham o mesmo acionista nos últimos 20 anos. Porque as concessões foram em 1986, 1987 e 1988... Então, nos últimos 20 anos não houve. Isso é natural, nenhum concessionário quer que o outro entre no seu porque vai competir com você. Quanto a essa defesa de que o concessionário vai ganhar dinheiro com isso, ele prefere perder aquele dinheiro a ter um concorrente. Isso aconteceu na energia elétrica, em qualquer lugar acontece isso.

Então, qual a nossa sugestão de aperfeiçoamento? É incluir esse artigo aqui, pela garantia contratual da capacidade. É o artigo que está na Lei 13.448. Agora, como é que eu vou botar um artigo...

(Soa a campanha.)

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO - Os contratos de concessão estão em andamento, mas só que eles vão acabar daqui a oito anos, se não forem renovados.

Se forem renovados, vão ter que obedecer a este artigo aqui. Se não forem, eles vão ter que... Se isso for colocado, eles vão ter que obedecer. E, antes de oito anos, não se faz ferrovia nenhuma no Brasil. Quer dizer, vai dar certinho o término dos contratos de concessão e a possibilidade do direito de passagem, porque, para fazer desapropriação, licenciamento ambiental, construção, ninguém vislumbra que, antes de sete, oito anos, saia alguma coisa de concreto.

Então, nós não estamos ferindo ninguém. Seria: quando acabarem os contratos de concessão atuais ou se eles forem reprogramados, colocar esse artigo aqui.

E nós julgamos também que o disposto no Decreto 1.832, que é o artigo que, a nosso ver, impossibilitou o direito de passagem nos últimos 20 anos, deveria ser revogado. Esse mesmo artigo está em todos os contratos de concessão. Entendeu? Foi um artigo que foi feito que impossibilitou o direito de passagem. Então...

Em resumo: para o sistema isolado, nós estamos 100% a favor das autorizações. Para ser conectado, na nossa opinião, precisa ter um artigo desse. Senão, não vamos ter conexão.

Muito obrigado.

Chamem sempre a CNI, viu?

E eu vou dar para os senhores um documento que trata dessas questões.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Muito obrigado, Maurício. Muito obrigado.

Eu queria assegurar a você que uma das maiores preocupações que eu tenho na relatoria desse processo aqui é a gente não incorrer em alguns erros que estamos agora tendo que discutir no Supremo, por exemplo, quanto a gasoduto, em que há uma alegação falsa de que não há acesso para os carregadores de gás no regime da Lei 9.478, de 1997, porque eu mesmo redigi, pessoalmente, o artigo do livre acesso e garanto que há fulcro legal para que qualquer um carregue gás nas estruturas de gasoduto de hoje no Brasil. Evidentemente que há subtemas em relação a isso, que é o cara alegar que está com a capacidade cheia... Há todo um operacional por trás desse processo.

A tese existe, a lei faculta essa regulação, essa abertura, e cabe aos órgãos reguladores ajudar nesse processo. Então, se alguém está alegando que não tem capacidade para acolher novas cargas, alguém tem que verificar se isso é verdade. Não é uma alegação de próprio punho, digamos assim.

Então, essa preocupação que você, Wagner, está levantando, que a CNI está levantando, através de você, com certeza será levada muito em conta. Aliás, é um dos grandes objetivos de um marco regulatório de um monopólio natural ou de monopólios com tendência de monopólio natural.

E, neste momento, estamos tendo justamente - salientando de novo - que ir ao Supremo, para resolver uma questão meramente regulatória de gás natural, quando poderíamos ter resolvido isso sequer sem lei do gás - não havia necessidade sequer de fazer a lei do gás, porque a lei do petróleo já regulava -, e a Agência Nacional do Petróleo passou, simplesmente, um atestado absolutamente de incompetência para regular esse setor até agora. Não conseguiu quebrar, digamos assim, as resistências ou os subterfúgios alegados - e também tem que ser verificado se está certo o que está sendo alegado -, de que a capacidade não existe.

Mas monopólios naturais têm que ser fortemente regulados, e isso não é papo de esquerda, não é papo de direita, é em qualquer país - nos Estados Unidos, no Canadá, na Austrália... Monopólio natural merece e requer regulação forte, até o extremo de regular taxa de interesse do negócio, para vocês verem como é a condição.

E não por outra razão são objetos de investimentos conservadores: quem investe num monopólio natural é um fundo de pensão; não é um especulador que acredita num aplicativo feito numa garagem, que pode bombar na bolsa. É outro tipo de investidor.

Portanto, há investidores para todo tipo de negócio e para todo tipo de empreendimento, e esse tipo de empreendimento aqui é empreendimento para investidores conservadores, de médio e longo prazo, e que esperam retorno certo, em vez da oscilação, e etc., da especulação da bolsa, que é natural também no mercado, mas para outro tipo de investidor.

Vou prosseguir aqui com a oitiva do Bernardo.

Bernardo Figueiredo é hoje consultor da Empresa de Planejamento Logístico (EPL).

Por favor, Bernardo.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO (Para exposição de convidado.) - Bom dia, Senador.

Eu só queria fazer uma correção: eu não sou consultor da EPL...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Ah, perdão. Então, está aqui...

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - ... eu fui presidente da EPL...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu sei que você foi presidente da EPL. Não sei se...

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - ... e hoje sou consultor independente.

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

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Na realidade, eu sou aposentado do INSS hoje... *(Risos.)*

... e, com esta Mesa...

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

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Estou garantido. *(Risos.)*

Tem a apresentação?

Eu queria, primeiro, agradecer. É uma honra, para mim, estar participando da reunião da Comissão.

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

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Já faz sete anos que eu não vivo essa experiência.

É uma honra ter sido indicado para fazer uma apresentação aqui pela Senadora Kátia Abreu, por quem eu tenho respeito e admiração. É uma guerreira do bem, uma guerreira das boas causas, e faz isso com muita determinação. Então, eu tenho muita honra por ela ter essa confiança de me abrir este espaço para falar.

Eu não vou falar diretamente da lei sem a gente entender o que a gente pretende.

Eu acho que o primeiro passo para definir uma lei é perguntar: aonde é que eu quero chegar? O que que eu quero com essa lei? E eu acho que isso é uma discussão que nós não estamos tendo.

Eu duvido que nesta sala, em que há vários técnicos, cada um saiba aonde é que a gente vai chegar com a ferrovia. Então, a minha preocupação é instrumentalizar este debate que o senhor está conduzindo com algumas informações a respeito da nossa questão logística e de ferrovia.

Esse eslaide é produto de um trabalho da Fundação Dom Cabral, que criou uma plataforma de planejamento de infraestrutura de longo prazo, tem uma cooperação com a EPL... Então, ele trabalha com a mesma base de dados da EPL.

Hoje, no País, nós temos 1,840 bilhão de cargas circulando neste País. Desse volume total, esse quadro, aqui de baixo, mostra os grandes grupos. Nós temos carga geral, químicos e combustíveis, graneis agrícolas e minérios.

Se a gente pegar a crise do caminhoneiro, que o Wagner citou, o grande impacto que a greve do caminhoneiro causou foi exatamente na carga geral e no combustível. Foi o que faltou para a população. Não chegou produto ao supermercado, não chegou combustível à bomba...

Por que é que nós não tivemos uma repercussão tão negativa no granel e no minério, que são grandes cargas, grandes volumes? Porque eles têm mais ou menos a equação ferroviária resolvida.

Então, primeiro: eu quero ferrovia para quê?

Eu acho que nós precisamos de ferrovia para atender ao mercado de carga geral e combustível, porque o mercado de lá está razoavelmente... Não é uma coisa em detrimento da outra, não é?

Eu coloquei esse mosaico de mapas aqui porque acho que ele sintetiza o que é o mercado de carga no Brasil.

Nós temos aqui, à direita, o PIB...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Bom...

Nós temos mapas de lá, que têm a distribuição espacial do PIB, a densidade do PIB...

Esse de cá é a densidade de população.

Do lado de cá nós temos o carregamento, que é produto desse trabalho da plataforma de planejamento de longo prazo da Fundação Dom Cabral, nós temos o carregamento rodoviário, e, no mapa de cima, o carregamento ferroviário, hidroviário e dutoviário.

Esse mapa do centro é um mapa que eu achei na internet...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - ... que eu acho que... Se a gente olhar os dois mapas, principalmente, eles refletem exatamente qual é o movimento que o mercado de transporte promove e quais são as ligações que atendem a essa movimentação.

Quanto à grande questão de logística, hoje, no País, eu acho que está nessa figura aqui.

Essa coluna amarela é o frete praticado pelo carreteiro no mercado hoje. Sem a tabela da ANTT. É o frete que gerou a crise do caminhoneiro.

Essa linha vermelha é o custo do transporte rodoviário, calculado, segundo as planilhas técnicas, qual é o custo do transporte rodoviário.

Existe uma defasagem entre o que hoje é praticado e o que era necessário para a gente ter um sistema rodoviário saudável da ordem de 68%.

Por que que a gente pratica esse nível tão baixo de frete? Porque o mercado é recessivo. Então, nós temos mais caminhões do que demanda. E o caminhoneiro consegue se equilibrar porque ele coloca excesso de peso no carro. Então, a CNT fez um trabalho recente: há 50%, em média, de excesso de peso nos caminhões.

O motorista dirige 15, 19 horas por dia, em vez de dirigir as dez que a lei prevê, e essas coisas diminuem o custo deles.

E há outra coisa: ele tem uma frota completamente depreciada.

A idade média da frota do caminhoneiro é 20 anos. Então, nos Estados Unidos, é proibido circular caminhão com mais de dez. Então, esse quadro, em que eu tenho uma frota grande da caminhão velho, um setor desregulamentado e um mercado deprimido, faz com que os fretes vão lá para baixo.

Qual é a crise de logística que a gente pode ter daqui a uns tempos? É a de que, na hora em que o mercado virar, o País voltar a crescer, isso gerar uma demanda em cima do rodoviário, o rodoviário vir para a remuneração adequada dele, e a gente ter um aumento de 68% do frete real do rodoviário.

E a gente está vendo isso na tabela de frete. Quer dizer: hoje, tanto a indústria quanto o setor agrícola sabem o que que significa um aumento de frete. Quer dizer, nós estamos aí numa briga para implantar uma tabela de frete que reajusta o frete num nível muito inferior a esse.

Mas nós temos outra preocupação: o Brasil precisa, estrategicamente, depender menos da rodovia. Mas eu preciso também criar, na ferrovia e na navegação, um ambiente competitivo, porque senão, quando o rodoviário subir o seu preço, o ferroviário e o hidroviário vêm junto. É da lógica natural das empresas. Então, a única coisa que vai impedir isso seria uma concorrência efetiva, que coloque os preços mais aderentes aos custos e menos aderentes ao rodoviário. Então, esse é o mapa de luz que mostra a ocupação e que determina a demanda.

Eu, em cima desse mapa, lancei o mapa das ferrovias. Então, o que nós temos hoje como oferta ferroviária se restringe a corredores de exportação voltados para o nicho de mercado de grandes volumes de grãos agrícolas e minérios.

Essas ferrovias que estão lançadas nesse mapa transportam mais de 95% da carga que circula nas ferrovias no País e são as alternativas logísticas que nós temos.

Se a gente olhar os pontos brancos embaixo, que demonstram atividade econômica, nós vamos ver por que nós não conseguimos fazer carga geral: nós não temos ferrovias que fazem as ligações que precisam ser feitas. Então, não adianta a gente fazer um discurso de que... "Ah, precisamos ter ferrovia no País". Precisamos, mas nós não precisamos ter qualquer ferrovia. Nós precisamos ter a ferrovia que nós precisamos ter.

Então, pela limitação da cobertura geográfica que a ferrovia tem, os outros mercados estão fora do transporte ferroviário.

Aí eu lancei agora o que está no *pipeline* no Governo de ações novas.

Então, primeira coisa: a gente...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Bernardo, Bernardo, posso interromper só um pouquinho? Porque a pergunta me ocorreu...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É, não... Desculpe-me. Por causa do tempo.

Na volta, ali, só para esclarecer... Basicamente, você está dizendo o seguinte: nós temos linhas de escoamentos bons, escoam de produção para fora, para exportar, basicamente para escoar. Uma produção, como você disse, de grãos agrícolas e de minérios. Quanto à carga geral, normalmente, pelo que você está dizendo, a necessidade seria de interconectar mercados. Então, esses mercados aí não estão conectados. Seria o litoral aí.

Nós chegamos a ter isso, não foi?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Não... Pois é. Eu chego lá.

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

O que aconteceu aí? Porque isso é interessante, depois, fazer...

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Eu chego lá.

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

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Então, aqui é o que está no *pipeline* do Governo, que são mais corredores de exportação de minério e soja. A Ferrogrão é exportação de soja, a FICO é para exportação de produtos agrícolas, a Fiol é para a exportação de produtos agrícolas e minério...

E quais as ferrovias que estão no *pipeline* para renovação? Carajás, que é exportação de minério, a Rumo Malha Paulista, que é exportação de soja; a RMS, que é exportação de minério - embora, pelo fato de ligar Rio e São Paulo, tenha uma inserção maior na carga geral -, e a Vitória-Minas, que é transporte de minério.

Qual é o alerta que a gente tem que ter com relação a isso? É o de que essas ferrovias controlam o acesso aos portos, aos principais portos do Brasil. Se você pegar, assim, qual o porto que não está aqui dentro?

Então, assim... Se eu entrego essas ferrovias num contrato em que haja um monopólio operacional, tipo autorização, em que o cara pode ou não pode fazer o direito de passagem, nós estamos jogando todo o mercado na mão dessas empresas. Não é?

Aí eu volto com os nossos trechos abandonados, Senador. Certo?

Se a gente olha esse quadro, o que falta? Falta essa ligação Norte-Sul pelo litoral e falta a conexão com o interior do País. Quando eu volto com os trechos abandonados... E aqui eu fiz... Eu tenho um amigo que falava que os meus mapas são mapas de decorador, não são mapas de engenheiro não. Mas eu não sou engenheiro mesmo.

Quando a gente volta com as ferrovias abandonadas... E eu tomei o cuidado, eu coloquei com linha mais fininha aquelas ferrovias que não são estruturantes. São as que estariam vocacionadas para serem *short lines*. E essas linhas vermelhas, mais grossas, são as ferrovias estruturantes, que cobrem o lapso de cobertura geográfica que nós temos nas nossas ferrovias. Ele pode ser coberto por essas.

Mas, aí, nós estamos tratando das renovações de concessão, mas esse item não faz parte dessa...

Nós estamos fazendo... Eu tive a oportunidade de ver o processo, que é público, lá da Rumo, que é o único que está pronto e acabado... A Rumo tem uma linha, que é o ramal de panorama, que está abandonado há 20 anos e vai continuar mais 40, na concessão dela, abandonado, porque, no plano de negócio não há 1kg de carga passando nesse ramal. Por que ele está desse jeito? Porque ele concorre com a linha principal da Rumo. Ele é paralelo à linha principal. Então, ela não tem interesse em ter um ramal funcionando para disputar cargo com ela. Certo?

Então, a gente tem que estar atento a isso que o Wagner colocou, de olhar essas renovações, elas já trazerem o arcabouço que nós estamos discutindo, da legislação, e não sair rápido, antes que uma lei venha impondo novas obrigações. Então, eu acho que a gente tem que trabalhar nisso.

Quanto à questão do direito de passagem, e eu queria discordar do meu amigo Wagner, não é aquele artigo do decreto que estabelece que é uma obrigação da concessionária operar em tráfego mútuo e, na impossibilidade de tráfego mútuo, ela é obrigada a deixar o direito de passagem. É essa a leitura correta daquele artigo.

Então, o que é um tráfego mútuo? É um acordo comercial entre partes. Assim: uma ferrovia combina com a outra, vai usar a locomotiva de uma, o vagão de outra, o maquinista da outra... Isso é o tráfego mútuo. É um acordo comercial. O que impede um acordo comercial? É não haver interesse de cada um em fazer o acordo comercial. E é por isso que a regulação fala: se não houver o acordo, a administração é obrigada a deixar o trem do outro passar. Certo? Isso está no contrato, no capítulo das obrigações.

