



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

REUNIÃO

25/06/2019 - 17ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

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

Declaro aberta a 17ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

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

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

Aprovadas.

Aviso do Tribunal de Contas da União.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 299 do TCU - Plenário, Tribunal de Contas da União -, que encaminha, para conhecimento da Comissão, cópia de acórdão proferido pela Corte acerca de auditoria, com o objetivo de avaliar os obstáculos ao desenvolvimento da navegação de cabotagem, nos termos da Instrução Normativa da SGM nº 12, de 2019. O expediente, disponível para consulta na página da Comissão, aguardará eventuais manifestações das Sras. e Srs. Senadores, pelo prazo de 15 dias, após o qual, será arquivado.

Aviso do Tribunal de Contas da União.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 307, do Tribunal de Contas da União, que encaminha, para conhecimento da Comissão, cópia de acórdão proferido pela Corte acerca de solicitação formulada pela CI, em outubro de 2018, de realização de fiscalização para avaliar o procedimento de licenciamento ambiental das obras da BR-319/AM/RO, a fim de se apurarem os fatos e, eventualmente, se identificarem os responsáveis e se quantificar o dano ao erário referente à degradação do pavimento no trecho entre o KM 621,7 e o KM 655,7, bem como à inutilidade dos estudos ambientais produzidos por contratos do Dnit para o atendimento das exigências de licenciamento ambiental do empreendimento.

O TCU comunica à Comissão que a solicitação foi concedida e terá prazo de atendimento de 180 dias, a contar de 5 de junho de 2019.

No dia 28 de maio, a Presidência encaminhou, para autuação, uma série de documentos recebidos pela Comissão. Documentos que apresentavam - em cumprimento ao §2º do art. 23 da Lei nº 13.303, de 2016, Lei das Estatais - as análises anuais de atendimento de metas e resultados na execução dos planos de negócios e da estratégia de longo prazo de algumas empresas estatais e suas subsidiárias.

Um desses documentos, contendo relatório apresentado pelo Conselho de Administração da Empresa de Planejamento e Logística - EPL -, foi convertido no Ofício "S" nº 13, de 2019; outro relatório, encaminhado pelo Petrobras Gás - Gaspetro, foi autuado como Ofício "S" nº 17, de 2019.

Os processados foram encaminhados para análise prévia da Consultoria Legislativa do Senado Federal, que concluiu que os relatórios e análises de metas e resultados, tanto da EPL quanto da Gaspetro, referentes ao exercício de 2018, cumpriram as determinações do art. 23, § 2º da Lei das Estatais. Assim, as matérias não serão distribuídas para a relatoria, ficando disponíveis para eventuais manifestações das Sras. e Srs. Senadores, pelo prazo de 15 dias, após o qual serão consideradas conhecidas pela Comissão e arquivadas.

Comunicado da Presidência.

Audiência pública interativa.

Antes de iniciarmos, gostaria de informar que a população poderá participar do debate enviando perguntas e comentários ao nosso convidado. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

A presente reunião destina-se ao comparecimento do Ministro de Estado da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas, para expor assuntos de relevância do Ministério, nos termos do art. 50, § 1º da Constituição, e art. 397, § 1º do Regimento Interno do Senado Federal, bem como para debater a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, Fico, a renovação antecipada dos contratos de concessão das ferrovias Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas, a modernização e expansão do sistema ferroviário brasileiro e a execução do contrato de concessão dos trechos BR-116, 376, Paraná, e BR-101, Santa Catarina, Curitiba a Palhoça, controlada pela Arteris S/A, Autopista Litoral Sul, em atendimento aos Requerimentos nºs 3, 4, 8, 13 e 18, de 2019, da CI, de autoria dos Senadores Wellington Fagundes, Carlos Viana, Alessandro Vieira, Esperidião Amin.

Convido para que tome assento à mesa o Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas.

Cumprimento o Sr. Ministro Tarcísio Gomes de Freitas, a quem desde logo agradeço, em nome do Senado Federal, pelo comparecimento a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Meus agradecimentos igualmente aos demais presentes e àqueles que nos prestigiam com a sua audiência pela internet ou outros canais de comunicação do Senado Federal.

Vou direito ao ponto. É imprescindível diversificar e desconcentrar nossa matriz de transporte, obviamente sem deixar de investir na expansão e conservação das rodovias. Entendo que o momento para esse debate é oportuno, pois na atual conjuntura, as reformas do Estado foram elevadas ao centro da agenda política e, entre elas, creio que a modernização dos transportes seja uma das mais urgentes. Desse modo, uma das principais reivindicações do setor produtivo é a ampliação da malha ferroviária. Esta é uma questão da maior relevância e que teremos, nesta audiência, a oportunidade de discutir.

Atualmente, cerca de 60% das cargas são transportadas por rodovias, enquanto somente de 15 a 20% são escoadas por estradas de ferro.

Essa desproporção demonstra a necessidade da maior integração entre os modais, como acontece em outros países, reduzindo, assim, os custos do frete.

O caso da soja brasileira é emblemático: mesmo tendo registrado avanços recentes, ainda perde muito em competitividade de transporte para os Estados Unidos. Enquanto no Brasil o frete equivale a 50% do preço da soja, nos Estados Unidos, o custo de levar o grão até o porto fica somente em 15% do seu valor total.

Outro tema que não podemos negligenciar é o da conservação e interligação das rodovias por contratos de concessão. Mediante a atração do capital privado, precisamos fortalecer os processos estabelecendo mecanismos que garantam o efetivo cumprimento dos contratos.

Para atender os propósitos esperados nesta audiência, seguiremos a nossa pauta, que versa sobre tópicos de extrema necessidade e relevância para as regiões do País, bem como para a integração de todo o Território nacional.