Na renovação da Rumo, sai do capítulo das obrigações e entra no capítulo das possibilidades. E vinculados a ter capacidade ociosa.

Então, nós estamos regredindo em cima do que nós precisamos. Certo?

Eu acho que há uma outra questão importante: a gente precisa ter um padrão de referência de ferrovia, o que nós não temos, para orientar... Assim: eu estou renovando a concessão. A Rumo: "Você tem que colocar essa ferrovia nesse padrão".

Nós estamos fazendo a renovação da Rumo, e o trem está passando de 13km/h para 20km/h; na Norte-Sul, ele anda a 40km/h.

Então, por que nós estamos jogando para o final do século a discussão de que essa linha tem que ter uma performance melhor? Porque, se eu renovar a concessão agora, eu só vou poder discutir isso no final do século XXI e vou ter que conviver com o trem... Há mais: a capacidade se esgota antes de vencer a atual concessão. Eu não estou nem encaminhando

a geração de capacidade futura. Acho que a gente precisa de um arcabouço legal para orientar esses processos, inclusive os que estão em andamento.

Há outra coisa que eu vi nesse relatório que preocupa: a ANTT propõe gravar a outorga, tirar da outorga o recurso para investimento em manutenção postergada, manutenção que a ferrovia não fez. Para trecho que está abandonado e em que não houve manutenção, agora estamos renovando para que ela faça a manutenção que era obrigação de ela fazer e ela não fez. E nós estamos prorrogando nessa condição.

A gente está fazendo na Rumo uma... Os grandes investimentos são estes: a recuperação de passivo e arrumar a linha para receber os trens da Malha Norte. Pela regra da ANTT, isso deveria ser resolvido no contrato de direito de passagem. Dizer: "Eu estou passando todos os pátios da linha tronco para trens de 160 vagões." Quem tem trem de 160 vagões e está no relatório? O Trem Tipo da Malha Paulista tem 80 vagões. O Trem Tipo da Norte-Sul tem 80 vagões. Só a Malha Norte tem 160. Então, eu estou tirando da outorga e fazendo um investimento que vai beneficiar unicamente uma empresa.

Acho que a importância dessa discussão é a gente levantar os pontos e olhar com atenção o que está sendo feito. Na minha terra falam: "senão, vira leite derramado."

Então, é isso.

Aqui há outra coisa importante relativa ao direito de passagem. O direito de passagem é uma obrigação, é um negócio que deveria ser corriqueiro, e é corriqueiro, como o Wagner falou, quando se trata do mesmo dono. Se o direito de passagem fosse ruim, a Malha Norte estaria morta, porque ela não passaria um trem na Malha Paulista. No entanto, 90% do que a Malha Paulista faz é passar trem da Malha Norte. Como o direito de passagem é um negócio complicado? Não é complicado.

Uma ferrovia, para exercer o direito de passagem em outra, tem poder de barganha; ela pode oferecer reciprocidade. E o Operador Ferroviário Independente? Esse não tem chance. E ele trabalha... Eu não entendo o medo que as ferrovias têm de abrir o espaço para os Operadores Ferroviários Independentes. Isso traria uma carga nova para ela, aumentaria a movimentação de trens e ganharia mais dinheiro. Mas ela não traz porque pode concorrer no negócio no qual ela é monopolista, certo? Nós estamos numa economia com um discurso liberal e tratando de proteger monopólios! Há uma contradição, e eu acho que é importante que a lei discipline essas coisas e trace os limites.

Aí eu completo o mapa com os trechos que estão faltantes. Esse mapa é o mapa oficial do ministério - eu copieei linha por linha - do Plano Nacional de Viação. Então, o que a gente observa?

O Plano Nacional de Viação cria uma rede ferroviária no País que atende a todos os movimentos que o mercado deseja fazer. Qual é a condição para isso? O Wagner falou aqui da carga que sai de Porto Alegre e vai para Teresina. Se eu tiver essa rede, ela vem e passa, mas aí eu tenho que assegurar que os trens têm direito de circular nessa linha. Eu não posso criar aqui um gueto e falar: "A ligação de Belo Horizonte com Salvador é uma autorização; então, ninguém pode passar por lá sem conversar com o dono." Assim não pode. A gente tem a infraestrutura que é de interesse público, que tem de ser preservada, e, concordando com o Wagner, acho que há casos em que a autorização se aplica. Por exemplo... Nessas complementações, a gente tem a ferrovia lá do Pará, a gente tem a ligação com Porto Velho, que hoje já tem uma densidade...

(Soa a campainha.)

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - ... de carga enorme; a complementação da Norte-Sul... Mas nós temos também a ligação da Fiol com a Norte-Sul, da Transnordestina com a Norte-Sul, que são ligações importantes, porque é isso que cria um conceito de rede. O cara fala assim: "Eu tenho uma carga de São Paulo e tenho que levá-la a Belém. Qual é o melhor caminho? Eu tenho vários."

E aí a coisa de ter uma ferrovia que tenha um padrão... Não adianta eu querer sair de Porto Alegre, cuja bitola é estreita, passar na MRS, que é larga, entrar na outra, que é estreita... Se eu estou renovando um contrato e há um trecho que está abandonado, a concessionária pode recapacitar esse trecho para que ele fique no mesmo padrão dos outros e, se ela não tiver interesse, eu vou licitar. Mas há uma coisa que ela tem que fazer imediatamente que é devolver. Se ela não tem interesse, não pode ficar com ela.

Aí eu queria mostrar... Nós temos aqui - e eu acho que, se houver interesse, é um bom assunto - um especialista que estudou durante anos a regulação de ferrovia no mundo inteiro que é o Fábio Barbosa, que está sentado ali. Ele esteve na Austrália, esteve na Europa, na Inglaterra, nos Estados Unidos, e tem um trabalho até muito completo sobre a regulação nos Estados Unidos.

O que aconteceu nos Estados Unidos? Primeiro, os Estados Unidos têm uma malha que é completamente diferente da nossa. Eles têm várias ferrovias que competem entre elas, que são ligações semelhantes. Qual foi a mudança, o

renascimento das ferrovias? Foi exatamente elas virem para a situação... Eu redesenhei as concessões para elas terem lógica econômica. Os grandes operadores estão interessados nos grandes corredores? Está bem, então, você fica com os grandes corredores, devolve o resto, e eu vou conceder para 600 Operadores Independentes, que fizeram a transformação. O que aconteceu no Estados Unidos depois disso? A produtividade aumentou porque aumentou o uso da ferrovia; aumentou o volume; diminuiu a tarifa; e aumentou a lucratividade. É isso que nós temos que buscar como referência. Por que lá existe isso? Porque lá as ferrovias estão mais adequadamente desenhadas e existe um mercado competitivo.

(Soa a campanha.)

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Só para encerrar, Senador, fazendo uma síntese, o interesse público é construir uma logística competitiva para alavancar o desenvolvimento. É isso que a gente tem que buscar.

Para conseguir isso, nós precisamos ter uma infraestrutura multimodal moderna e capacitada. Não adianta eu ter ferrovia e ter rodovia ruim, porque eu vou continuar com problema com o caminhoneiro. E, por mais que façamos ferrovias, vamos continuar por muitas décadas dependendo do caminhão, porque sabemos que precisamos de ferrovias desde os anos 70, quando a crise do petróleo levou o barril de US\$1 para US\$13 e nós descobrimos que o transporte rodoviário não seria mais competitivo. Nós fizemos muito pouco nesses anos todos. E eu não posso ter também ferrovias... Quais são os entraves que eu tenho? Hoje eu não tenho cobertura geográfica de ferrovia; então, eu tenho que criar essa cobertura. Eu tenho hoje ferrovias com desempenho... Tirando a MRS, a Vale, que são *benchmarks* internacionais de ferrovias, o resto é uma tragédia. É um nível muito baixo de desempenho. E temos um monopólio operacional. Esse são os entraves que temos.

O que a gente tem que fazer para sair disso? Definir os atributos... Alguém tem que ser determinado a definir que tipo de ferrovias a gente vai ter no País. Quem define isso hoje? O cara que fez o projeto para o Dnit, ou para a Valec, ou para a ANTT.

Nós precisamos modernizar e capacitar as ferrovias existentes, as que são estruturantes - isso também é urgente. Nós precisamos construir as ferrovias que faltam - e aí vamos estudar a aplicabilidade de todos os modelos de delegação que tivermos. A gente precisa... E isto eu acho que é uma coisa importante, porque é muito fácil a gente falar que a iniciativa privada vai fazer ferrovia. Onde é que fez? Onde a iniciativa privada construiu uma malha? Em que país isso aconteceu? Por que isso vai acontecer aqui? Nós precisamos de recursos para equilibrar. Toda concessão ferroviária é viável; depende de o quanto se está aportando de recursos. Nós fizemos agora e foi um sucesso a concessão da Norte-Sul. Deu 2 bilhões de ágio, 1,5 bilhão de ágio. O Governo gastou 10 para fazer a ferrovia. Então, há dinheiro público enterrado ali num volume de 7 bi. É isso que tem de ser feito. A mesma coisa foi feita na que a VLI opera. O Governo gastou 7 e vendeu por 1,5. É essa a participação que a iniciativa privada está disposta a fazer no investimento.

Eu acho que a gente tinha que pegar... Eu entendo a coisa de o Poder Público falar: "Eu tenho uma crise fiscal e não tenho dinheiro para investir em ferrovia." Agora, você tirar dinheiro da ferrovia e colocar no caixa do Tesouro é um sinal de desprezo pelo problema que nós temos. Acho que o mínimo a se fazer é garantir que todos... Aonde foram os 2 bilhões de outorga da Norte-Sul? Foram para o Tesouro. Sumiram... Quer dizer, não vai resolver o déficit do Tesouro e vai impedir a ferrovia de ter um... E aí o modelo é o modelo que é adequado, que encaminha os objetivos...

Só um comentário final sobre o PL. Com relação às autorizações privadas, eu acho que é importante fixar um prazo para a implantação, sob pena de perder... Nós já tivemos a concessão da Rumo Norte até Santarém e até Porto Velho, só que a lei mandava fixar um prazo. Eles não quiseram e preferiram devolver. Então, eu acho que tem de haver um prazo, senão o cara senta em cima daquela infraestrutura e impede o mercado de operar.

Essa coisa que o Wagner já falou de definir os limites da desapropriação... Eu acho que o modelo de ferrovia privada não pode se aplicar nessa rede estruturante que tem de ter mobilidade, interoperabilidade e tal.

Os limites da autorregulação. Eu acho a regulação um movimento positivo, só que ele tem de ter limites definidos na lei com relação aos padrões exigidos para as ferrovias, com relação à garantia de acesso a operadores ferroviários independentes, com relação a permitir o direito de passagem, à garantia de desempenho do trem na circulação, à obrigação de a ANTT ter um sistema que controle as ferrovias.

A última palavra será sobre a questão de se criar uma entidade regulatória. Eu acho isso absolutamente desnecessário e acho que não funciona. Eu tive uma experiência pessoal. Eu fui da Cofer, que, antes da ANTT, era o conselho regulador das ferrovias. Era um conselho tripartite: Governo, usuário e ferrovia. Não funciona, ainda mais para se fazer autorregulação. Então eu acho... Está previsto nos normativos criar conselho de usuário em cada ferrovia. O usuário cuida bem da regulação relativa ao serviço adequado. O serviço adequado é adequado para ele, então ele pode definir as regras que deve ter o serviço adequado e faz isso no conselho de usuários. A parte técnica e operacional da autorregulação acho que a associação

das ferrovias pode fazer, como é feito nos Estados Unidos. O nosso modelo de ferrovia é copiado dos Estados Unidos. Nos Estados Unidos há a AR que faz toda a regulação operacional e técnica.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Não. Estou falando dos operadores. Eles fazem, eles definem como tem de ser a locomotiva que vai entrar... Esses detalhes técnicos eles fazem melhor, e colocar o usuário lá só vai atrapalhar, porque o usuário... Se botar a indústria, o cara vai estar interessado em vender equipamento e vai botar um horror... Acho que não gosto dessa figura que está sendo criada. E há a ABNT, onde a indústria participa, que define as normas técnicas. E tem funcionado bem, nós temos boas normas.

Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Excelente aula, Bernardo. Muito obrigado.

Queria fazer jus aqui não só à Senadora Kátia Abreu, Bernardo, mas a seu currículo pelas contribuições já dadas a esse setor. O seu nome já estava na nossa lista quando Kátia falou comigo aqui na Comissão e nós conversamos. Parece-me que ela nem sabia que tinha havido a primeira audiência. Ela colocou alguns pontos em uma intervenção, e eu disse: "Vai haver uma segunda audiência. Dê-me alguns nomes". E aí dois nomes dos que ela passou já estavam na nossa lista, e um deles era o seu.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vou prosseguir para a gente ganhar tempo, porque depois a gente terá algum tempo para perguntas e réplicas.

Luiz Antônio, obrigado pela presença.

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET (Para exposição de convidado.) - Prezados Senador Jean Paul Prates, queremos agradecer o convite à CNA e elogiar por esse trabalho que é fundamental para a nossa economia, para a nossa sociedade, e desejar que possamos chegar a uma solução que interesse ao nosso País.

Pessoalmente, queria fazer uma observação. Eu fui professor alguns anos da minha vida e dizia para os meus alunos: "Há duas leis que eu recomendo a vocês nunca contrariarem. Uma é a da gravidade; o cara se arrebenta inteiro e tal. Mas há uma que acaba com seu futuro, que é a lei da oferta e da procura. Não contrariem a lei da oferta e da procura!" E o Brasil é vítima exatamente desse processo. Os que me antecederam - aliás, eu gostaria de endossar a posição deles - mostraram claramente que nós não podemos entrar nessa questão.

Nós temos no Brasil um problema sério. Nós ficamos com resquícios das capitânias hereditárias, e as reservas de mercado em tudo que se coloca a mão na economia brasileira é o que está enterrando exatamente as possibilidades do nosso desenvolvimento.

Eu vou mostrar rapidamente do que nós estamos falando, porque eu quero falar de mercado. O Brasil 50 anos atrás era importador de alimentos. Vejam a posição a que nós chegamos em meio século em termos de produção, em termos de exportação, e, o que é mais importante, o percentual que nós dominamos no mercado internacional de exportações. Isso não é brincadeira, é muito!

Outra coisa é a balança comercial. As barras cinzentas são o superávit do agronegócio brasileiro, e as barras vermelhas o restante da economia brasileira; o saldo está naquela linha pontilhada. Então, fica muito claro que nós temos uma grande chance, que é o agronegócio brasileiro para ocupar fatias crescentes do mercado internacional, capturar riqueza e trazer para irradiar dentro da nossa economia, porque nas cadeias produtivas do agronegócio só 40% mais ou menos representam a parte rural propriamente dita; mais ou menos 60% são os outros entes que estão interligados. Então, essa irradiação na economia é invejável, mas há um ponto adicional: do produto brasileiro, 90% como valor de referência são conteúdo nacional, enquanto em outros setores isso não é comum.

Então, aqui estão as razões do desempenho do agronegócio brasileiro. Crescimento populacional e a melhoria de renda no mundo inteiro fazem com que o mercado mundial cresça o equivalente a uns 70% de um Brasil a cada ano. Faltam terras adequadas no resto do mundo - vemos a Rússia, que tem mais do que o dobro do nosso território e é uma importadora de soja, de milho, de carnes, de tudo isso -, mas fundamentalmente capacidade das cadeias produtivas, porque nós temos condições favoráveis, mas no setor rural em particular cada metro quadrado é diferente um do outro. Há características a que temos de nos adaptar, seja em clima, em solo, em infestações e assim por diante. Então, essa é a nossa base.

Aí está a figura do mercado internacional. Eu quero chamar a atenção de vocês para um aspecto que parece pouco, mas é muito. Antigamente o nosso mercado era ali no Atlântico Norte. Então, navegava-se 15, 20 dias e estava-se lá na porta do

meu freguês. Hoje o mercado predominante para o Brasil em todos os ramos chama-se Ásia, e essa distância, em termos de logística, dobrou em tempo. O que se fazia em 15, 20 dias para chegar à porta do cliente, hoje se tem de andar 35, 50 dias de navio para chegar à Ásia.