Faço esses registros cumprimentando aqui os Senadores que subscreveram os requerimentos de convite ao Ministro Dr. Tarcísio a esta Comissão, oportunizando não só à Comissão, mas aos brasileiros, mais informações com relação àquilo que está na agenda do Ministério, na agenda do Governo.

E eu quero reiterar agradecimento ao Ministro, porque ele foi convidado para vir uma vez e acabou vindo duas. Na última oportunidade, aqui estive em razão de uma agenda com o Presidente Bolsonaro na Câmara. Não foi possível fazermos a audiência, mas naquela sentada, naquele momento, já antecipou algumas das pautas relevantes que nós teríamos a tratar na Comissão. E, hoje, volta à CI para fazer a sua apresentação e, ao final, ter também a oportunidade de ouvir as Sras. e os Srs. Senadores.

Eu comunico à Comissão que, além da agenda com o Ministro, Dr. Tarcísio, neste momento, na CI, nós teremos na parte da tarde, às 14h, a presença do Ministro de Minas e Energia, o Ministro Bento, já confirmada a sua participação aqui na Comissão de Infraestrutura.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador Esperidião Amin com a palavra pela ordem.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem.) - Além de saudar o Ministro, eu queria deixar registrado que estou apresentado um requerimento, no âmbito da Comissão de Infraestrutura, para que o Ministério de Minas e Energia nos forneça os documentos, inclusive relatório da Deloitte, que fundamentam a chamada incorporação reversa da Eletrosul à CGTEE. Eu não vou me alongar aqui.

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

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Mas eu queria pedir aos pares que permitissem a deliberação desse requerimento que está sendo apresentado e a deliberação dele o mais rápido possível, até para que o Ministro esclareça isso na sua vinda mais tarde.

Em síntese, a Eletrosul é uma empresa regional que ainda dá lucros. Ela está sendo incorporada à CGTEE do Rio Grande do Sul. A Eletrosul tem atuação em quatro Estados do Brasil: Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande. É a única entidade federal que tem sede em Santa Catarina, a única.

Todas as outras de âmbito regional têm sede em outros Estados. Ela está sendo incorporada - ela dá lucros - a uma empresa que acumulou prejuízos de R\$4 bilhões nos últimos anos. O nome disso é incorporação reversa. A meu ver, isso fere até os princípios mais elementares do capitalismo. O fórum de Santa Catarina, a bancada de Santa Catarina teve hoje uma audiência com o Ministro. E esse documento da Deloitte, que justificaria essa coisa curiosa, não é de conhecimento dos representantes do Estado de Santa Catarina nem dos outros representantes.

Então, eu estou fazendo essa solicitação. Gostaria de contar com a boa vontade dos companheiros para que aprovassem o requerimento para que nós tivéssemos acesso à instrução deste processo, como é chamado, de incorporação reversa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Esperidião Amin. O requerimento já se encontra sobre a mesa. Eu estou encaminhando à Secretaria para processá-lo. E, ao final da audiência com o Ministro Tarcísio, nós deliberaremos outras matérias, inclusive alguns requerimentos, e estará incluído o requerimento de V. Exa. para fazer constar já da audiência de hoje à tarde com o Ministro Bento. Agradeço a V. Exa.

Passo, neste momento, a palavra a S. Exa. o Ministro de Estado Tarcísio Gomes de Freitas. Informo ao Ministro que o tempo para a exposição será de 15 minutos, com tolerância desta Presidência. E, na sequência, as Sras. e Srs. Senadores terão oportunidade de fazerem seus questionamentos ou ponderações que acharem necessários. Os autores têm preferência na fala, e todos os inscritos devidamente.

Ministro, com os nossos agradecimentos, V. Exa. tem a palavra.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS (Para exposição de Ministro.) - Bom dia a todos.

Senador Marcos Rogério, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado; Srs. Senadores, é uma honra para mim estar, mais uma vez, aqui no Senado Federal. É sempre uma grande oportunidade de fazer a prestação de contas. Eu acho que é uma coisa devida, importante, necessária o Executivo estar no Parlamento, que é o titular do controle externo, pela Constituição, prestando contas, falando do que foi feito e do que será feito. Então, é com muita alegria que a gente vem à Comissão fazer essa prestação de contas e falar um pouco hoje também sobre o transporte ferroviário, que é tema da audiência. A gente vai colocar um pouco da estratégia do Ministério da Infraestrutura para fazer essa mudança na distribuição da matriz de transporte, que o Senador Marcos Rogério muito bem colocou.

Bom, nós começamos o ano e fizemos uma reestruturação no Ministério da Infraestrutura. Nós tínhamos lá uma quantidade de cinco secretarias e reduzimos para quatro. Hoje, nós estamos lá com secretarias que tratam do transporte terrestre e uma que trata do transporte aquaviário e navegação. Então, nós acrescentamos a navegação como uma atividade importante, com o intuito de favorecer ou impulsionar a cabotagem. A cabotagem para nós é fundamental. Observem que nós temos um transporte de cabotagem que vem crescendo a taxas interessantes. Vem crescendo 12, 15, às vezes, 18% ao ano, mas tem condição de crescer 25, 30%. Em breve, nós vamos lançar um plano para a cabotagem, para eliminar alguns fatores de custo, de maneira a tornar o transporte ainda mais atrativo. Temos uma secretaria cuidando da aviação civil e uma secretaria que cuida do fomento de parcerias.

Como nós colocamos no início do ano, uma das estratégias do Ministério da Infraestrutura é uma transferência maciça de ativos para a iniciativa privada, isso como forma de responder o nosso problema fiscal. Nós temos uma deficiência fiscal importante e só vamos ter condição de fazer investimentos em infraestrutura se nós contarmos com uma participação expressiva da iniciativa privada.

Na primeira vez em que nós estivemos no Senado, nós dissemos: "Olha, vamos fazer 23 leilões de concessão antes dos cem primeiros dias do Governo, antes de abril". E fizemos! Então, foram leiloados 12 aeroportos. A primeira vez que a gente fez leilão no sistema de blocos no Brasil, leilão muito bem-sucedido. E esse sucesso mostra, na verdade, apetite do investidor estrangeiro, mostra que o Brasil está na pauta, que os nossos ativos são bons e que há, de fato, um interesse na exploração desses ativos. Então, foram os 12 aeroportos em três blocos.

Bloco Nordeste, capitaneado lá pelo Aeroporto de Recife, discutimos bastante isso com o Senador Fernando Bezerra e tivemos um grande sucesso. Dizem que o sucesso foi devido ao fato de o Aeroporto de Juazeiro estar no bloco, dizem que Pe. Cícero abençoou. Aí eu não sei se é verdade, mas é uma questão de dívida lá com Padim Ciço.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Tivemos o bloco Centro-Oeste, que é um bloco que atende ao agronegócio, com os aeroportos de Rondonópolis, Sinop, Alta Floresta e Cuiabá. E o bloco Sudeste, que é um bloco muito vocacionado para óleo e gás, com os aeroportos de Vitória e Macaé.

Isso aí vai representar 3,5 bilhões de investimentos; investimentos que vão começar tão logo o contrato seja assinado, e gerar uma outorga à vista, *upfront*, de 2,3 bilhões. E nós temos mais 1,8 bilhão que nós vamos auferir ao longo dos anos de concessão. Então, são 4,1 bilhões de outorga, mais 2,3 bilhões *upfront* no momento da assinatura do contrato.

Fizemos o leilão da Ferrovia Norte-Sul, foi um parto de porco-espinho para ele nascer, mas o porco-espinho nasceu, nasceu bonito, nasceu gordinho. Foi um leilão bastante interessante que nos surpreendeu, surpreendeu pelo ágio de 100%, surpreendeu... Nós tivemos a Rumo vencendo esse leilão. E o que a gente pode esperar a partir da assinatura do contrato, que vai se dar em agosto, vai ser já o movimento do início de operação imediata na direção norte, na direção do Porto de Itaquí. E, no prazo de um ano e meio, os investimentos vão ser feitos, vão ser praticamente R\$3 bilhões de investimento, deixando essa linha operacional no sentido de Santos - o que é uma coisa bastante interessante. Então, uma ferrovia que originalmente está vocacionada para *commodities*, a gente vai perceber que vai atender muito a carga geral.

Aliás, fizemos agora, estamos começando a fazer e fizemos recentemente, a partir de Rondonópolis em direção a São Paulo, as primeiras operações *double-stack* do Brasil, ou seja, estamos trabalhando com os contêineres empilhados. Isso vai aumentar a nossa capacidade de transporte ferroviário. Então, nós já temos carga geral, nós temos carga frigorificada saindo de contêiner a partir do Mato Grosso em direção a São Paulo, em direção a Santos. E isso vai se tornar frequente. Nós vamos também ter a carga de Santos industrializada, a carga de São Paulo subindo para o Centro-Oeste, por meio de contêiner, tanto no sistema Malha Paulista, Ferronorte quanto no sistema Ferrovia Norte-Sul - Malha Paulista e Ferrovia Norte-Sul.

Fizemos a licitação de dez terminais portuários, três em Cabedelo, em Vitória, e seis em Vila do Conde, em Belém, todos os terminais de líquidos importantes também para essa logística de líquidos, que representam investimentos da ordem R \$630 milhões e geraram a outorga de R\$667 milhões. E a gente percebe o apetite do investidor. Muito interessante, porque na lógica, no nosso modelo, a gente sempre licita os terminais portuários com uma outorga simbólica, uma outorga de R \$1. O que nos interessa, ao final das contas, é a realização dos investimentos. E nós auferimos R\$667 milhões de outorga, também outorga paga à vista, paga para o *front*.

Há outros avanços. Nós temos alguns leilões já programados. No dia 9 de agosto, vamos fazer mais três leilões de terminais, dois terminais em Santos. Nós teremos líquidos em Santos e em Paranaguá, um terminal de celulose. No dia 18 de setembro, nós teremos o leilão da rodovia que liga Jataí a Uberlândia, uma rodovia que liga, então, Goiás ao Estado de Minas, ao Triângulo Mineiro, importante para o agronegócio. Está no TCU, com previsão de, assim que sair do TCU, a gente fazer a publicação do edital - e deve fazer a publicação ainda no ano de 2019 -, fazemos o leilão inclusive em 2019, dependendo do momento em que sair do Tribunal, da 101 Santa Catarina, de Paulo Lopes até a divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul, naquele trecho sul da 101. E firmamos aí 12 contratos de adesão, ou seja, para terminais privados, alguns de muita envergadura. Vou citar um terminal no Açu, que faz a regaseificação de GNL, ligado, então, a duas térmicas, que representam aí, que vão gerar três mil megawatts, três gigas de energia, um investimento da ordem de R\$13 bilhões, com uma geração de 13 mil empregos diretos e indiretos. Então, é algo bastante relevante.