Eu costumo dizer que aquele cercadinho ali que se chama China e outro chamado Índia, se eu somar a população deles, dão mais ou menos umas 14 ou 15 vezes o tamanho da economia brasileira. Sabem lá o que é isso? E lá está nossa clientela. A China tem uma renda *per capita* semelhante à do Brasil, o que significa que é um país pobre. A Índia muito pior; metade da renda do Brasil. Estou dando valores referenciais. Então, vocês imaginem a taxa de crescimento que nós temos potencialmente naquela região da Ásia. E estou dando só dois exemplos. Se eu somar toda a Ásia, eu tenho quase 20 brasis para alimentar.

Feito isso, eu quero chamar atenção para outro aspecto: concentração mundial de mercado. Por que Estados Unidos, Brasil e Argentina dominam 81% da produção de soja? Por questão da disponibilidade de terras adequadas. E dominam quase 90% do mercado mundial de exportações. Vejam o grau de concentração. Isso, de um lado, é muito ruim para o lado do consumo, mas para o lado nosso é uma vantagem espetacular. Até porque os Estados Unidos e Argentina não têm mais terra para crescer, nós é que seremos os grandes beneficiados desse processo.

Esse mercado da soja equivale ao tamanho de uns três portos de Santos e cresce a 1%, 2% ao ano. Esse mercado que equivale a uns sete ou oito portos de Santos cresce de 2% a 4%, é o mercado do milho. Só que a soja vale US\$450,00 na mão do chinês; o milho vale US\$200,00. Os países produtores que concentram são os mesmos, e, na exportação, são os mesmos, comprovando a tese de que não existem condições físicas adequadas para se facilitar a produção no resto do mundo. Eles não são bobinhos. Eles, se pudessem, estariam ocupando esse mercado.

Esse mercado cresce de 2% a 4% ao ano. Então, nós observamos que o Brasil tem um potencial fantástico nessas cargas de granel. Eu não tenho aqui e seria muito trabalhoso analisar uma série de uns 10 a 15 itens em que eu destaco, Senador, as frutas da sua terra, mas todo o contexto do agronegócio tem uma linha similar: o mundo não tem onde produzir, e nós somos os grandes beneficiários desse processo. Precisamos aproveitar!

Vejam bem essa tabelinha, que coisa impressionante esse registro que nós fazemos da velocidade de crescimento do agronegócio brasileiro e da ocupação mundial. Observem a curva da soja: em 1988, com 18 milhões, foi praticamente replicando, dobrando a cada ano até chegar a quase 120 milhões no ano passado. Então, essa é a demonstração clara de que nós somos competentes, de que há mercado para os nossos produtos, e mercados crescentes. Agora, o chinês não vai pagar US\$1, US\$2, US\$10 a mais para cobrir as ineficiências do nosso mercado.

O agronegócio brasileiro nasceu no Sul do Brasil. Acabaram-se as terras, e ele foi subindo. Aquela mancha escura mostra o quanto dobrou. Eu trabalhei em uma missão da FAO no Nordeste em 1970 e nunca imaginei, nem eu nem os outros companheiros de trabalho, que o Nordeste ia ser um grande produtor de soja, mas hoje é um grande produtor de soja. As transformações que a nossa sociedade conseguiu fazer nesse processo produtivo e a ocupação desse território mostram o potencial fantástico que ainda temos pela frente.

Aqui estão os principais corredores do granel, soja e milho. Então, para se conseguir vender soja a US\$450 por tonelada, eu estou hoje pagando uma logística interna da ordem de US\$120. Agora, se boto mais uns US\$20 ou US\$30 de logística externa, um terço do valor da soja que chega à mão do chinês é custo logístico. Agora, o milho, que vale só US\$200 na mão dele, não aguenta pagar US\$150 por tonelada. E o milho tem uma vantagem: ele dá, por hectare, o dobro do que a soja e usa o mesmo equipamento, a mesma terra. Então, nós temos a possibilidade de, com um custo inferior aos dos nossos concorrentes, chegar lá. Mas agora US\$150 de logística total para um produto que vale US\$200 é absolutamente impraticável.

Vejam só o potencial explosivo que nós temos se nós conseguirmos arrumar esses corredores, arrumar a logística brasileira. E essa logística do grão é a logística ferroviária e a logística da navegação. Ela é fundamentalmente isso. E entra a navegação interior como um fator decisivo.

Vamos agora para a ferrovia. Nós observamos o que foi dito aqui. No dia em que foi feita lá uma audiência pública da Norte-Sul, a ANTT distribuiu um folheto estatístico, e nós olhamos o excepcional desempenho das ferrovias brasileiras, que passaram de 389 para 503, só que sabe - é aquele ditado da minha avó: "o diabo mora nos detalhes" -, eu tirei o minério de ferro, e vejam lá o que aconteceu: em 10 anos cai de 107 para 106. Não é que estejamos parados; nós estamos regredindo. Todo esse potencial de crescimento regredindo quer dizer que nós estamos estruturalmente equivocados. Então, toda a argumentação que vocês deram mostrando os detalhes eu quero comprovar agora na visão macroestratégica do nosso País. E nós não vamos sair das crises que nós temos se nós não resolvermos esse problema estratégico e continuarmos prestigiando capitanias hereditárias. Não é isso que se tem que fazer. Nós temos que atacar a eficiência logística.

O meu mapinha, claro, tinha de ser muito mais simples do que o do Bernardo, que é um profundo conhecedor disso, mas aqui o uso como exemplo. Nessa última licitação, houve uma manifestação do Ministério da Agricultura de que é a favor da licitação, só que ela não entrou nos detalhes dessa capitania, do direito de passagem... Não era a função. É a favor do direito de passagem e botou lá que 25 milhões de toneladas é o potencial de demandas nesse trecho, que não está considerado adequadamente nos relatórios chamados técnicos sobre esse tema.

Ora, então nós estamos brincando. Essa licitação da Norte-Sul pode significar o suicídio do sistema ferroviário brasileiro, porque nós não vamos conseguir integrar essas rotas. Quando vejo aquele mapa idealístico que o Bernardo colocou, uma meta para a qual temos de marchar, se começarmos a quebrar a coluna vertebral, não vamos chegar a lugar nenhum, mas a lugar nenhum!

Quando foi aprovada essa lei que rege a matéria oriunda da MP 752, nós tivemos a oportunidade de apresentar, Senador Jean Paul, essa emenda aqui para regular a questão do direito de passagem. O clima naquela época estava muito mais hostil, então nós não pudemos defender a tese que nós temos e que é exatamente a tese do Bernardo: que nós tínhamos de ter os especialistas nas linhas, na infraestrutura, e outros especialistas no transporte, compondo o conjunto.

Essa é a grande lição que eu aprendi com os especialistas e que confirmo sob o aspecto da estratégia econômica.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET - A nossa proposta no período da discussão da MP 752 previa pelo menos uma reserva obrigatória de 30% da capacidade para o exercício do direito de passagem, prestigiando fundamentalmente OFI. Evidentemente que a minha tese... Essa emenda foi uma emenda da oportunidade, mas a tese nossa continua sendo a que foi aqui defendida.

O que nós pensamos sobre as ferrovias brasileiras? Eu tenho de garantir integração de rede; eu tenho que competir - e não vou entrar em detalhes -; eu tenho de garantir o direito de passagem...

Posso interromper para cumprimentar a minha chefe, a Senadora Kátia Abreu?

Então, os trechos dedicados, como é o caso da Ferrogrão, nós entendemos que têm de começar a funcionar, mas, no momento em que elas tiverem a conexão com o sistema, vão ter de passar automaticamente à regulação geral. Então essa regulação idealística eu tenho também: eu tenho de ter a separação de quem cuida da linha e, no setor rodoviário, do cara que cuida da estrada. Depois cada um vai lá e paga seu pedágio e faz esse trabalho.

De trechos abandonados e subutilizados temos uma infinidade, inclusive no Paraná. Eles estão criminosamente abandonados. Criminosamente abandonados! E não há ação nenhuma para isso. Quer dizer, isso não pode continuar! Daí nós reclamamos... E vocês colocaram muito bem a falta de dinheiro para investir. Se eu não tenho dinheiro para investir e pego o dinheiro que já está investido e jogo no lixo, isso não é aceitável.

Os serviços acessórios nós vamos ter regular, porque assistimos a um subterfúgio no uso dos serviços acessórios para engrossar o custo do frete. E nós temos de procurar a redução de tarifa, mas também é preciso fiscalização. E a posição da CNA é que nós não queremos relitações, aliás, nós não queremos prorrogações. Nós achamos que a licitação é feita em campo aberto; a prorrogação é feita administrativamente. Eu brinco muito: é um quartinho escuro. Então, nós somos contra esse modelo da prorrogação e observamos - o setor rodoviário é o grande exemplo - que a cada relitação que aconteceu, os pedágios reduziram-se 20%, 30%, 40%. Isso é uma característica de quem aprecia a livre iniciativa. Vamos para a competição, até porque a relitação corrige erros... Erros eu não diria, mas características de contratos feitos lá na década dos anos 90. O Brasil teve uma velocidade de crescimento... E eu mostrei para vocês ali o caso do agronegócio, é uma coisa fantástica em termos mundiais! Quer dizer, essas mudanças estruturais da economia brasileira exigem que se mude inclusive o marco regulatório do setor ferroviário.

Nesse ponto, eu acho que é oportuno estarmos discutindo essa lei mais do que se imagina, porque nós precisamos fazer uma nova regulação para esse setor, e a livre iniciativa é o nosso objeto, não pode ser diferente.

Nós temos aqui uma série de pontos críticos que nós colocamos, coisas que estão omitidas que eu proponho incluir; coisas que eu proponho eliminar, por exemplo, esse negócio de agência reguladora privada: eu digo para vocês, monopólio público é uma coisa ruim, mas eu prefiro do que a capitania hereditária que é o monopólio privado. Prefiro o monopólio público do que o privado. Então nós não podemos deixar, nesse novo marco regulatório, de incluir *open acess*. Acabar com esse negócio... Eu acho que as empresas têm o direito de trocar opiniões entre elas, e o Bernardo colocou muito bem: discutir equipamento, tecnologia de controle, uma série de itens funcionais. Mas quando chega na questão do direito de passagem, isso é imperdoável. Tem que estar muito claro aí.

Inclusive eu chamo muito a atenção para esse problema de que o projeto permite que uma empresa privada faça uma linha particular, mas de repente comete o mesmo equívoco que aconteceu e está escrito na questão portuária: tem que se fazer uma consulta para saber se há outros que querem. Ora, nós estamos no regime privado. Eu, para abrir uma padaria, preciso fazer uma consulta pública para saber se há outros que querem fazer? Eu monto a minha padaria, se eu perder, perdi, se eu ganhar, ganhei. E o outro poderia fazer o mesmo jogo. Por que eu vou ter que fazer anúncio, coligir a posição dos outros para comparar? Cada um que faça sua proposta de negócio. Se o cara faz uma proposta ruim, ele vai perder. Se ele faz uma proposta boa, provavelmente vai ganhar. Então nós entendemos que um anúncio, sim, até para dar a notícia, porque são elementos estruturais da economia, que seja feito o anúncio. Agora, chamada e preocupação com os concorrentes não é uma arbitragem que caiba ao Governo. É uma questão de iniciativa privada.

Os trechos dedicados eu já mostrei a vocês.

Adiante. Nós temos alguns pontos, inclusive há um que eu não sei aqui nesse conjunto onde está, que é a respeito de aquelas contribuições de melhoria poderem ser arrecadadas pelo concessionário, pelo autorizatário. Nós precisamos pelo menos esclarecer isso, para quem vai a contribuição de melhoria, porque se eu deixo assim dá a impressão de que o Estado está sendo substituído, entendeu? Então essas coisas precisam ser vistas.

E eu observei que nós tivemos nesse projeto, além da consulta aos concorrentes para saber se eles querem ou não, um itenzinho que fala sobre o cruzamento de duas vias, e só fala sobre os cruzamentos que já existem, mas não fala sobre futuro, o que poderá ser interpretado de repente por alguém no sentido de que não há o direito de haver um cruzamento no futuro com uma mesma via. Então eu faço essa colocação.

O art. 22 tem uma colocação incrível: se houver uma decadência do projeto, o cara ainda tem 20 anos para ficar naquele lugar lá. Isso é a consagração da ineficiência e a negação do risco privado, em que teoricamente o projeto quer avançar.

Aqui está meu último eslaide, onde eu procuro reforçar a ideia do compartilhamento e mostrar que sem essa visão de iniciativa privada, de competição, nós não temos muito o que imaginar para o futuro.

Finalizando, eu quero reafirmar que os que me antecederam facilitaram muito minha vida, senão eu ia ter que explicar cada um desses itens. Mas eles estão aí, para cada pessoa que queira analisar essa questão. É muito fácil, porque está o artigo de referência e a ideia central. Não me atrevi a fazer uma redação, mas está ali a ideia central.

Nós temos uma convergência também com uma entidade parceira, que é a Anut, que já numa manifestação anterior apresentou as suas ideias. Então nós vemos que a Anut, o Bernardo, a CNI, a CNA são convergentes no conceito, absolutamente convergentes. Não vamos desafiar a lei da oferta e da procura porque esse desafio está custando muito caro para o Brasil.

Eu renovo meus agradecimentos, Senador, pela oportunidade.

A CNA está à disposição para contribuir.

Obrigado. *(Palmas.)*

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

Em tempos em que há gente defendendo terra plana ultimamente não espanta que haja gente revogando a oferta e a procura, que é muito mais recente. *(Risos.)*

Mas tenha segurança de que nós não vamos revogar essa lei de maneira nenhuma, pelo contrário. Como a gente vem várias vezes repetindo, a regulação do monopólio natural ou das atividades que têm tendência ao monopólio natural requer esse tipo de cuidado, vão ser todas analisadas. Nós estamos aqui com um quadro completo que eu queria até lhe mostrar, em que o trabalho está bem detalhado, artigo a artigo, proposição a proposição. A Senadora Kátia vai receber isso também, eu estou terminando de revisar. Todos que estamos trabalhando nesse esforço comum vamos trabalhar juntos com esse quadro comparativo da evolução dos dispositivos, inclusive com as sugestões de cada um.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Nós vamos fazer uma versão aqui para... Eu estou ainda revisando, para eliminar os ruídos, para não ficar uma coisa muito grande. Coisas que não fazem sentido a gente vai tirar, vai deixar as essenciais, e essas suas também estarão colocadas aqui para nossa análise. Fiquei muito feliz de ver - e queria aproveitar o ensejo de estar com vocês aqui da CNI e da CNA - e ouvir a sua preocupação com monopólios privados, lembrando, Senadora Kátia, que nós estamos neste momento, à tarde, vivendo uma situação complicada onde - eu já mencionei isso aqui, mas repito com a sua presença - nós estamos agora com o Supremo decidindo sobre um monopólio natural que vai virar um monopólio privado, natural mas privatizado, sem passar por esta Casa, sem

passar pelo Senado, sem passar pelo Parlamento, e por filigranas jurídicas e dispositivos de decretos presidenciais que estão fazendo. Não é uma questão bolchevista de defesa apenas do modelo estatal de petróleo, não é mais disso que se está falando, está se falando apenas do planejamento federal com o Parlamento em relação aos gasodutos brasileiros.

E queria aproveitar, então, como eu disse, a presença de vocês, das duas confederações produtivas e que são exportadoras, e da Senadora Kátia também, que tem interesse por esse assunto, para alertar para uma outra coisa que nós vamos ter que discutir em breve aqui, que é a política nacional de combustíveis que está em vigor. Nós estamos falando aqui de ferrovias movidas a diesel, de caminhões movidos a diesel e de todo esse sangue da economia, de todos esse processo que envolve vocês, que está agora sujeito à oscilação internacional em dólar em tempo real. Embora nós todos sejamos amigos da concorrência, etc., nós não podemos conceber que um país autossuficiente em petróleo agora esteja submetido a um regime com essa volatilidade.

Então gostaria de propor eventualmente, mais à frente, que nós fizéssemos ou um fórum ou uma audiência pública, em que eu queria ouvir a opinião do setor produtivo, empresarial sobre essa situação que nós estamos vivendo hoje. Não é uma questão só de caminhoneiros, não é uma questão só dos afretadores, é uma questão que envolve justamente este lado produtivo que precisa chegar aos seus mercados internacionais. E há aí mais um complicador criado internamente, uma política que tem fundamentos ruins, e a gente vai poder explicá-los detalhadamente no futuro.

Eu queria então passar ao Maurício para fazer a última apresentação e alertar, enquanto você se prepara, que nós estamos recebendo sugestões de perguntas pelo Portal e-Cidadania - www.senado.leg.br/ecidadania - ou ligando para o telefone 0800-612211.

Maurício, por favor. Obrigado.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY (Para exposição de convidado.) - Obrigado, Senador.

Primeiro, bom dia a todos.

Eu gostaria de agradecer ao Senador Jean Paul Prates pelo convite, e também cumprimentar a Senadora Kátia Abreu, e a todos os componentes da Comissão.

Senhoras e senhores, preciso começar dizendo que eu estou aqui hoje... Eu sou Auditor Federal de Controle Externo do TCU, assessor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária, já há sete anos lidando com o sistema ferroviário em todas as suas partes, mas eu devo deixar claro que eu não estou aqui falando em nome do TCU. Eu não tenho essa autorização. Eu tenho a anuência da Casa para que eu esteja aqui para apresentar um trabalho que foi resultado de uma pós-graduação que eu fiz agora, recentemente, exatamente sobre o assunto de *shortlines*, e que me levou a estudar todo o modelo regulatório nacional, em especial o PLS 261. Apresentando já rapidamente esse trabalho ao Senador, ele me chamou para que eu trouxesse também rapidamente essas ideias aqui para o grupo.

Eu começo com uma constatação que me veio logo no início do trabalho, que está escrita ali, resumindo: a malha ferroviária é um corpo vivo, ela cresce e diminui em função dos interesses econômicos dos proprietários dos seus pedaços. E, logicamente, um modelo regulatório que trate desse corpo vivo deve se ater aos dois movimentos, tanto para trabalhar com o crescimento da malha como para trabalhar com eventuais reduções da malha. E nesse momento eu falo de fusões, aquisições, desativações, erradicações de trechos de empresas, coisas que a nossa regulação atual não permite de uma maneira adequada, numa resposta às necessidades de mercado, alinhando aqui às ideias colocadas pelo Fayet.

Mas eu já digo logo que o PLS 261, na minha opinião, do que eu consegui levantar do estudo que eu fiz, é necessário, é inovador, ele traz ao ambiente regulatório novidades importantes, ele é a chave para destravar a evolução, e o que mais me impressiona ao falar desse projeto, ao estudar esse projeto, é que ele é um projeto com apoio unânime. Claro, há pequenas variações em pontos específicos entre os que dão opinião a respeito do processo, mas no fundo há um consenso, há uma sensação de ser um projeto ganha-ganha. Mas ele tem um problema que eu vejo, não foi... A maioria das coisas que eu vou falar não foram mencionadas até agora, eu chamo a atenção de vocês para isso. Então, eu vou estar mais complementando o que já existe.

O projeto, para mim, tem um problema basilar em função do que eu escuto falar no mercado, nas minhas pesquisas: existe uma dicotomia entre serviço público e atividade econômica.

O projeto traz para o ambiente de autorização por considerar prestação de serviços ferroviários uma atividade econômica, mas há três interpretações que eu encontro ao falar com os especialistas, nesse contato. Primeiro, há uma interpretação onde lei específica derroga lei geral. É o caso dos arts. 13 e 14 da Lei 10.233/2001. A Lei 10.233/2001 é a lei que diz, de uma maneira simples, quem é concessão, quem é autorização e quem é permissão dentro do universo de transporte. Além de criar a ANTT, a Antaq e o Dnit, ela dá essa tratativa, e nos arts. 13 e 14 ela ressalva, no seu *caput*, a presença de legislação específica, ou seja, para quem trabalha com essa linha de interpretação, bastariam as alterações que são promovidas, bastaria a criação da lei que virá do PLS 261 para que se resolva essa dicotomia.

Mas existe também um grupo de pessoas, ao qual eu me alinho mais, que acha que a 10.233 tem que ser mais modificada do que está sendo proposto para que não haja dúvida sobre a possibilidade de autorização para a prestação de serviços públicos. E há aqueles - que eu acho que é o ponto mais perigoso - que interpretam que é serviço público porque a Constituição assim o determina. Se isso é uma matéria constitucional, a gente corre o risco de judicialização e não efetividade da lei que vem aí.

O que eu quero é chamar a atenção: esse assunto precisa ser tratado de uma maneira mais explícita, no meu modo de ver. Mas, resolvida essa dicotomia, que eu tenho certeza de que esta Comissão, o Relator, o eminente Senador e todos que estão participando desse estudo vão conseguir fazer, vamos começar a tratar dos pontos mais específicos.

Com esses dois pilares de autorização e autorregulação - ou autorização e uma regulação específica mais bem trabalhada, como é a vertente colocada pelo Bernardo, não na mão de um ente privado específico, mas o que está como autorregulação precisa ser tratado -, a minha opinião é que esse PLS pode evoluir de duas maneiras. Primeiro, como caminho para a reativação de tudo que está parado. Todo mundo fala da quantidade de sistemas, da quantidade de ferrovias, e, no fundo, patrimônio público que a gente tem largado neste País e não utilizado. Então, esse PLS já tem esse condão, desde que ligeiramente modificado. E como meio para a criação de novas oportunidades, ou seja, por que não trazer também para o ambiente de autorização o transporte de passageiros; o transporte de turismo, que é outro nicho de certa importância que não é tratado em momento algum; as *shortlines*, que são faladas em todas as reuniões em que se fala desse assunto, principalmente de reutilização do sistema que está abandonado? Fala-se de *shortlines*, e até novidades que existem no mundo, como a *short-haul*, que é uma aplicação específica ligada a levar a carga à parte molhada do porto, partindo de um porto remoto, como está ali naquela figura do lado esquerdo: um terminal remoto, que recebe rodovia e ferrovia, e dali para a frente só ferrovia entra na área molhada do porto, para simplificar e tirar de dentro das cidades toda a interferência desse tráfego rodoviário excessivo.

Ou seja, a diretriz do que eu vou apresentar para os senhores de agora em diante - são sete pontos apenas - é aproveitar do PLS, aproveitar desses dois pilares que ele está trazendo para o universo, dessa unanimidade que existe em função da abrangência do negócio e propor pontos que levem essa regulação para uma regulação de negócios ferroviários, que levem em consideração as diferentes características, as diferentes necessidades dos diferentes tipos de negócios que nós temos. Ao falar em transporte ferroviário não se pode colocar tudo no mesmo saco, dentro do mesmo guarda-chuva. Isso vai ficar claro mais para a frente, eu vou mostrar para vocês.

Aí eu chamo a atenção dos senhores para esses sete pontos de que falo. O primeiro deles: propriedade dos bens e ativos. O PLS fala de ferrovias construídas e adquiridas. Sem problemas. As adquiridas para mim merecem um pequeno senão: principalmente num primeiro momento, não haverá ferrovias privadas a serem adquiridas. O foco desse ponto, eu entendo, são as ferrovias públicas que estão hoje sendo subutilizadas. Mas aqui a gente esbarra num ponto que não está sendo tratado: propriedade do patrimônio ferroviário e sua titulação. Eu trago exemplos. A SPU tem 52 mil imóveis da RFFSA sob sua gestão com obrigação explícita em lei para aliená-los e retornar esse dinheiro para o trabalho de extinção e inventariança da RFFSA.

A inventariança da RFFSA está acontecendo toda a custo do Tesouro público, não está vindo dinheiro dessa venda, e ela não consegue vender... Ela colocou isso no relatório que está ali. Ela não consegue fazer essa alienação por quê? Ela tem dois caminhos: onde há a posse, ela precisa comprovar a cadeia sucessória de posse - não consegue -; e, na segunda hipótese onde ela vai regularizar a terra, ela precisa do título aquisitivo em cartório.

Nós temos que lembrar que as transações das ferrovias, desde a época do Império, com as incorporações, divisões, privatizações e estatizações, foram sempre consideradas universalidades de bens e direitos. Para que os senhores e senhoras entendam: equivale ao famoso "porteira fechada" do mercado rural, ou seja, você não obrigatoriamente tem a titulação de cada um dos pedaços. Levando isso para o universo ferroviário: de diversas estações, a União não tem a titulação; de diversos pátios, ela não tem a titulação, não tem nem a definição dos limites.

Quando se fala, então, de linhas que já foram erradicadas ou de linhas que vão ser retiradas, você não tem como provar isso. E, se eu não tenho a titulação, eu não posso vender, eu não posso alienar. Então, você tem uma barreira para que haja a aquisição pelo mercado privado, de acordo com a legislação atual, que não está sendo considerada. Então, é necessário - aí eu não ousou dizer como fazer - fazer algo que preveja, que autorize ou que proponha a criação de um processo simplificado para a titulação do patrimônio público federal, sem ter que ter toda uma briga para comprovar na Justiça a titularidade antes de fazer isso.

Eu ousou, Senador, colocar para os senhores um paradigma: a titulação de terras quilombolas. É um processo simplificado que parte de um trabalho histórico - no caso, antropológico - que prova a existência daquele uso ao longo do tempo e, a partir daí, judicialmente se faz a desapropriação. Não é o caso, mas já dá a ordem judicial de titulação do bem. Isso

simplificaria tremendamente, algo nesse sentido. Não é objeto para o PL, mas é um objeto a ser tratado legislativamente, eu acho, para simplificar a vida.

E aqui eu falei: 52 mil imóveis na SPU. Existem 120 mil imóveis no Iphan, também da RFFSA, fora, se a gente for fazer a análise, a tremenda quantidade de imóveis que a SPU tem sob sua gestão que são de outras fontes. Resolvendo os problemas de titulação e vendendo, é uma fonte de recursos, eu diria, quase que trilionária para a União. São coisas que estão paradas porque a legislação não simplifica a nossa vida em algo que é... Já é originalmente da União e simplesmente é preciso provar judicialmente que é da União para se poder alienar.

Eu acho que há um terceiro modo em que a gente tem que começar a pensar - tem que ser falado aqui também em função das linhas abandonadas -, que é caso do uso do bem público, como é no caso da concessão hoje: como um *bypass* sobre esse assunto de não poder vender.

O patrimônio ferroviário que está nas mãos das concessionárias hoje é um patrimônio que está arrendado. Está arrendado porque é uma concessão com uso de bem público. A nossa legislação permite autorização com uso de bem público. Então, alguma coisa nesse sentido tem que ser pensada, porque aí a gente já conseguiria, de imediato, começar a utilizar essa rede que está toda parada de uma maneira mais simples, sem ter que passar por titulação ou alienação para uma provável venda.

O segundo ponto crítico é o processo de devolução de trechos. Na devolução de trechos, a gente tem que atentar para dois pontos. Um já foi citado aqui, que é o Regulamento de Transportes Ferroviários, que, lá no seu art. 3º, proíbe a devolução de trechos que são economicamente viáveis, ou seja, exige a comprovação da antieconomicidade do trecho para que ele seja devolvido. E já houve uma tentativa, na ANTT, de autorização para que a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) devolvesse treze trechos, sete economicamente inviáveis, mas seis trechos viáveis, e ela teve que voltar atrás, porque a interpretação é que não se podem devolver trechos que sejam economicamente viáveis.

Qual é a implicação prática disso? Há um caso específico, que eu denomino caso dos barões, porque, por coincidência, as duas pontas são barões: a mina de bauxita em Barão de Camargo, ligada a Barão de Angra, que é um terminal de transbordo entre a linha da FCA e a linha da MRS. É uma linha de 182 quilômetros, bitola métrica, com uma capacidade de produção de 700 mil toneladas/ano de bauxita. Quem é mais especialista não vai gostar do que eu vou falar, porque vai pensar em rampa, capacidade de tração e tudo mais, mas, fazendo uma conta rasa, eu conseguiria dar conta das 700 mil toneladas com uma locomotiva e 22 vagões por dia fazendo uma viagem. Quer dizer, não é algo grande, mas é algo economicamente viável. Eu tenho material para transportar uma vez por dia ao longo desses 182 quilômetros.

Agora, o mais importante: esses 182 quilômetros são o início de uma rota ferroviária de quase mil quilômetros. Essa bauxita não vai para Barão de Angra, essa bauxita vai para a cidade de Alumínio, em São Paulo, passando por três concessionárias: FCA, MRS e Malha Paulista, e a Rumo Malha Paulista lá no final. Ou seja, com a desativação desse ramal pela FCA em 2015, em meados de 2015, ela matou uma rota viável de mil quilômetros. Nós estamos falando aí de 780 milhões de TKUs. A Malha Oeste, que é uma concessão só, está na faixa de 1,5 bilhão de TKUs, é o dobro. Ou seja, não é uma demanda pequena em se considerando o sistema ferroviário como um todo.

Agora, qual é o futuro desses 182 quilômetros se eu não posso devolver? É degradar, invadir, perder, jogar fora, depredar o patrimônio público. É daí que vem, é dessa proibição que vem toda a depredação que existe hoje, toda a perda que existe hoje de patrimônio público dentro da União, patrimônio ferroviário. Então, alguma coisa precisa ser feita para se tratar de uma maneira mais amigável essa devolução. Que se inicie com uma devolução atrelada a uma reutilização obrigatória, que se trate de recuperar até o nível onde o novo negócio vá precisar, que se tratem conflitos urbanos. É que a gente tem que pensar que, atrás do processo atual, para que haja devolução, a concessionária tem que pagar ao Governo. Existe uma regra pela qual se calcula um preço para essa devolução. Esse dinheiro poderia ser usado, parte dele, para preparar o trecho para uma nova utilização, tranquilamente. Seria vantagem também para a concessionária, que vai estar pagando menos. Alguma coisa precisa ser feita nesse sentido.

Semana passada eu tive conhecimento de um trabalho que virá a público dentro de duas ou três semanas, e o que me chamou atenção foi este ponto aí: 90% das *shortlines* americanas, país que todo mundo fala que é o nosso paradigma, das 603 *shortlines*, são projetos *brownfields*, são reutilização de trechos abandonados.

Então, não se enganem, nós não vamos ter um número de trechos construídos no Brasil que justifique todo esse esforço que a gente está fazendo com essa legislação. Por isso é que falo: ela tem que ser um pouco ampliada, um pouco trabalhada, para que esses projetos *brownfields* sejam viáveis agora.

(Soa a campanha.)

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Que eles sejam viáveis de uso no momento.

O terceiro ponto. A gente fala muito da interconexão das malhas. Aqui eu não falo nem de direito de passagem nem de tráfego mútuo, porque eu acho que muita gente defende, todos estão defendendo, o direito de passagem, a não obrigatoriedade do tráfego mútuo, mas, no meu modo de ver, os dois têm o seu valor em igual, e os dois devem ser tratados em igual.

E aqui eu trago um exemplo ligado ao caso dos Barões. Lá eu preciso de uma locomotiva para puxar 22 vagões, uma locomotiva da década de 70 ou da década de 80, uma C30; com 22 vagões de 100 toneladas, eu faço esse serviço, mas eu não consigo, com esse equipamento, entrar na rede da frente, porque a rede da frente usa máquinas de 4.400HP com grande quantidade de vagões, com velocidade maior do que a minha, com um sistema de controle diferente do meu. Quer dizer, para que eu passe - eu, pequeno - dentro de uma concessionária, eu tenho que ter um custo muito grande no meu equipamento para que eu possa passar, para que eu tenha condição de interoperabilidade com a próxima concessionária, e isso mata o pequeno, literalmente mata o pequeno.

Então, o direito de passagem é importante por causa disso, para não trazer para o pequeno... E as *shortlines* normalmente são linhas de baixo custo, porque são linhas de baixa demanda, senão não seriam abandonadas. Como são linhas onde você não tem muita demanda, você tem que minimizar o custo. Muitas vezes não justifica você colocar um material rodante muito caro, um sistema de controle muito caro, para ter capacidade de passar na próxima linha, na próxima concessionária.