Em maio, nós fizemos uma reunião do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos. A gente pode dizer que foi a maior reunião do Conselho, pela relevância. Nós qualificamos 22 aeroportos, que vão representar investimentos superiores a R\$5 bilhões. Tivemos aí três blocos: o bloco Sul, com os aeroportos de Curitiba, Bacacheri, Foz do Iguaçu, Londrina, Joinville, Navegantes, Pelotas, Bagé e Uruguaiana, o bloco Norte I - citei o Norte I porque nós vamos fazer o bloco Norte II, que virá na sétima rodada -, com os aeroportos de Manaus, Boa Vista, Porto Velho, Tefé, Tabatinga, Rio Branco e Cruzeiro do Sul, e o bloco Central, com os aeroportos de Goiânia, Palmas, São Luís, Teresina, Imperatriz e Petrolina. Então, são três blocos de aeroportos, que vão proporcionar, então, mais conectividade. Eu acho que isso é um movimento

importante para a aviação do Brasil, que se alia a outros movimentos importantes, e, mais uma vez, eu louvo o Parlamento pela aprovação da MP 863, que abriu ao capital estrangeiro as empresas de aviação, e, como reflexo disso, a gente já teve um novo entrante no mercado, a Air Europa, que se estabeleceu, e a gente vem mantendo conversas com mais três companhias que hoje operam no Chile e na Argentina e têm interesse também de operar no mercado brasileiro.

É óbvio que só isso não resolve. A gente tem um mercado extremamente regulamentado, e o excesso de regulação e a dificuldade de regulação também afastam o investidor, e uma das nossas missões, uma das coisas em que nós estamos trabalhando é a desregulamentação, que é uma das diretrizes do nosso Presidente Bolsonaro.

Temos algumas concessões que estão praticamente aptas para ir para a consulta pública: uma importante em Minas Gerais, que é a 381-262, pegando Minas e Espírito Santo, ou seja, Belo Horizonte e Governador Valadares, e a 262 até Vitória, que vai ter um investimento aproximado de R\$9,1 bilhões. É a rodovia que mais mata gente no Brasil, além de ser uma rodovia que atende ao Vale do Aço. Está com seu estudo pronto e indo para consulta pública. A 163 Pará 230, que tem um investimento aí de, praticamente, R\$2 bilhões, com estudo aprovado, e a ideia é iniciar a audiência pública também agora. Todas essas rodovias que vou falar iniciam a audiência pública até o final do mês de julho.

Observem que nós estamos num trabalho enorme lá para fazer a pavimentação da 163 Pará, uma pavimentação que é histórica. Fizemos 10 quilômetros agora, neste mês de junho, e estamos caminhando firmes na direção daquilo que foi prometido, que era acabar a pavimentação até Miritituba até o final do ano.

A gente, conseguindo realizar, cumprir essa meta - e vamos conseguir -, acaba com aquelas imagens daquelas filas, daqueles atoleiros. É uma coisa muito importante para o agronegócio, tendo em vista que do Mato Grosso devem subir para Miritituba, já a partir do ano que vem, 12 milhões de toneladas, 13 milhões de toneladas de grãos.

Também estamos aqui, Senador Irajá, com a 153, Goiás-Tocantins, que vai incorporar um pedaço da 080 e 414, também com investimento previsto de quase R\$8 bilhões. O início da audiência pública deve-se dar até o final do mês de julho. Então, os estudos estão praticamente concluídos para a gente fazer a nova licitação. Essa rodovia já esteve sob concessão, que teve um processo de caducidade.

Estamos trabalhando na estruturação das novas licitações das rodovias do Paraná. E temos mais 7 mil quilômetros de rodovias que estão em estudo hoje, sob responsabilidade do BNDES. Essas rodovias representam praticamente 50 bilhões de novos investimentos.

Temos oito terminais portuários que estão em estudo para novos arrendamentos - Itaquí, Santos, Suape e Paranaguá -, além de duas desestatizações. Estamos começando o estudo da primeira desestatização, que é da Docas do Espírito Santo, sendo levado a termo pelo BNDES. Esses arrendamentos de terminais devem representar R\$4 bilhões de investimento.

Priorizamos no conselho algumas obras para que sejam objeto de lupa no que diz respeito ao licenciamento ambiental. Destaco o derrocamento do Pedral do Lourenço, que é muito importante para a gente viabilizar a hidrovía do Tocantins.

Da BR-319, do Amazonas, a gente já está fazendo os projetos, a readequação desses projetos, porque o nosso intuito é, no ano que vem, já retomar a pavimentação da 319, que é um marco, é uma rodovia que se acabou, que já foi pavimentada. Então, a partir de 1978, na década de 70, o usuário pegava o seu carro em Porto Velho e ia dirigindo até Manaus. Infelizmente, nós perdemos essa estrada, mas a nossa ideia é retomar.

Retomamos a obra da 135, Maranhão, a recuperação e manutenção da 135, mas nós temos uma atividade de licenciamento importante para fazer a duplicação de Bacabeira até Miranda do Norte.

Estamos avançando bastante no diálogo com os indígenas, principalmente com os povos do Xingu, para fazer o licenciamento da 242, Mato Grosso, para poder retomar a obra, importante para o Senador Jayme Campos e para todo o agronegócio pujante do Mato Grosso. Além disso, a 080, Mato Grosso, é objeto dos nossos esforços de licenciamento.

Na 135, Bahia, nós temos um problema de cavernas. Observem que a 135 é uma rodovia importante que atravessa, corta vários Estados. E há trechos não pavimentados ainda na Bahia e em Minas Gerais. Então, a nossa ideia é fazer a pavimentação desses trechos.

Além daquele trabalho bacana que está sendo feito no Piauí, Senador Elmano, de alargamento da rodovia... Nós vamos chegar ao final do ano com 140km de alargamento feitos, ou seja, adaptando aquela plataforma antiga de 6m a uma plataforma de 12,5m. É uma coisa que realmente já está tendo repercussão no que diz respeito à diminuição de acidentes e ao salvamento de vidas. Então, o número de mortes neste ano na 135, Piauí, já foi menor, menos da metade do número de mortos no mesmo período do ano passado. Então, a intervenção que está sendo feita já está gerando resultados.

A gente começou uma coisa bastante interessante, que foi o diálogo com as bancadas. Começamos a fazer isso já no início do ano, visando ao remanejamento de recursos orçamentários.