E, aí, entra o que existe no mundo, que são os pátios de interconexão, que já existiam na época da Rede Ferroviária Federal entre as suas regionais e entre a Rede Ferroviária e a Vale, onde você trabalha com tráfego mútuo. É como acontece nos Estados Unidos: eu carrego um vagão na costa leste, e esse vagão chega na costa oeste, não interessa por quantas concessionárias passe. Ou seja, através dos pátios de interconexão, você consegue trafegar com a carga. O interesse não é outro que não seja trafegar com a carga. As empresas de transporte ferroviário existem para transportar carga, não interessa de quem. A gente está falando aqui de redes que são cargas privadas, como é o caso da Carajás e Vitória-Minas, cargas exclusivas, mas a Malha Paulista leva a carga da Cosan - a Cosan é proprietária da Malha Paulista. E, se você for olhar todas elas... A MRS só leva minério no trecho Belo Horizonte-Rio. Quem é dono da MRS? Mineradoras.

A carga hoje está muito ligada ao dono da carga, e aí há o abandono da carga que não é da minha propriedade para não atrapalhar o meu tráfego. Isso acontece. Existem ferrovias nossas, como a FCA... Aí não, não se aplica isso. Quer dizer, não é uma unanimidade, mas os principais corredores funcionam assim. E isso traria, de alguma maneira, uma obrigação para as concessionárias de carrear esses vagões, ou seja, para os vagões não transitarem pela *shortline* e ficarem parados na interconexão. Alguma coisa tem que ser feita para garantir um *transit time* razoável, a um custo razoável, para que isso vá para frente.

Então, com relação a esses três casos, é regular para tratar tráfego mútuo e direito de passagem com igual importância e deixar que o empreendimento escolha como vai querer se relacionar, que as empresas escolham como elas vão querer se relacionar em função dos seus custos e, com os pátios intermodais, começar a montar uma rede de nós efetivos, nós intermodais, nós onde a gente estaria recebendo rodovias e ferrovias, interligando esses nós, e evoluindo a nossa rede. A malha, que o Bernardo bem mostrou ali, se daria muito bem se a gente tivesse nós nesses intervalos. O mercado americano tem n *hubs* de intermodais, e são de muitas, às vezes até de mais de uma empresa.

Eu falo também da diferenciação técnica das ferrovias, sobre a qual o Bernardo falou. Realmente, a gente precisa saber. Nós não temos nem especificação do que é uma ferrovia para cumprir as regras que a ANTT tem de segurança, o que é necessário tecnicamente não está escrito em lugar nenhum. Para cumprir as normas de segurança colocadas pela ANTT, ou seja, a quantidade de acidentes... Ela não diz como fazer, não existe uma norma técnica que diga como fazer, não existe uma norma técnica que limite parâmetros construtivos, parâmetros de geometria de via, para que você possa cumprir aquilo que você quer. Ou seja, a 60 por hora... Eu tenho que ter um certo parâmetro de comportamento da minha geometria para poder o trem andar com segurança a 60 quilômetros por hora; mas, se eu tenho uma pequena empresa que tem uma composição pequenininha que vai rodar uma vez por semana, eu não preciso rodar a 60, eu posso rodar a 30. Para rodar a 30, a conformação técnica é completamente diferente, é muito mais frouxa, para eu ter exatamente a mesma quantidade de acidentes.

(Soa a campanha.)

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Eu estou com velocidades menores, eu estou com inércias menores. Então, eu posso trabalhar abaixo do que trabalham as outras. Eu não tenho que ter o mesmo tipo de trilho, eu não tenho que ter o mesmo tipo de dormente, eu não tenho que ter o mesmo equipamento de manutenção. Simplifica para quem está trabalhando com velocidades menores.

Então, a estratificação técnica da nossa rede é extremamente necessária, e nós temos redes centenárias, redes remanejadas, e redes recentemente construídas, que não estão nem em operação, como é o caso do tramo central da Norte-Sul.

E o último ponto. Eu acho que a gente pode usar, porque está na legislação, estão colocadas no PLS, as bases para *open access* e operador ferroviário, mas eu usaria isso no momento para resolver conflitos de interesse em acesso de porto, por exemplo. Em um primeiro momento eu faria isso.

Se você olhar hoje o Porto de Santos, por exemplo, verá que são três empresas: verde, MRS; roxo, Malha Paulista; e, preto, uma empresa concessionária da Companhia Docas de São Paulo, a Portofer, cuja propriedade acionária é da Rumo. Ou seja, basta imaginar um trem andando ali: ele sai de uma, passa na outra, vai na outra, até chegar lá no terminal para poder descarregar o seu material. Ele passa, às vezes, até por três ferrovias diferentes. Imaginem a gestão dessa ferradura de Santos com três empresas ali dentro. Quem gere? Quem diz que trem vai fazer? Quem licencia o trem para ele se movimentar? Em que pedaço? Isso pode dar um problema.

Eu estou começando um estudo, que é o próximo estudo que vou fazer - só fiz o levantamento geográfico até agora, devo ir a São Paulo pegar mais informações. Por que não fazer da ferradura de Santos um grande pátio para a operação em regime *open access*? Alguém cuida dessa infraestrutura e quem quiser andar anda *open access*.

Eu ousaria até pegar aquele anelzinho lá em cima, junto ao nome MRS ali, e criar pátios de contêineres, porque ali você está no final da descida rodoviária e você poderia recepcionar todos os contêineres lá e trazê-los aos portos de contêineres por ferrovia. Ou seja, não evita todo o tráfego de caminhões dentro de Santos, mas já é um alívio muito grande. Esse é um estudo que eu estou começando agora, mas eu o coloco, porque ele só vai ser viável se houver, por parte do projeto - aqui eu estou só trazendo um resumo - o que eu estou chamando dessa regulação voltada a tipos negócios ferroviários.

Só para dar um exemplo. Igualdade: tratar os diferentes em função das suas diferenças, tanto tecnicamente quanto fiscalmente, para que cada um diga... E, na minha visão, nós temos hoje no Brasil a possibilidade de sete negócios ferroviários que necessitam de regulação específica, um não se confunde com o outro.

No primeiro caso, que eu chamo de "tronqueira", eu coloco ali, por exemplo, a Carajás. A estrada de ferro Carajás não é uma operadora ferroviária, é uma mineradora que tem um centro de custo da sua esteira que, por acaso, tem roda. Noventa e oito por cento do que passa em Carajás é minério de ferro, e existe para isso. Tira Carajás da equação... Carajás não serve para nada. É tão pouca a carga lá que não serve para nada. A mesma coisa, por incrível que pareça, é Vitória-Minas.

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

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Carajás é uma concessão por obrigação legal, mas Carajás tem uma diferença, Carajás e Vitória-Minas: o patrimônio é privado, o patrimônio não é da União. Ela é uma mista; ela poderia ser uma autorizatória, mas ela é uma concessionária porque a legislação atual obriga.

No segundo caso, são as outras nossas: a Malha Paulista, a FCA, a MRS, fora do anel minerário. São cargas gerais. Aí são empresas transportadoras ferroviárias estrito senso e que precisam levar as suas cargas e as de quem chegar por perto, as cargas que tiverem para eles levarem eles têm que levar.

As *shortlines*. Eu vejo as *shortlines* tratando do que é baixa demanda, mais especificamente para baixa demanda - claro, ela pode ser ampliada.

Transporte de carga de alta capacidade em regime de *open access*: nos casos específicos. Eu creio que é o que chamam lá fora de *short-haul*.

Terminais e pátios multimodais independentes, para que você possa fazer, por exemplo, aquele caso do Porto de Santos, ou algum outro ponto na nossa rede que tenha um volume suficiente e que mereça que se dê um tratamento independente das empresas que ali chegam.

O transporte interurbano de passageiros, regional e de longa distância, é um outro universo.

E o transporte turístico de passageiros é um outro universo, que se interessa por andar de vapor em rotas cênicas ou rotas históricas.

Quer dizer, o objetivo de cada um desses negócios é completamente diferente um do outro, então eles merecem ser tratados de uma maneira diferente. E, juntando tudo, as concessionárias - nos dois primeiros casos, é o que a gente tem hoje, não precisa mexer por questão de segurança jurídica, a não ser que na renovação se queira fazer alguma coisa - e as autorizatórias. E eu coloco o PL aqui no meio.

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Maurício Ferreira Wanderley) - Estou acabando.

É aqui que eu coloco a fronteira entre ANTT e o que vai ser gerido pelo PL, simplesmente fazendo uma separação didática.

Era isso, senhores, que eu tinha para falar.

Muito obrigado! Obrigado pela oportunidade, Senador.

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

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Estamos à disposição para qualquer outra discussão.

O material que vocês estão recebendo, a apresentação, tem, na sequência, mais quarenta e tantas transparências, eslaides, em que está a fundamentação do que eu fiz, do que veio do meu trabalho e as propostas de modificação na 10.233.

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

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Eu não usei...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Por isso ele estava tenso ali, porque ele disse que tem 68 eslaides e passou 20.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Não. O arquivo tem 68. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Maurício, perfeito. Nós queremos o material, claro. A Senadora Kátia também, todos nós.

Queria dizer que uma das coisas... Pelo que estou vendo hoje aqui, a audiência é extremamente positiva, com sugestões pontuais importantíssimas, conceitos importantíssimos. Acho, cada vez mais estou convencido, Senadora Kátia, que a agência reguladora terá muito trabalho com a nova regulação, e é para ter mesmo, a ideia é esta mesmo: a gente ter uma agência reguladora que trabalhe, que seja equipada - nós vamos trabalhar para isto, para que ela seja equipada - e possa trabalhar.

Inclusive, Maurício, nessa, provavelmente a gente vai ter interesse até em definir esses chamados sete negócios. É interessante que a lei analise fazer isso, mas a arte da coisa, da regulação, está justamente na capacidade de poder converter uma coisa na outra. Então uma linha, eventualmente, que é de grande porte, mas é exclusivamente da mineração, por exemplo, nada impede, se aparecer outro mercado ou outra coisa na região produtora que não seja só minério de ferro, que agência, com o poder que o Estado tem, independente de ser autorização ou concessão, converta aquele negócio em outro negócio pela necessidade de regular de forma diferente. Então faz parte justamente do arcabouço legal, como nós fizemos no caso do petróleo, onde existem dutos de interesse privativo e dutos de interesse coletivo. Os coletivos são sujeitos a determinadas regras, e os outros, não.

Senadora Kátia, quer fazer alguma colocação? Senadora, por favor. Depois eu faço a revisão dos pontos para a gente se despedir e leio aqui duas perguntas que chegaram.

Senadora Kátia, por favor. E obrigado.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Quero e não quero.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Quer ou não quer? *(Risos.)*

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Vou começar pela palavra do Fayet. Eu não estava aqui, mas a minha assessoria apontou pontos importantes, e eu tenho pensado muito nisso aqui.

Depois da licitação da Norte-Sul e da prorrogação da Malha Paulista, meu colega Senador Jean Paul Prates, que está com tanta dedicação, o que nós estamos fazendo aqui? Não sei o que nós estamos fazendo aqui. Depois da licitação da Norte-Sul e da prorrogação da Malha Paulista, eu acho que a revelação está pronta, feita pelo Governo de forma ditatorial.

Então eu não sei onde é que nós vamos aplicar essa nova regulação. Eu estou em dúvida, não estou brincando, não. Eu quero perguntar isto a todos: nós estamos falando de quê? O que nós vamos regular? O senhor é o Relator. Nós temos esperança em quê?

Porque nós temos essas duas empresas e um monte de malha abandonada. E o que ele falou, o Sr. Maurício, é corretíssimo: as ferrovias só existem para os seus próprios donos. Eu tenho a minha carga própria e a minha ferrovia própria, e não me interesse pela sua carga. É mais ou menos o porto privado misto, lembra? Eu só podia ter porto se eu tivesse carga própria. Se eu não tivesse, pelo menos, um mínimo de carga, me obrigavam a produzir alguma coisa para poder exportar. Graças a Deus, isso nós mudamos. E eu tive o prazer de participar disso muito de perto, com o Bernardo também, e mudamos essa regulação. Foi através de uma medida provisória e de uma lei que nós abrimos os portos do País que estavam fechados.

Então, o que resta fazer? Vocês estão falando de uma nova regulação para essas malhas abandonadas, para serem de novo licitadas, que vão ser entregues, mas a legislação não deixa ser entregue. Se elas fossem muito boas, por que estão abandonadas? Se esses aviões, os dois, não querem movimentá-las, quem é que vai querer? É dúvida mesmo, de verdade. Se ninguém quer, eu não quero nada em liquidação, fácil, não. Então que atrativo terão, Bernardo? Eu não sei. Eu sei que o Rio Grande do Sul é um grande produtor de grãos, Santa Catarina, Paraná. E as ferrovias estão todas paralisadas. Não é bom? Não é atrativo? Não sei o que é.

A outra questão é, também, continuando: existem novas ferrovias com que a gente possa sonhar para usar essa regulamentação nova? A Ferrovia Oeste-Leste, da China, é viável? A Ferrovia para a Bahia, Ilhéus - o Governador da Bahia é um grande lutador, todos os colegas Senadores, e eu também já fui -, não creio, não sei se tem carga. Estou perguntando.

A única que eu tenho convicção, não sou especialista, mas a única de que eu não tenho dúvida é a de Sinop, de Cuiabá até Miritituba. Essa eu tenho certeza que tem. E por que ninguém quer? Por que essa concessão não sai? O que travou isso? Por que o privado não quer construir isso, não pede, como chamam, autorização, concessão - autorização, não pode - para poder movimentar e construir essa, através de concessão ou permissão? Para concessão tem que haver licitação, e a permissão também tem que ser por licitação.

Aí vem uma lei e diz que a Constituição está errada, que pode autorizar. Essa lei, que foi votada no Governo Michel Temer, se sobrepõe à Constituição e diz que só podem ser estas duas modalidades: concessão ou permissão. Por que essa lei permitiu essa prorrogação, e o Tribunal de Contas assinou, concordando com isso, menos o Procurador do Ministério Público de Contas? O ministro conselheiro... Toda hora eles jogam na cara da gente aqui. A primeira coisa que eles falam: "Não, o Ministério Público bateu palmas, está tudo certo; o Tribunal de Contas também autorizou; a gente só consegue excluir o procurador de contas". Então o tribunal concordou com isso, que essa lei está certa? Eu estou falando da prorrogação da Malha Paulista. Eu ouvi isto aqui do Tarcísio, e vocês concordaram.

Então, nós estamos na mão da Ministra Cármen Lúcia. E eu peço socorro a ela, que é uma mulher equilibrada e que conhece a Constituição e as leis. A Presidente Raquel Dodge, da PGR, a Procuradora, mandou ADIn dizendo o óbvio. Eu não sou advogada, mas eu sei ler. O óbvio: essa lei do Michel Temer não poderia ter sido feita. Ela é inconstitucional. Ela permite a prorrogação antecipada sem licitação. Sinceramente, eu fiquei muito decepcionada com o Tribunal de Contas da União. Eu jamais imaginei que vocês pudessem permitir isso, principalmente sem direito de passagem.

O que acontece com o direito de passagem, que as pessoas precisam, que estão nos ouvindo... "Ah, mas Kátia, a ferrovia da empresa tal você quer que dê o direito a um concorrente de passar?" Alto lá! Primeiro que não vai passar de graça. Segundo, que essa ferrovia foi construída, cara pálida, com dinheiro seu, com dinheiro público.

Quanto custou a ferrovia, Bernardo? Quantos bilhões essa ferrovia custou para União?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Mais de R\$10 bilhões. E foi concessionada por quanto? Por 2,7?

Então, eu não sou contra o Poder Público investir para que a iniciativa privada atue. Não sou contra. Existem lugares em que é inviável mesmo a iniciativa privada fazer a ferrovia. Mas como tem dinheiro público, eu tenho que permitir, no mínimo, a passagem, que mais brasileiros que pagaram essa conta de 10 bilhões desse trecho possam se beneficiar disso. De que forma nós brasileiros vamos nos beneficiar disso? Com a concorrência e o preço mais baixo, não tem outro jeito. Agora, como elas estão sozinhas...