Então, como o recurso é pequeno, é necessário concentrar os recursos naquelas obras que são mais relevantes e que estão em andamento, e também na manutenção. A gente tem tido o aval das bancadas para fazer os remanejamentos. Aqui eu já presto a minha homenagem às bancadas que têm anuído com esses remanejamentos. Esses remanejamentos têm proporcionado, então, a retomada de obras importantes.

Tivemos várias entregas nesse período, até em função disso.

Em fevereiro, nós inauguramos 79km na BR-235, Bahia, e 34km na 101, Alagoas...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Além do contorno de Iconha, na 101, Espírito Santo.

Em março, inauguramos a revitalização do Aeroporto de Macaé, que logo depois foi leiloado. Inauguramos a restauração da pista do Aeroporto de Montes Claros, em Minas, e a pista do Aeroporto de Curitiba, no Paraná.

Em abril, inauguramos a duplicação de 54km da BR-050, em Cristalina-Catalão; o novo terminal do Aeroporto de Macapá - ficou muito bacana, com a presença do Presidente da República; e a modernização do Aeroporto de Marabá.

Em maio, inauguramos o Viaduto da Casa da Moeda, no Rio de Janeiro, o Aeroporto de Uberlândia, o Aeroporto de Imperatriz e 20km de duplicação da 163, Paraná.

Em junho, 8km de duplicação da 470, Santa Catarina - o Senador Esperidião Amin esteve conosco lá na primeira entrega, mas a gente já viu que nós temos condição de chegar a 20km duplicados até o final do ano. A obra está andando bem em dois lotes; o alinhamento e reforço dos Berços 3 e 4 do Porto de Itajaí; as marginais da via expressa de Florianópolis, na 282; conseguimos concluir a pavimentação de 10km, na 163 do Pará; concluímos o Trevo do Morro Reuter, na 116, Rio Grande do Sul; e a travessia de Monte Alegre, na 365, Minas; e estamos praticamente finalizando 12km de duplicação da 381, Minas.

Vamos contar com o nosso Senador Rodrigo Pacheco na inauguração e também no lançamento da consulta pública da 381.

A primeira etapa da revitalização e ampliação do Aeroporto de Foz de Iguaçu. E estamos retomando algumas obras: a dragagem do Porto de Rio Grande está praticamente concluída; da Ponte do Abunã a gente termina concretagem nesta semana, até o dia 29.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Devemos fazer, em breve, uma visita lá.

Começamos a duplicação da BR-316, Castanhal-Salinópolis; reativação de IP4 no Amazonas, Borba, Beruri e Canutama; pavimentação da 156, Amapá, que está em mobilização - a gente vai começar agora.

Vamos levar o Lucas Barreto lá e o próprio Senador Davi para ver essa obra.

O acesso a Capuaba e o Contorno Mestre Álvaro, duas obras importante no Espírito Santo.

Iniciamos a construção da segunda ponte de Foz.

Uso de criatividade, porque, observem, não há dinheiro para fazer investimento de R\$450 milhões, mas a gente tem Itaipu, que tem obrigação de aplicar aquele recurso que sobra. Então, o que fizemos? Um convênio com o Governo do Estado do Paraná. O Governo do Estado do Paraná sub-rogou todos os nossos contratos de construção e supervisão. Itaipu paga o Governo do Paraná, porque aí a gente foge da questão do teto; eles fazem a obra, a gente supervisiona, e assim a gente colocou a obra para rodar. Criatividade pura.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Depois, quando eu falar nossa estratégia para ferrovias, eu vou falar dessa criatividade também.

Fiol II: a obra está em bom ritmo.

Duplicação da 116, Rio Grande do Sul: a ideia é entregar pelo menos 60km em 2019. Nós não tínhamos entregado sequer 1km de duplicação até o momento.

Retomamos a duplicação da Reta Tabajara, Senador Jean Paul, lá no nosso... no Rio Grande do Norte, na 304; os viadutos da saída de Teresina que estão em andamento, a nossa 343, do nosso Senador veín trabalhador, e vamos, em breve, dar a ordem de serviço da ponte Xambioá, Senador Irajá. Vamos ver aí, só a data agora, para a gente ir lá, dar a ordem de serviço.

Fora isso, estamos conduzindo aí a pauta dos caminhoneiros, então, o estímulo ao cooperativismo, uma nova tabela que seja mais aceita por todos, por embarcadores, por caminhoneiros. Eu pensava que iria ser um desafio quase insuperável

estabelecer o consenso, e não está sendo, a gente está conseguindo construir o consenso. Isso vai ser fundamental para restabelecer a paz aí no transporte rodoviário de carga.

Enfim, iniciamos um processo importante de desburocratização, que foi o Documento de Transporte Eletrônico, que está congregando 15, 20 documentos num único documento. A gente faz a aquisição dos dados de transporte, origem, destino, dados fiscais com o veículo em movimento, sem a necessidade de parada em posto fiscal e, com o veículo em andamento, a gente faz o agendamento no porto. Então, ele chega no porto, abre a cancela e já sabe onde tem que parar, onde vai fazer o desembarque.

Enfim, temos aqui algumas coisas importantes no Congresso, que é o PLS 261, de 2018. A gente tem mantido uma agenda de trabalho aí constante com o Senador Jean Paul. É um projeto que está no foco da nossa estratégia, para ferrovias.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O novo marco legal de licenciamento, que está na Câmara, a modernização da lei de licitações e contratos, que está lá também, e a gente vem acompanhando com carinho aqui o processo de modernização na cabotagem. Nós temos também contribuições para fazer nesse processo.