Como é que o Tribunal de Contas pôde permitir que tirassem o direito de passagem? Porque era escandaloso que a retirada do direito de passagem deu prejuízo na outorga aos cofres públicos, porque tirou a concorrência. Então, só deixou dois. A gente tinha que adivinhar qual dos dois iria ganhar. Ganhou a Rumo, ganhou a promessa de renovação da Malha Paulista. Quem não sabe disso? Até as crianças sabem. E o Tribunal de Contas estava onde? Porque é o órgão que implica, sim... Eu gosto muito do Tribunal de Contas. É necessário, é importante. Já fui Presidente do Sistema S. Olha, Deus o livre! São 24 horas de fiscalização! Mas ninguém reclama porque a gente não tem o que esconder. Mas o Tribunal de Contas não enxergar que, pela retirada do direito de passagem nós devemos ter perdido, no mínimo, 2 bilhões - no mínimo 2 bilhões -, com a falta de concorrência... Porque esse trecho vale 6,5 bilhões.

E o departamento do senhor? Vocês não deram um parecer sobre isso? Vocês concordaram? Se eu estou errada, eu quero ouvir. Dou a mão à palmatória. Não tenho nenhum problema. Não tenho compromisso - Juscelino Kubitschek ensinou isso -, não tenho compromisso com o erro. Se eu estiver errada, me convença de que vocês não viram isso, que há um departamento estruturado de ferrovia.

E as multas? O que o Tribunal de Contas já fez até hoje com relação a esse tanto de multas que essas empresas têm? Eu pergunto ao ministro, pergunto ao Tribunal de Contas, ao Ministério Público e a quem quiser ouvir: se eu tiver um contrato público de uma obra qualquer e descumprir com essa obra, estou inviabilizada para qualquer nova licitação. Ou não é assim? Então, como é que a Malha Paulista, como é que a Rumo está litigando contra a União, com novecentas e tantas multas, só pagou duas, o resto está na Justiça, e descumpre contrato, abandonando malhas? Então, ela tem penalidade dupla. Ela não paga, está litigando contra a União, e abandonou contrato, descumpriu o contrato, como ela pôde entrar na licitação da Norte-Sul? Como é essa mágica? Eu queria aprender. Podem me ensinar aí, o povo. Como é que burla isso? As outras empresas têm que aprender também. Por que ela tem esse privilégio? Como o Tribunal de Contas permitiu isso?

Agora, para uma obrinha de um prefeito lá do fim mundo, não pode, não pode, não pode, nada pode. Eu sou a favor do rigor da lei, da fiscalização, da obra bem feita, da licitação honesta. Agora, não pode haver dois pesos e duas medidas. Dois pesos e duas medidas é muito triste para o País - muito triste.

Eu não consigo imaginar o que faz essa ANTT, porque esse presidente veio aqui outro dia, antes de sofrer busca e apreensão pela Polícia Federal, e não sabia nada com nada. Se não faz nem as normas de segurança! Então, a ANTT tem que ser chamada aqui, Presidente, para explicar o que ela faz. Porque ela não regula preço, ela permite irregularidade em licitação, ela permite a retirada do direito de passagem. Essa agência serve para quê e para quem? Para brasileiro, não é. Para brasileiro e para o Brasil, não é.

Estas são as minhas questões com relação ao TCU: as multas, malhas abandonadas e se permitiu essa empresa, superempresa, participar de licitação irregularmente, autorizou sem direito de passagem, diminuiu a concorrência, a outorga deu prejuízo ao País e agora nós vamos ter prejuízo com o povo.

Com o povo ninguém está preocupado. Só estão preocupados com a União. Então, vamos ficar aqui na União, porque, daqui para a frente, essa falta do direito passagem vai dar prejuízo às pessoas, àqueles que produzem, espalhados por este Brasil afora, que não vão ter concorrência no preço.

A ANTT eu queria saber como ela modula essa tarifa. Essa tarifa modulada é o seguinte, uma maravilha: tem a tarifa fixa, de 30% do frete rodoviário. Parabéns! São 60, não é? São 60 ou 30? Tem a taxa fixa. Acho que é 60 do preço ferroviário, ou do rodoviário. E tem uma taxa móvel, que ela não regula. Essa taxa móvel existe sem regulação da ANTT. Uma ela fiscaliza: "A taxa fixa, olha, não pode ser mais do que isso". E aí inventa. Eu até acho que deve ter custo mesmo, mas sem fiscalização, sem nada?

Então, na época de safra, Presidente, essa taxa variavelzinha, que só interessa aos donos das ferrovias, cresce para 120% do frete rodoviário. Sabe por quê? Porque ele disse que o dono da ferrovia não quer grãos, ele quer transportar o que é dele. E o preço vai lá para cima. Quando não tem, vira 90% do preço do rodoviário. Não sai disso.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone*.) - O cliente não tem opção.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Não, não tem opção. Só se for voando. Não tem opção.

Então, sinceramente, eu gostaria de que todos os meus questionamentos, além de querer a resposta do Maurício, do auditor - eu tenho dois irmãos auditores no Tribunal de Contas, concursados, e não tenho problema nenhum em falar, eu perguntei a eles -, eu gostaria que esta Comissão oficializasse essas perguntas ao Tribunal. Eles têm que nos responder.

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - À ANTT, sobre a formatação dessa tarifa e a respeito das normas de segurança.

Eu não li o projeto do Serra todo, mas a minha assessoria disse que ele propõe que tenha autorregulação. É verdade?

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET - Sim, privada.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu sei. Autorregulação é privada. Autorregulação com duas empresas? Não, Presidente. Essa aí não tenho condições de votar, não. Não há possibilidade, não há a menor possibilidade. A autorregulação só funciona quando tem concorrência, porque o preço do frete regula. Porque a concorrência faz a regulação...

Quando é monopólio ou oligopólio, a regulação própria faz a tarifa subir, meu Deus do céu! Será que não estão enxergando isso, não?

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É quase uma regra, é quase uma combinação de preço.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu que não entendo nada desse assunto, que entendo mais ou menos da roça... Parece que não dá certo, não.

A outra coisa é a seguinte...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Lembrando, Senadora Kátia, que a regulação de que estão falando aqui, a autorregulação, é operacional, estritamente operacional, não regula preço. Preço é Cade e a ANTT, na minha opinião.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Gente! Cade? O Cade tem que analisar a fusão de empresas. Agora, taxa?

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Quem tem que fazer é a agência, é a função de ela existir.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É a agência. Minha opinião converge com a sua. Não só nisso como na Anac também, na ANP e na ANEEL. Mas disso nós vamos ter poder de mudança.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Então eu vou encerrar. As suas perguntas são essas.

Agora, para os outros três, principalmente para o Bernardo, que é especialista na área, eu quero saber isto: nós estamos regulando aqui o quê? Quando nós aprovarmos regulação, ela será aplicada onde, em que lugar, porque os contratos já foram assinados?

Segundo: "Não, há umas ferrovias novas maravilhosas que vão ser construídas e nós vamos ter como aplicar essa regulação". Essa regulação, depois de contrato assinado, lei aprovada, vai valer para os contratos que estão sendo prorrogados e a nova licitação?

Lei não retroage para prejudicar. Aí, na questão de prejudicar, está prejudicando um contrato. Vai ficar contra o povo brasileiro. Não vai retroagir para prejudicar, não vai, porque, se não prejudicasse, tinham colocado direito de passagem. Eles não querem concorrência.

Então eu quero saber isto: se cada um de vocês pudesse ter o dom de fazer essa regulação, quais seriam os cinco pontos ou os três pontos básicos que vocês tratariam na condição em que nós nos encontramos hoje, esperando a Ministra Cármen Lúcia tomar uma decisão em favor do Brasil e colocar essa lei como inconstitucional? Pelo menos nós salvamos essas outras malhas, porque a Norte-Sul já foi. A Norte-Sul acabou. Não tem mais jeito. Está tudo perdido. Então, o leilão da Norte-Sul acabou com o sistema ferroviário brasileiro, na minha opinião. O que está pendente...

Porque essa *open access*... Eu vejo *open access* e dá vontade de rir. *Open access* tinha que ser a Norte-Sul inteira. *Open access* no mundo inteiro é uma coluna vertebral. Aí os pequenos todos vêm, porque é de graça passar aqui. Por que a Valec não fez isso? Ela já era dona da ferrovia. Por que, em vez de fazer falcaturia, como sempre fez, na construção da ferrovia, e foi todo mundo preso, não vai operar a ferrovia *open access*? Por que não fez isso? Aí vocês iriam ver chover pequenos operadores com essas *shortlines*, que são...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Costelas. São as costelas.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - ... pequenas linhas? As pequenas linhas. As costelas da espinha. Então, falar em *open access*... Sinceramente!

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Que não é *free access*; é *open access*, é pago.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Não, *open access* você paga taxas...

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - ... mas é muito baixo.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É um pedágio, é um pedágio.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - É um pedágio apenas, como todos os carros pagam pedágios por aí.

Então, eu vou ler mais o projeto. Interessa-me muito o assunto, e o Senador Serra merece o nosso respeito e consideração.

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Mas a maioria desse povo é de São Paulo, não é? Essa outra, a segunda é paulista, a empresa é paulista. Então, eu tenho certeza da legitimidade dele, mas nós que estamos nesse interior do Brasil temos que ter um olhar muito acurado a respeito do projeto e dessa regulação.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senadora Kátia, eu queria tentar animá-la um pouco...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Nossa, eu estou desanimadíssima!

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... da mesma forma que este iniciante no Senado está animado com essa relatoria.

Eu acredito, e vi isso na situação da Lei do Petróleo, que eu sempre menciono aqui, na década de 90, e depois em vários atos regulatórios de que participei como autor técnico, que uma lei não pode tudo, mas pode muita coisa. E, para responder a sua pergunta, já como Relator - modestamente apenas nesta Comissão, depois vamos seguir com outras Comissões e teremos a oportunidade de outros aprimoramentos -, eu estou tentando fazer o máximo possível para ajustar esse processo à realidade do que nós estamos passando. Evidentemente, e concordo com V. Exa. plenamente, nós estamos tendo muitos processos estranhos, atropelados, ao arrepio da lei, sendo feitos, tanto pelo Governo Temer, que passou, quanto por este Governo. E por isso tenho alertado tanto para tanta coisa, não só no setor dos transportes, da logística, como - já mencionei aqui - também no do petróleo. Inclusive, está ocorrendo um agora. Da mesma forma que a senhora falou de a Ministra Cármen Lúcia estar averiguando essa questão das renovações, eu falei também da TAG, que é um processo semelhante, uma venda sem licitação em uma subsidiária integral da Petrobras, que é um monopólio natural. É a espinha do peixe do gás natural de todo o Nordeste brasileiro. Isso está agora, agora à tarde, infelizmente tendo que passar pelo Supremo para decidir-se uma questão eminentemente regulatória.

Quando eu abri aqui, disse isto: é uma vergonha para nós ter agências reguladoras que passam recibo de incompetência todos os dias quando não conseguem regular monopólios naturais e obrigam-nos a fazer leis novas, como foi a Lei do Gás. E esse caso dos trens e do gás também, apesar de uma lei específica, ainda vai ao Supremo para tentar regular-se uma questão regulatória de monopólio natural. Basta força de regulação, não é nem força de lei, porque a lei já dá esse poder às agências. Então, eu me congratulo com V. Exa. sobre essa questão das regulações.

E, para me animar um pouco e nos animar, pelo menos, do poder que esta Casa ainda tem, acredito que a gente possa, de fato, aprimorar muito. V. Exa. pergunta o que nós vamos regular. Eu acho que nós vamos regular, sim, essas concessões que foram renovadas. A lei não retroage, mas o monopólio natural, como tese econômica, obriga a que a gente faça a discussão. Se houver dominação econômica e não houver acesso para quem quiser usar essas linhas tronco fundamentais para o escoamento da produção brasileira, terá que entrar em vigor a ação da agência reguladora. Isso não está proibido por lei, e a isso qualquer concessionário sabe que está sujeito.

Em relação à devolução das linhas, essas linhas que estão congeladas no tempo, que estão deteriorando, também vamos tentar através dessa lei aprimorar esse processo, fazer com que esses processos andem e que quem estiver ocupando ocupe usando ou, se não estiver usando, não tiver interesse, devolva para o Poder concedente ou para alguém que se interesse em pegar a servidão que está preservada. E essa é uma razão que afeta exatamente ao meu Estado: nós temos três linhas lá que estão abandonadas, com as servidões intactas, que a população, inclusive, preserva esperando docemente a volta de alguma ferrovia naqueles setores, naquelas regiões. E temos, então, um ativo importante, porque, pelo que eu me recordo, de algum pouco conhecimento que tenho nessa área, a servidão vale muito em um processo novo de ferrovia. A servidão pode chegar de um terço a metade do valor. Dependendo da extensão que está sendo coberta, o que você vai gastar de indenização, de devolução, de desapropriação, de acesso - fazendas, cidades que são percorridas - é muito dinheiro. Então, ter a servidão preservada é importantíssimo para a revitalização desses trechos. O que falta é o induzimento. A pergunta era: para onde vamos e quem vai fazer ferrovia nova? Vai depender do marco regulatório que nós pusermos de pé aqui.

Então, eu ainda acho que podemos estar de fato regulando não só o que já passou, atuando agora, infelizmente, mas obrigatoriamente atuando com o Supremo também nessa questão da revisão dessas renovações, desses direitos de passagem ou desses acessos. E principalmente, respondendo à pergunta - já abusando aqui de interferir nos palestrantes -, os três pontos básicos para mim são: acessibilidade; regulação, agência forte, segundo ponto; e, terceiro, induzimento à expansão da malha. Esses seriam os três objetivos que de cabeça me veem hoje aqui, como Relator dessa lei.

De fato, atacando desses três pontos, e aí são vários detalhes, eu acho que a gente faria uma missão cumprida belíssima aqui. Acho que a gente tem poder para de fato modificar essa realidade e atuar, ao mesmo tempo, na defesa das coisas que estão ocorrendo agora e que estão erradas.

Vou deixar vocês falarem, porque são os especialistas. Quem quer falar antes? Estamos com liberdade aqui.

Maurício primeiro, com a questão do TCU, depois Bernardo? *(Pausa.)*

Bernardo primeiro?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - O Maurício me delegou aqui...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O Maurício foi o primeiro inquirido.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Eu vou deixar o assunto mais espinhoso para o Maurício.

Senadora, na minha opinião, o correto seria paralisar os processos que estão em andamento de renovação, esperar sair uma lei que regule e oriente esses processos e, depois, retomar e ajustar os processos.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - Mesmo porque faltam dez anos para vencer. Nós temos dez anos para trabalhar.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO (Para exposição de convidado.) - É isso. É isso.

E o fato de não haver uma lei que oriente, dê as diretrizes e defina os limites para esse negócio está fazendo com que a agência piore, caminhe no sentido oposto ao que a gente está propondo e ao que parece ser uma unanimidade aqui da Mesa, que é o caminho em que se tem que andar. Quer dizer, hoje a proposta, pelo menos a que é pública e que a gente conhece, é muito ruim e tem uma involução em vários aspectos regulatórios fundamentais, como, por exemplo, no direito de passagem, que saiu de obrigação e virou possibilidade.

Então, eu acho que, se a gente conseguisse que o TCU sustasse essa análise até que saia a lei para ver o que tem que se ajustar no contrato, seria perfeito. Se não houver isso, nós vamos ter que pensar como é que... Senão, nós só vamos pensar em ferrovia no final do século XXI, e até lá nós vamos ficar com a ferrovia no padrão do século XIX, que é o que nós temos.

Quanto a essa primeira parte da pergunta, eu acho que vale a pena caminhar nessa regulação, e nós temos que criar condições de que ela seja efetiva, ou paralisando os processos que estão em andamento ou colocando na lei que esses processos têm que se adaptar; que, quando sair a lei, todo mundo terá que se adequar à lei. Eu não sei, eu não entendo de lei, acho que é por aí.

Dentre as três coisas que eu acho importantes, há uma que eu acho fundamental, que é criar um ambiente competitivo. Em todo lugar onde ferrovia andou para frente, foi porque já havia competição e ela tinha que se desenvolver para atender, ser competitiva para ter a carga, disputar o mercado. Ter competição em ferrovia, no modelo que a gente tem... No modelo *open access* é competição absoluta; no modelo verticalizado, como é nos Estados Unidos, a competição tem que se dar pela garantia do direito de passagem de outras ferrovias e de operadores independentes. Então, tem que haver uma parte da capacidade da ferrovia que está destinada a uso que não é com carga dela, é com carga de terceiros, é com operadores ferroviários independentes, porque aí você vai criar... Se há uma carga que a ferrovia não tem interesse em transportar, o seu transportador rodoviário pode comprar uns vagões e fazer um trem. Isso é uma coisa positiva: vai aumentar a utilização da ferrovia, vai baixar os custos fixos e todo mundo vai ganhar; o mercado ganha. Então, eu acho que esses dois aspectos do direito de passagem são fundamentais.

Eu acho que há uma coisa que a gente está negligenciando - a gente não sente no dia a dia, não é uma coisa muito forte nas discussões, mas eu acho que é fundamental -, que é definir um padrão de ferrovia que a gente quer. Nós estamos renovando... Eu disse isso aqui antes. Nós estamos renovando a concessão da Rumo no Governo, e a Rumo tem que passar a velocidade do trem de 13 para 25 - sei lá, uma coisa desse tipo. Poxa, a Norte-Sul anda a 40! Por que o trem da Norte-Sul vai andar a 40 na Ferrovia Norte-Sul e, quando entrar na Malha Paulista, vai rodar a 15? Por quê? Qual é a velocidade em que roda o trem da outra companhia do mesmo dono? Então, eu acho que a gente tem que ter padrões mínimos. A

ferrovia tem que ter esse padrão de velocidade, como o Maurício... E, para ter esse padrão de velocidade, eu tenho que ter essas características. Então, eu acho que isso também é fundamental.

E a terceira coisa...

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

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - É definir o que você quer da ferrovia. Eu estou renovando, e a Rumo está arrumando lá a linha dela. Está arrumando para que patamar, para que padrão? Certo? Eu tenho que dizer: eu quero que na Malha Paulista o trem tenha uma velocidade de percurso de 40km/h. Por que 25? "Ah, porque 25 é a média nacional". Você sabe por que 25 é a média nacional? Porque a Rumo puxa a média para baixo, e a VLI. Por que nós não pegamos como paradigma a Vale, por exemplo, que é uma ferrovia eficiente? Ou a MRS? A velocidade... A Rumo tem que ter uma velocidade compatível com outras ferrovias que são boas. Essa é a coisa.

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

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Na Norte-Sul é 40. Na Vale, os trens andam mais rápido, porque a linha é melhor e é duplicada.

O último ponto que eu acho fundamental também são os trechos abandonados. O mercado nosso interno...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - Só um minutinho, Presidente.

Essa velocidade, eles a jogam para baixo justamente para não sobrar capacidade de carga para terceiros?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - E não terem que fazer investimento.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O que faz da ferrovia uma coisa especial de se regular. Por isso eu disse que é muito complexo regular. É diferente de um gasoduto, por exemplo...

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - É diferente.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... em que você despacha uma quantidade, e ele viaja a uma velocidade uniforme. Aqui o cara pode fazer esse expediente.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Eu falei aqui...

(Interrupção do som.)

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - O grande risco que nós temos é que o frete (*Fora do microfone.*) rodoviário corre o risco de quase dobrar. O rodoviário.

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

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - E, quando isso acontecer e o produtor falar "com esse frete, eu não exparto", ele vai procurar e não vai ter ferrovia para transportar. Então, ele vai ficar refém daquilo: ou ele para de produzir ou ele paga aquele preço.

Agora, quando a gente olha no mapa os trechos abandonados, eles são os trechos que atendem o mercado interno brasileiro...

(Soa a campainha.)

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - ... que vão do Rio Grande do Sul até Fortaleza, São Luís. Esse sistema nós temos que resgatar.

E há uma outra norma importante: as empresas não podem conviver nem um dia com trecho abandonado; elas têm que devolver. E não concordo com o Maurício de que a devolução é complicada. Não, ela é muito simples: ela tem que devolver e indenizar os danos que causaram na ferrovia.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Contrato é contrato.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Eu tenho uma ferrovia lá no Rio Grande do Norte de que tiraram o trilho, não tem nem mais trilho. Ela vai de João Pessoa a Natal. Tudo bem, quanto é que custa botar essa ferrovia no padrão de operacionalidade dela? Essa é outra coisa que não está definida também: quais são as condições de trafegabilidade que

you tem que repor. Assim, já houve... A VLI devolveu a Linha Mineira. Calculou-se a indenização, ela pagou, e resolveu. Então, isso não pode ser uma dificuldade.

E, na hora em que o Governo receber a linha abandonada de volta, vai fazer um novo projeto para aquela ferrovia, seja asfaltar e criar uma estrada, seja criar um nicho de mercado que se identifica ali, de passageiro ou de carga, e fazer o negócio. Foi isso que fez a dinamização da ferrovia nos Estados Unidos, onde há 600 *shortlines*.

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

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu pedi ao Wagner... Quero pedir licença ao Maurício - o Wagner tem que sair - para ele dar a contribuição.

Rapidamente, Bernardo, comentando o que você falou, eu aceito as servidões até do jeito em que estão. Eu acho que o razoável seria recompor ao Estado o que ele recebeu. É como um locatário de um imóvel normal: você recebe o apartamento em condições de morar, devolve o apartamento em condições de morar.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Tem que ser razoável.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - E não é difícil, realmente, fazer esse cálculo. Acho que é só, realmente, ter vontade de fazer.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - E já há uma experiência. Isso já foi feito. **A SRA. KÁTIA ABREU** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - E é o Tribunal de Contas que tem que (*Fora do microfone.*)

obrigar a isso ou é a ANTT?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Não, é a ANTT.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - A própria agência. A agência. Tudo é a agência!

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Porque, assim, o contrato fala que...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É que a agência não funciona. Esse é que é o problema, Senadora Kátia, a senhora tem razão.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Acrescento essa pergunta para entender: por que não se exigiu a devolução das ferrovias abandonadas?

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Deixe-me só dar um esclarecimento aqui, Bernardo, rapidamente, em relação...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Isso é crime de responsabilidade.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - A nossa assessoria informa que nós temos que fazer um requerimento específico, que talvez possamos fazer juntos, e aprová-lo aqui na Comissão com essas perguntas para elas irem para a ANTT e para o TCU.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Só para complementar, é mais grave, porque, na renovação da Rumo que está sendo aprovada no TCU, eu estou deixando lá dentro um trecho que vai ficar abandonado mais 40 anos.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Aquele do Mato Grosso do Sul?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Aquele que vai para Panorama; que vai de Itirapina para Panorama.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Está renovando...

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Eu estou renovando a concessão da Rumo, estou deixando esse trecho concedido a ela, e ela...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - A Malha Paulista mais essa?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Mais essa. E essa não tem nenhum plano de restabelecimento de trafegabilidade. Quando se olha o plano de negócios, não há um quilo de carne passando nos 40 anos, daqui até o final do século.

(*Soa a campanha.*)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Desculpe, Presidente.

Qual o trecho dela, Bernardo?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Panorama e Itirapina.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Wagner, por favor.

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO - Bem, eu vou...

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

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO - Dois minutos...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu vou começar a botar tempo, porque, senão...

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO (Para exposição de convidado.) - Eu vou falar os nossos três pontos.

Primeira coisa: trecho abandonado. Nós acreditamos que nem sempre... Há trechos abandonados que têm carga. Foi estratégia da operadora abandonar o trecho para juntar tudo no trecho que ela queria desenvolver. Então, resolução imediata de trecho abandonado.

Dois: direito de passagem e operador ferroviário independentemente - incluir isso.

Agora, isso aí tem que ser quando os contratos terminarem. Há contratos que terminam daqui a sete anos, porque foram em 1996, 1997, 1998.

A terceira coisa, na minha opinião, é aumentar a eficiência das agências reguladoras.

Foi aprovado nesta Casa, semana passada, o projeto do Senador Tasso Jereissati...

(Soa a campanha.)

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO - ... que, na nossa opinião, é muito bom e ajuda a aumentar a eficiência da agência reguladora.

Por fim, nós achamos uma boa ideia, que precisa ser discutida, a autorização para ferrovias. É um tipo de outorga válido, que já existe com sucesso no setor portuário.

Nós temos 130 TUPs hoje. Poderíamos ter...

Este País é muito grande, e essa opção não deve ser rejeitada.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - A autorização nos portos já existe.

O SR. WAGNER FERREIRA CARDOSO (*Fora do microfone.*) - Temos 160.

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

Como é que vocês resolvem aí? Quem vai primeiro? (*Pausa.*)

O Maurício pode ir?

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY (Para exposição de convidado.) - Tudo bem.

Bom, em primeiro lugar, só um esclarecimentozinho: o Bernardo falou que a gente não está combinando bem a respeito da parte de devolução. Eu entendo diferente: eu acho que nós estamos combinando, sim, Bernardo. O problema é que eu coloquei de uma maneira como se eu estivesse propondo um caminho. Não; eu estou propondo é desdar esse nó, porque, do jeito que está hoje na legislação, não se pode devolver trecho viável. O que eu estou propondo é tirar esse nó. Como? Se vai ser devolução simples, se vai ser... Eu só coloquei a ideia de fazer uma devolução um pouco mais... Talvez mais ágil, porque a negociação com essas empresas, para fechar esses valores, é astronomicamente complicada. Você sabe disso. Os valores são altos. Essa devolução dos sete trechos da FCA chegou a quase um bilhão!

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Dá para a gente fazer um monte de ferrovia.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Dá. Dá para fazer um monte de ferrovia. Concordo contigo.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - Sugou bastante, não é?

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Na verdade, o que acontece, parece-me, é que, por conta dessa previsão de um valor muito grande, todo mundo vai empurrando com a barriga, não é isso?

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - É.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Se a gente pensar com a cabeça do...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Se for um pouco mais comedido nessa vontade, talvez a gente consiga...

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Se a gente pensar com a cabeça do empresário que é hoje dono de uma empresa dessa, ele tem um centro de custo, que é um ramal onde ele não tem lucro; para manter aquilo ele tem custo, não tem lucro... Ele diminui o valor da empresa dele... Porque diminui a lucratividade da empresa. Então, ele faz o quê? Abandona, não mantém, não opera, porque, naturalmente, esse trecho não traz lucro para ele no nível em que o trecho principal traz. Então, ele larga para lá.

E a lei não permite que esse "larga para lá" signifique "ANTT, licite esse negócio de novo". É nesse ponto que eu falo.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Desculpe...

É pior, porque, quando ele paga pela concessão, o valor que ele paga prevê que esses trechos sejam mantidos.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Sim.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Então, se você devolver, você tem que ser reequilibrado. E o TCU já bateu muito...

Quando a gente fez o contorno de Barra Mansa, o TCU chegou e falou assim: "Vem cá, e qual é o benefício que isso gera para a concessionária e como é que isso impacta o contrato dela?". Eu estou tirando um trecho ruim e botando um contorno novo.

Na Rumo, nós estamos botando vários contornos, e não fizemos essa conta, e o TCU não achou nada.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Não falou nada, não achou nada.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Então, com relação a essa devolução, eu acho que um ponto importante que a gente tem é tratar esse processo de devolução e tratar o processo de patrimônio, para que a gente possa realmente reutilizar esses trechos.

E, respondendo à Senadora Kátia - desculpe-me, Senadora -, eu tenho aqui duas posições que eu preciso deixar claras, antes de falar.

A senhora falou que tem dois irmãos dentro do Tribunal de Contas...

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

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - A senhora sabe como é que são os sigilos em processos em andamento.

Esse processo saiu da minha secretaria. Não participei dele. Na época, eu estava dirigindo a diretoria que cuida das obras ferroviárias, não a parte de concessão. Quer dizer, não acompanhei de perto, para poder lhe falar os detalhes, mas esse processo está hoje ainda em procedimentos internos do Tribunal, está lá com o Procurador, o Júlio Marcelo. E o gabinete...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - A licitação ou a renovação?

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - A renovação. A licitação já aconteceu.

A renovação está lá, no Júlio Marcelo, está em andamento. Então, eu não posso me posicionar a respeito desse assunto com tanta veemência.

E outra: como eu falei no começo da minha apresentação, eu não estou aqui representando o Tribunal. Então, eu não posso ficar tomando muita posição em algo que ainda não é público dentro do Tribunal. A senhora me desculpe. E eu vou parar por aqui.

Com relação ao caso da Norte-Sul, aí, sim, eu tenho duas opiniões, a opinião do Tribunal e a opinião do Tribunal.

Eu posso... Do mesmo jeito que a senhora conversa com os seus irmãos, e eles têm a sua opinião sobre os processos em que eles trabalham, no caso da Norte-Sul, eu devo confessar que, particularmente, eu tenho a mesma opinião de que a Norte-Sul é uma espinha dorsal.

Eu era inimigo da Norte-Sul quando eu entrei no Tribunal. Na primeira vez que eu estudei a Norte-Sul, eu tive que tirar o chapéu: ela é a única que faz a interligação vertical das nossas redes. Ela não deveria ser licitada, na minha opinião. Não deveria ser licitada como é, aos pedaços.

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

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Não deveria deixar de ser algo tipo *open access*, para poder ter...

E o caso da Valec, que eu acompanhei... Aquele projeto não foi para frente não pelo motivo de a Valec operar *open access*. A Valec tinha a capacidade sim. Ela tinha a diretoria de operações treinada, sob a gestão do Bento, e eles estavam preparados para agir como um GIF, um gestor de infraestrutura. Mas, quando veio aquela alteração, trouxeram para dentro da Valec algo inexecutável, que é comprar toda a capacidade ociosa da rede, vender isso e ficar com a diferença na mão, a prejuízo do Tesouro. Foi aí que o mercado bateu de frente, não quis fazer, e o processo morreu. Mas a Valec estava, naquele momento... Hoje ela não está mais, mas, naquele momento, estava preparada, sim, para operar as ferrovias dela, porque a Norte-Sul é concessão dela, a Fiol é concessão dela. Ela não teria que pagar para ninguém pela ociosidade, que foi a parte da equação que não funcionou.

Então, a minha opinião particular é exatamente a mesma: a Norte-Sul é estruturante. Inclusive, se for analisar o EVTEA dela, lá no começo, a análise de viabilidade econômica, ela era inviável! Ela é uma decisão de Governo desbravadora de mercado. Ela chega aonde não há mercado.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Belém-Brasília, quando foi feita.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY - Belém-Brasília.

Ela está... Esse trecho da Norte-Sul, que foi licitado agora, tem parte em Jaraguá, tem parte em Santa Bárbara, tem parte em Uruaçu... Não há absolutamente nada em volta desses pátios! Quer dizer, é um mercado que ainda vai ser criado, para poder justificar essa carga, para poder ter carga para transportar. Ou seja, ela tem um papel desbravador que faz parte da sua concepção, e, no momento em que ela é licitada, partida, esse papel não é respeitado.

Concordo em gênero, número e grau com a senhora, como cidadão, como engenheiro, como especialista no assunto. Como auditor, a opinião do tribunal é a que vale.

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

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET (Para exposição de convidado.) - Inicialmente, eu estou muito satisfeito, porque nós estamos aqui em unanimidade.

Eu repito que é lastimável o que aconteceu com a Norte-Sul, e a questão de, hoje, nós termos, inclusive, ociosidade em alguns terminais onde nós tínhamos investimento, é porque eu não tenho fluxo. Se eu tivesse o fluxo, a Norte-Sul estaria explodindo em áreas de desenvolvimento, e isso está sendo tolhido exatamente pela maneira como se conduz a questão do direito de passagem. E considero que a forma adotada na licitação não resolve o problema. Pelo contrário: agrava o problema.

Eu tenho aqui, inclusive, de fazer duas observações diferentes...

(*Soa a campanha.*)

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET - ... de outros pontos que foram abordados por vocês.

Um é o da Ferroeste.