Então, eu vou passar aqui um pouco para a questão das ferrovias. O trabalho das ferrovias compreendeu primeiro um diagnóstico. A gente verificou primeiro como estava a nossa performance, a nossa posição em relação aos nossos pares e a nossa situação, e a gente repara que o Brasil tem uma baixa densidade de malha, comparado a outros países de dimensões continentais, um pequeno *share* no modal de transporte, uma pequena participação das ferrovias no modo de transporte e pouco investimento por quilômetro de malha.

Então, na configuração que a gente tem que mudar nós temos uma malha total de 28 mil quilômetros e...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... nós já chegamos a ter 36. Nós tivemos um impulso grande de 1854 a 1913 e, nos 13 primeiros anos do século XX, nós chegamos a construir dez mil quilômetros de ferrovia, mas o fato é que nós só temos 28 mil quilômetros e a nossa expansão hoje vem num ritmo lento e, para mudar esse ritmo, nós estabelecemos uma estratégia que está calcada em alguns pilares.

Um primeiro pilar são as novas concessões ferroviárias. Nós fizemos a concessão da Ferrovia Norte-Sul, estamos concluindo os estudos para a concessão da Ferrogrão e concessão da Fiol, a Fiol que vai ligar Caetité a Ilhéus, na Bahia, essa é uma concessão importante, vai atender hoje o minério de ferro, mas com possibilidade de a gente expandir essa ferrovia mais tarde para o oeste, pegando também o agronegócio baiano e ligando, chegando até a Norte-Sul. A concessão da Ferrogrão, que vai ligar Sinop a Miritituba.

A Ferrogrão é uma revolução, Senador Jayme, porque nós temos o Mato Grosso lá, produzindo 62, talvez, esse ano, 65 milhões de toneladas de grãos, plantando lá em nove milhões de hectares. A gente tem a possibilidade de plantar ali ainda mais dez, 14 milhões de hectares. Ou seja, o Imea disse que a gente pode chegar a 120 milhões de toneladas em 2028.

Ou seja, tudo que a gente fizer de logística para Mato Grosso é pouco, ainda vai faltar.

Então, a Ferrogrão vai ter um papel fundamental, vai ser uma ferrovia que vai ligar Mato Grosso aos portos do Arco Norte, a Miritituba, que, alguns anos atrás, tinha uma capacidade instalada de 3 milhões de toneladas e hoje já tem de 14 milhões de toneladas. Isso vai ter uma repercussão muito grande no frete. São as duas concessões que estão na pauta.

O segundo pilar da estratégia é a prorrogação antecipada dos contratos de concessão de ferrovia existentes. Isso vai proporcionar investimentos nessas ferrovias. É bom que se diga o seguinte: nós não vamos fazer a prorrogação de todas as malhas, nós vamos fazer daquelas que representam vantajosidade para a administração. E a vantajosidade tem que estar muito clara. Então, por exemplo, estamos discutindo e discutimos bastante com as bancadas de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Senador Nelsinho, a prorrogação da Rumo, da Malha Paulista. Nós temos um investimento importante que vai ser feito lá, um investimento da ordem de R\$6 bilhões, nos próximos cinco anos, o que vai elevar a capacidade da ferrovia dos atuais 35 milhões de toneladas para 75 milhões de toneladas. Ou seja, são 40 milhões de toneladas a mais que vão ser proporcionadas por esses investimentos em pátios...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... investimentos em duplicação, em rebaixamento de linha. Como eu falei, a gente já está operando o *double stack* de Mato Grosso, de Rondonópolis para São Paulo, então, a gente viu que foi necessário fazer rebaixamento de linha para que isso fosse possível. Então, é um aumento de capacidade expressiva. E o concessionário, a partir desse aumento de capacidade, vai fazer o quê? Vai buscar trazer carga para sua ferrovia. E isso, obviamente, vai ter um reflexo imediato no frete.

Nós concluímos os processos de prorrogação da Vale. A Vale também tem contrapartidas muito claras, e nós vamos fazer, por exemplo, como contrapartida, a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, e aí tem uso da criatividade pura, Senador Marcos Rogério. O senhor observe o seguinte: a gente faz a precificação da ferrovia, a gente coloca lá o que a ferrovia vai ter de receita, tiramos da receita o custo operacional, tiramos do custo operacional a depreciação, os impostos...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... os investimentos que vão ser feitos na própria linha na eliminação de conflitos urbanos, na eliminação de conflito cidade-ferrovia, nas travessias em nível, então, todas essas eliminações de conflitos representam investimentos na própria linha. Quando a gente subtrai isso da depreciação imposta, a gente tem o valor líquido. A gente traz esse valor líquido ao valor presente e a gente tem o valor da outorga, e essa outorga deveria ser paga à União. Ou seja, não seria nenhum absurdo colocar 6 bilhões, 6,5 bilhões nos cofres do Tesouro; seria até interessante para amortizar o nosso estoque de dívida. E, em vez de colocar esse dinheiro no Tesouro, a gente está capturando esse dinheiro no sistema ferroviário. A concessionária vai pagar a sua outorga fazendo uma obra ferroviária. Por exemplo, no caso da Vitória a Minas, vai ser feita a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Então, ele vai construir uma ferrovia que vai ligar produção, vai ligar o Vale do Araguaia à Ferrovia Norte-Sul. A gente está falando de uma bacia de produção de 16 milhões de toneladas ali.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - E, no final das contas, o que é isso? É oferta, é mais oferta ferroviária. Então, no final, quando a ferrovia estiver pronta, aquilo que não despertaria interesse do privado, porque o VPL é negativo, o Valor Presente Líquido é negativo, em função do risco de engenharia, em função do risco de meio ambiente, passa a ter VPL positivo, porque a gente venceu o risco de engenharia.