A Ferroeste é uma ferrovia no Paraná, que liga Cascavel, lá no extremo oeste, passando por Guarapuava, num trecho de 250km, e que se conecta com a malha sul, para chegar a Paranaguá ou a São Francisco do Sul, que são os dois portos cujas interlândias se beneficiam disso. Essa ferrovia foi construída pelo Governo do Estado, é uma concessão do Governo do Estado e, evidentemente, precisa do direito de passagem, sem o que ela não tem condições de sobrevivência.

Nós fizemos uma análise, há uns três anos, com as cooperativas do Paraná, e concluímos que nós teríamos entre 7 e 10 milhões de toneladas de volume de cargas para utilizar a Ferroeste - a Ferroeste está operando na faixa de 1 milhão de toneladas. Eu não saberia lhes explicar - não sei nem se a ANTT sabe que existe o trecho - o porquê de as cooperativas não conseguirem ampliar o uso da Ferroeste. Foi um investimento extremamente importante, porque atinge uma área altamente produtiva. E por que que ela está sendo sufocada nesse seu caminho de chegar aos portos?

Então, esse é um exemplo claro em que nós estamos agredindo a sociedade brasileira, agredindo o interesse nacional, agredindo, inclusive, a ética, não deixando que aconteça esse caminho na potencialidade que ele teria.

Outra questão com a qual eu não me conformo é que uma pessoa, para ser candidato a Vereador no Município mais humilde deste País, se for ficha-suja, não pode. Agora, para entrar numa licitação bilionária, pode. Então, nós temos que dar uma olhada nisso, porque o cidadão está sendo inibido, evidentemente, porque é ficha-suja, tudo tem... Mas, espere um pouquinho: e para as outras coisas não vale?

Olha, eu tenho mais de 30 anos de história no setor bancário e eu aprendi que, quando você bate o olho na ficha do cliente, você faz ou não faz negócio.

Então, nós temos que purificar, evidentemente, os atores que entram nesse processo, porque, se nós estamos lidando com um padrão ineficiente, em termos de atores, o resultado vai ser ruim...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET - Isso.

Aliás, uma função que está implícita na sua atividade, não é?

E o que eu lastimo é que nós acompanhamos, inclusive, as audiências públicas, juntamente com Anut... Participamos, fizemos contribuições, chamamos a atenção para deficiências de estudo de mercado, no caso desse trecho da Norte-Sul, e eu não sei se vai ser contemplado no contrato, mas, até agora, os dados técnicos que nós temos... Vai prejudicar violentamente, Senadora, toda aquela faixa ali onde está o seu Estado.

Então, nós procuramos chamar à atenção a agência reguladora, e a agência reguladora deu uma resposta, porque a audiência é uma...

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO *(Fora do microfone.)* - Pró-forma.

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET - Uma figura de pró-forma - obrigado, Bernardo. É exatamente isso -, porque as respostas que a gente obtém, quando entra em questões mais complexas como esta, são respostas frugais, e isso não está ajustado.

E eu lastimo... Eu repito o que eu disse no início: eu lastimo esse processo de decisão na Norte-Sul, porque nós estamos tratando da espinha dorsal e nós precisamos mudar a história do transporte ferroviário no Brasil.

E esses procedimentos a que nós estamos assistindo não vão mudar para melhor, vão mudar para pior.

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

Obrigado aos quatro palestrantes de hoje.

Acredito que... O meu sumário é o seguinte: de fato, minha primeira impressão permanece: setor mal regulado, mal organizado, abandonado mesmo, do ponto de vista operacional, do ponto de investimento.

Há algumas ilhas de salvação aí, que têm também de se compor, de se colocar dentro da regulação ideal.

Trata-se, mais uma vez - desde o primeiro dia vem sendo dito isso -, de um monopólio natural que precisa de regulação extrema. Então, goste ou não goste, quem estiver nele tem que dançar conforme a música e conforme a sociedade reclama.

Monopólio natural, para quem não sabe, é aquele que é mais eficientemente exercido por um agente apenas do que por vários, em prol da sociedade. Então, são justamente os sistemas de rede, nos quais se encontram também as ferrovias, além dos dutos, linhas de transmissão, de uma linha de metrô numa cidade...

Então, isso exige regulação extrema, a ponto, como eu disse no início, de regular-se até a taxa de retorno do empreendedor. Então, se alguma coisa, mesmo no Canadá ou nos Estados Unidos, Senadora Kátia, é regulada ao extremo da taxa de retorno do empreendedor, tudo mais que nos falamos aqui é nada mais do que o óbvio que tem que ser regulado.

Devolução de quem não está trabalhando sob a concessão, editais que exijam um mínimo de qualificação financeira, jurídica, ética e técnica... Isso é o básico. Isso é o básico. E eu venho de um setor onde, felizmente, isso deu certo.

Estão tentando dismantelar agora, que é o setor do petróleo, mas nós não vamos deixar não. Agora, desde 97, que o setor do petróleo funciona bem, não houve nenhum escândalo, não houve nenhuma contestação desse tipo, de chegarmos ao TCU ou mesmo, pior ainda, ao Supremo, para reclamar questões de editais de licitação de empreendedores. Tudo está acontecendo...

Inclusive, agora, recentemente, houve um caso em que foi denunciado alguém que comprou, meramente comprou, um pacote de campos de petróleo da Petrobras, não havia chegado à ANP ainda, para avaliação, e a própria empresa recuou, porque percebeu que não tinha qualificação financeira, no caso, para assumir aquelas operações.

Então, você vê que a boa regulação, quando está bem posta, quando está bem colocada, já inibe sequer a intenção de coibir ou de fazer alguma coisa errada.

Então, eu queria agradecer a vocês todos.

Se algum de vocês quiser fazer alguma observação final... Se não, acho que esgotamos bastante o tempo, estamos aqui com o tempo bem adiantado..

Se vocês quiserem cumprir um minuto, rigidamente, eu dou um minuto a cada um. Pode ser?

Um minuto a cada um.

Bernardo.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO (Para exposição de convidado.) - Eu queria só ilustrar a sua fala, porque, o Fábio conhece isso bem... Nos Estados Unidos o preço é regulado. Se a ferrovia cobrar mais do que o custo variável, mais 68% do custo variável, isso entra em auditoria, automaticamente. O cara pode pedir a revisão do frete. Então, assim... A gente às vezes tem vergonha, acha que não pode regular, porque isso é uma interferência... Não é não. Isso é para organizar a atividade.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - Para tirar o abuso.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO (*Fora do microfone.*) - Para tirar o abuso.

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

O SR. MATHEUS BRAGA DE CASTRO (Para exposição de convidado.) - Só agradecer, em nome da CNI, o convite e ressaltar a importância que a indústria vê que as ferrovias têm não só para o transporte de insumos como o minério, que tem que ser transportado por ferrovia, de fato, mas as outras cargas - a carga geral, a carga do agronegócio. Só assim a gente vai conseguir diminuir esse custo logístico, esse custo Brasil que a gente tanto fala, e transportar as cargas pelo País de uma forma mais eficiente, com menor impacto ambiental e econômico para toda a cadeia produtiva.

Obrigado.

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

Senadora Kátia...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Não. Pode deixar eles terminarem. Depois eu falo.

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

Luiz.

O SR. LUIZ ANTÔNIO FAYET (Para exposição de convidado.) - Eu também só quero agradecer, cumprimentar, Senador, pela sua brilhante atuação, e dizer que a CNA está à disposição nesse caminho da defesa da livre iniciativa, porque o agronegócio brasileiro, mais do que outros, talvez, é um símbolo da vitória da livre iniciativa, e nós queremos que isso aconteça em todos os segmentos da economia.

O Brasil tem toda a chance de ser um país onde a população não precise passar fome. Agora, se nós não removemos essas capitâneas hereditárias, essas coisas todas, nós não sairemos do lugar em que nós estamos.

Meus parabéns, Senador.

Disponha sempre.

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

Maurício.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY (Para exposição de convidado.) - Bom, Senador, eu queria só realmente aproveitar para agradecer ao senhor o convite, o destaque de poder estar aqui falando, mostrando um pouco do trabalho que eu fiz, um pouco do meu lado engenheiro, menos auditor; agradecer à Senadora Kátia Abreu também, porque os pontos que ela levantou realmente são importantes. Eu acho que cabe, sim, levar essas perguntas ao Tribunal, já que a decisão foi do Tribunal como um todo. E que isso possa ser esclarecido, para o bem de tudo que está envolvido nisso.

Eu fico muito feliz em estar, de alguma maneira, contribuindo, porque esse processo que vocês estão levando à frente, esse processo que estão fazendo, de pensar numa nova regulação, em destravar o nosso mercado ferroviário, realmente

é o que se precisa, para dar mais um salto neste País, porque, como o Fayet muito bem coloca, demanda e produto a gente tem, não é?

E eu concordo também com o que o Bernardo está falando, só para chamar a atenção que nós estamos nos descuidando do nosso mercado interno, quando se fala de ferrovia. Realmente estamos, e isso precisa ser pensado e precisa ser olhado, porque o mercado americano, de que tanto se fala, que tanto é usado como paradigma, embora ele tenha 27 pontos de conexão com a ferrovia canadense e sete pontos com a mexicana, quando você olha a capacidade de carga transitada dentro do país, está quase tudo lá dentro; muito pouco é colocado para fora do país. Então, o foco deles é no mercado interno, e a gente precisava, de alguma maneira, trazer isso, porque eu já ouvi da própria Rumo que transportar contêiner, São Paulo, interior, na contramão da carga dela, é mais lucrativo do que a *commodity*.

Então, eles precisam acordar para esse mercado, mesmo os que já estão aí hoje. Eles têm na mão um mercado que eles não exploram, por "n" razões, mas que, com um pouco mais de capilaridade, trazendo *shortlines* para fazer essa capilaridade, essa última milha, essa distribuição final da carga, deixando para o caminhão os 400km, o que é natural do caminhão, eu acho que esse é o caminho.

E acho que a gente tem muito a contribuir.

O senhor está de parabéns, e espero muito sucesso na sua relatoria.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, Maurício. Consideração final, Senadora Kátia.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu gostaria, Presidente, primeiro, de parabenizá-lo pelo seu esforço, pelo seu empenho nesse tema tão importante para todos nós.

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - E sou sua parceira

Sou uma pessoa otimista por natureza, mas o senso de realidade me persegue. Sempre. Eu durmo e sonho com ele.

Então, eu queria deixar aqui uma sugestão, Sr. Presidente, mas penso que a Comissão poderia estar um pouco mais, no momento, mais presente, em que os colegas estivessem aqui, porque nós poderíamos fazer uma carta, oficialmente, ao Tribunal de Contas, educadamente, com todos os argumentos, com todos os Líderes, aproveitando o Serra, que é o Relator, do PSDB, e o próprio Davi Alcolumbre, nada mais, nada menos, já que o Dr. Maurício disse que essa prorrogação - ainda não está batido o martelo - pode ser suspensa, esperando uma Adin que está em curso e a regulamentação. A regulamentação do Congresso Nacional.

Então, que não invada isso, porque o nosso senso é de que isso está trazendo prejuízo ao País. Quem vai ficar aqui perdendo tempo, até uma hora, desta sem almoço, gente? Não é brincadeira isso.

Agora, no meu Estado, a bobagem já foi feita. Tocantins já teve um prejuízo. Gritei, gritei, gritei como louca, sozinha, aqui dentro. Não houve jeito.

Então, penso que as confederações precisam também sair do discurso e oficializar uma carta do setor produtivo, para essa suspensão. Largar o temor de Governo... Entidade de classe não pode ter medo de Governo. Quem tem que ter medo de Governo é empresa, empresário, porque vai sofrer perseguição. Entidade de classe só serve para isto: para ter coragem.

E fazer uma carta, não é agredindo, mas clamando pela realidade do País e pela produtividade de que tanto a CNI e a CNA falam. Essa é a hora de lutar pela produtividade; descer do palanque, fazer uma carta e mandar.

Então, eu penso que a CNC, a CNT, todos poderiam assinar uma carta conjunta ao Tribunal de Contas, aos ministros do Supremo, ao Presidente da República, ao Ministro Tarcísio, ao Ministro Paulo Guedes e à ANTT. Se precisar mandar uma para o Papa, a gente manda também. Não há problema nenhum. Eu não tenho o menor orgulho disso. Mas fazer uma carta bem feita e com todos os dados de que nós falamos aqui. Então, a gente não pode se omitir.

Parece que estou precisando fazer uma coisa concreta, porque estou sentindo que estou aqui há quantos anos, esperando essa ferrovia, esperando modular o sonho do País, e levar uma facada no peito, dessas, assim... Não estou mais em condições nem em idade.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Não se preocupe, Senadora. V. Exa. tem a minha solidariedade e faremos isso. Faremos juntos...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Uma carta igual para todos esses órgãos...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... tanto o requerimento aqui quanto a carta.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - E vamos pegar de todos os Líderes e tudo o mais. E do setor patronal, que clama tanto por produtividade.

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Dos consultores, dos operadores independentes, de todas as entidades... Vamos fazer uma carta única e mandar.

Quem quiser fazer a sua um pouco diferente que faça, mas com o teor de suspensão, até que a regulamentação seja feita pelo Congresso, até o final do ano, dizendo que nós temos dez anos. Mas que nós prometemos fazer até o final do ano.

Obrigada.

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Ele foi o primeiro professor da minha vida em logística e em infraestrutura - começamos há 12 anos - e o meu segundo professor foi o Bernardo Figueiredo. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Meus amigos, antes de encerrar eu gostaria só de fazer a nota de que estamos recebendo a ilustre visita, aqui, do indicado para assumir a Embaixada do Brasil em Paris, na França, o Sr. Luís Fernando Serra.

E veio justamente para vê-la, Senadora Kátia. Então, quero lhe apresentar.

Eu já o conheço há algum tempo, é uma pessoa extremamente capacitada e abalizada para estar lá, representando o Brasil.

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É um país no qual tenho nacionalidade. Tenho dupla nacionalidade. Tenho muito orgulho de estar aqui lhe apresentando hoje.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Por inveja, vou votar contra. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mas aí não vai ninguém, Senadora.

Quero dizer também, meus amigos, que eu... Quero deixar bem claro aqui que eu não vou passar por essa relatoria. Eu vou fazer parte efetiva desse processo. Então, nós estamos trabalhando, Senadora Kátia, em equipes, como eu já lhe disse, e nós vamos fazer isso. A sua equipe e V. Exa. são extremamente bem-vindas neste trabalho, que está sendo diuturno. Não estou aqui tratando desse assunto superficialmente, passando pela relatoria.

Estamos trabalhando com a equipe do Ministério, que está sempre em contato conosco, temos reuniões coletivas com eles... Estamos tendo reuniões, além das audiências públicas, com os agentes, com as pessoas. Muitos de vocês já estiveram conosco, e outros estiveram na primeira audiência também.

O gabinete da Senadora Kátia, como eu disse, é muito bem-vindo. O gabinete do autor, Senador José Serra - estamos trabalhando com eles. Tive reunião esses dias - como ele é meio notívago - 8h, 9h da noite, nós tivemos reuniões aqui no Senado, trabalhando nesse projeto. Então, estamos compondo.

Eu, mais uma vez dizendo: sou do Partido dos Trabalhadores, com muito orgulho, com muita honra, e estou trabalhando aqui, coletivamente, numa obra coletiva, para corrigirmos e aprimorarmos esse marco regulatório tão defeituoso como ele aparenta ser; aliás, como de fato é. Basta ver a situação do setor.

Temos, como eu disse, coisas luminares acontecendo, como investimentos de empreendedores tentando entrar e tentando já fazer alguma coisa nesse segmento. Precisamos apenas dar condição e também dar limites. Tudo que acontece dentro de um monopólio natural tem que ter limites.

Quero registrar que aqui estiveram marcando presença o Senador Marcelo Castro, Senadora Kátia Abreu, que ainda se encontra aqui, Senador Flávio Bolsonaro, Senador Lasier Martins, Senador Paulo Rocha, Senador Jayme Campos, Senador Marcos Rogério e Senador Paulo Paim, que, mesmo não sendo membro da Comissão, marcou presença.

Muito obrigado a todos.

Vamos encerrando por aqui e agradecendo, mais uma vez, a todos os presentes e a paciência de todos, que, mesmo sem almoço, estavam até agora conosco.

Obrigado.

(Iniciada às 11 horas e 16 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 32 minutos.)