Quando a ferrovia estiver pronta, de quem é a ferrovia? Do Estado. A ferrovia é da União, e o que a União vai fazer? Vai licitar a operação. E quando licita a operação, se eu já venci o risco de engenharia, eu vou auferir uma nova outorga. Então, aquela primeira outorga vira uma nova outorga. Eu faço a ferrovia, fico com o equipamento e gero uma nova outorga. Então, fiquei com a ferrovia, criei uma nova outorga, que vai poder ir para o Tesouro ou ser reinvestida no sistema. A gente poderia pegar, por exemplo, a nova outorga da Fico, que está indo até Água Boa, e estender a ferrovia, por exemplo, até Lucas do Rio Verde.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É uma grande possibilidade.

Então, com isso a gente vai fazer a segregação da linha da MRS, em São Paulo, que vai permitir, por exemplo, o investimento no trem intercidades. Vai ser o primeiro trem de passageiros de média velocidade que vai ligar Americana, Campinas a São Paulo. Nós vamos fazer a extensão da Vitória-Minas ligando Cariacica até Anchieta, que é um trecho importante. A gente deixa de operar com mineroduto e passa a operar minério por ferrovia, usando as pelotizadoras e o porto de Ubu, que estão hoje ociosos. A gente vai fazer a ferrovia de integração do Centro-Oeste, ou seja, estamos impulsionando e colocando vários equipamentos, fora a própria ampliação de carga da malha paulista por meio da prorrogação.

Há de se ressaltar também que a regulação vai ser revista no contrato. De que forma? Hoje, nós temos algumas dificuldades para fazer investimentos...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... e para operar o direito de passagem, e essas dificuldades simplesmente vão desaparecer. Por quê? Nós vamos ter obrigações muito claras, servidões muito claras de investimento, que vão ser distribuídas ao longo do tempo. Esses investimentos vão ter data para acontecer e punições muito rigorosas no caso de não cumprimento.

Nós vamos ter também o estabelecimento das regras para acesso à malha, ou seja, nós vamos eliminar as barreiras de entrada, vai estar muito bem definido quais são os critérios para que maquinistas possam acessar a malha, quais são os critérios de manutenção ou os requisitos de manutenção das composições para que haja acesso a essas malhas. Nós vamos ter o estabelecimento dos critérios para transferência de eletrônica embarcada para despacho de trens, nós vamos ter o estabelecimento da quantidade de pares de trem/dia e o valor de tarifa-teto. Ou seja, as tarifas dentro dos acordos operacionais...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... se dão num ambiente de livre negociação, mas a gente estabelece a tarifa-teto.

E além disso nós vamos monitorar o índice de saturação da via. Isso significa que esse índice de saturação vai estar atrelado a um gatilho de investimento. A partir do momento que a via satura, dispara-se o gatilho de investimento e a gente vai então determinar novos investimentos para que a gente sempre mantenha capacidade ociosa para recepcionar carga de terceiro. Isso já está funcionando. Hoje a gente já tem a FCA operando na malha paulista, a gente tem carga da MRS operando na malha paulista, nós temos carga da Rumo operando na linha da VLI, nós temos carga da Rumo e da VLI operando em Carajás.

O direito de passagem, absolutamente, não é uma dificuldade, ele vai acontecer, vai ser exercido, até porque a gente está criando um excedente de capacidade.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Só para se ter uma ideia, a linha de Carajás foi duplicada e nós temos hoje uma linha operando com 240 milhões de toneladas de capacidade, quando a Vale tem usado, lá no Norte, 199 milhões. Ou seja, eu tenho 40 milhões de toneladas excedentes, e aí o melhor negócio para o concessionário é abrir a linha, porque eu tenho uma receita de operação com um custo de manutenção que é extremamente marginal. Então, do ponto de vista econômico, faz muito sentido.

A partir do momento que a gente começa a proporcionar o choque de oferta, o direito de passagem deixa de ser um problema. E o outro pilar da nossa estratégia é justamente as autorizações que são objeto do PLS 261, de 2018. Essas autorizações vão aproximar o nosso modelo do modelo americano, ou seja, a partir do momento que uma determinada empresa, que um determinado investidor tenha interesse em operar um determinado segmento, ele vai receber uma autorização...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... para operar. Ele vai fazer um investimento, ele vai ligar "a" a "b", e vai ser autorizado a fazer investimento. Toma o risco de engenharia, mas, em compensação, ganha a perpetuidade. A perpetuidade faz muita diferença na decisão de investir: não faz o menor sentido eu tomar um risco de capital, que é muito elevado, para depois ter o bem devolvido após um período de reversibilidade. Isso é um risco grande para quem resolve tomar essa decisão de investir, e a gente torna o processo, dessa forma, mais simples, menos burocrático e também mais ágil, e a gente elimina esses riscos. Então, o operador ferroviário que tem o objetivo de fazer uma implantação toma aquele risco de engenharia, mas, em compensação, tem a perpetuidade, tem a liberdade de tarifa, a gente controla a tarifa por meio da concorrência, por meio da disponibilização de novos trechos, e nós temos certeza que este...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... movimento é um movimento que vai proporcionar a utilização de trechos abandonados na Malha Sul, que vai proporcionar a utilização de trechos abandonados na malha da Transnordestina, principalmente aqueles que ligam as capitais do Nordeste, que vão poder servir, de repente, a outros fins, tanto para carga quanto para passageiros; trechos que estão sem uso também em Minas Gerais, na Bahia, além, obviamente, da execução de novos segmentos, como, por exemplo, a própria extensão da Fiol, que poderia ser feita dentro do sistema de autorização. E não dá para falar em ferrovia sem falar na Transnordestina - acho que o Senador Fernando Bezerra está lá, ansioso, o Senador Elmano também, e se eu não falasse em Transnordestina ia ser espetado aqui. Nós iniciamos uma negociação, que é uma negociação bastante dura, com uma concessionária, onde nós estamos impondo...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... que seja empregado capital próprio para a retomada imediata de obras. Foi feita uma proposta de composição - parte capital próprio, parte recursos de fundo -, e nós não aceitamos, por uma razão simples: senão a responsabilidade ia ficar toda nossa, de aprovar todos os projetos pendentes ainda e conseguir no TCU a liberação para utilização desses recursos. Nós impusemos, então, que a obra este ano fosse retomada totalmente com recursos próprios, estabelecemos o montante de R\$257 milhões para isso, e houve acordo, e a ideia é que a empresa inicie a mobilização de imediato, para a retomada da obra da Transnordestina.

Então, eu acho que isso é uma grande notícia, e aí, a partir do ano que vem, a gente caminha... neste segundo semestre a gente caminha com a aprovação desses projetos ainda pendentes, o que liberaria no TCU a utilização dos recursos

disponíveis nos fundos para essa obra. Além disso, a gente está negociando também a possibilidade de vir um usuário investidor que faça o investimento e, como contrapartida, terá o direito de operar determinado segmento.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Então, são as maneiras que nós visualizamos para retomar o empreendimento da Transnordestina.

A gente deve ter em breve - e a nossa ideia é levar o Presidente da República lá, para dar a ordem de serviço de reinício - essa retomada. A gente está agora só acertando a questão de cronograma, mas provavelmente deve ser em agosto a retomada da obra nas três frentes. Então, basicamente é isso, falei muito em linhas gerais.

Como eu vim aqui para debater, acho mais importante agora ouvir os Srs. Senadores do que falar. Estou pronto para as discussões.

Agradeço a oportunidade.

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS) - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS) - Apenas para parabenizar V. Exa. mais uma vez por objetivamente trazer aqui o Ministro. Quero cumprimentar o Ministro Tarcísio que, sempre que solicitado, esteve à disposição desta Casa. E quero dizer que esses exemplos devem ser seguidos pelos outros auxiliares do Senhor Presidente, para a gente poder tirar as dúvidas. Parabéns a V. Exa., de manhã o Ministro Tarcísio, de tarde o Ministro Bento. Estaremos aqui juntos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Nelson Trad, Presidente da Comissão de Relações Exteriores do Senado Federal, membro desta Comissão também.

E agradeço desde logo as manifestações do Ministro Tarcísio, que está um craque, tecnicamente preparadíssimo e politicamente habilidoso, afinadíssimo. De todas as disposições feitas, ele pinçou os temas que são do interesse, obviamente, da população, que cada um dos Sras. e Srs. Senadores representam aqui na Comissão, já dando respostas efetivas, o que é muito importante.

De Rondônia, ele só falou da Ponta do Abunã... A 319, que faz a ligação entre Porto Velho e Manaus, está na agenda de compromisso do Governo. Eu agradeço.

Aproveito a oportunidade, já que ele falou muito do Nordeste, Senador Líder Fernando Bezerra, para cumprimentar V. Exa. Esta semana que se encerrou, tive a oportunidade de estar na terra do nosso Líder Fernando Bezerra, conhecendo Petrolina, uma cidade maravilhosa, acolhedora...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Capital brasileira da fruticultura.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - ... conhecemos lá algumas culturas extraordinárias, da manga, da uva. Eu fiquei encantado com aquela cidade e encantado também com o Prefeito Miguel Coelho.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Talvez, não sei, é a melhor parte da família, né, Espiridião: muito jovem, mas extremamente preparado e ousado nos projetos que tem para a cidade. E eu fiquei realmente tocado pelo que vi lá.

Parabéns a V. Exa. Parabéns ao Prefeito Miguel Coelho e ao povo de Petrolina, que é carinhoso, receptivo, foram momentos realmente de grande aprendizado. Cumprimento V. Exa.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Depois da sua visita, nós estamos aguardando a visita do Ministro Tarcísio, porque há importantes obras sendo tocadas pelo Dnit lá em Petrolina também.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Olha aí. Quando ele for, vou pegar carona para ir junto, voltar. O Presidente da Caixa já esteve três vezes, o Presidente da Caixa estava conosco na missão.

Mas eu queria abrir agora oportunidade para os Senadores autores dos requerimentos: Wellington Fagundes, Carlos Viana, Alessandro Vieira, Espiridião Amin.

Espiridião presente, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Para não destoar, eu vou começar pela parte boa, porque assim a gente vai no mesmo ritmo de aplauso, de alegria. Líder do Governo é sempre alegre.

Eu quero também fazer minhas as manifestações públicas de aplauso à atuação do Ministro. Conhece o assunto, procura falar a verdade em consonância com os fatos e com as possibilidades, e me reportando à sua estada em Santa Catarina, que ele mesmo assinalou, nos dias 17 e 18 passados - segunda e terça-feira da semana passada -, eu reitero as suas observações, muito embora ele tenha ficado devendo - eu faço questão de deixar assinalado -, primeiro, uma visita à região da Baía da Babitonga, compreendendo aí o Porto Itapoá, que é um modelo surpreendente de eficiência. Até o Senador Heinze foi lá para ver se sequestrava o porto para o Rio Grande do Sul. Meu amigo querido foi lá para roubar o porto. Se pudesse, rebocaria o porto. Eu tenho que vigiar os meus amigos, imagine!

Há o Porto de São Francisco do Sul. São Francisco é um nome muito apelativo. Nós temos pelo menos algumas famílias - Olsen, por exemplo, família de origem escandinava, que nós brincamos dizendo que eles tinham comprado a passagem para o porto de São Francisco da Califórnia; chegaram ao porto de São Francisco do Sul e se deram bem, ou seja, continuaram por lá. Mas deve realmente uma visita àquela região que é altamente importante para a economia de Santa Catarina e do sul do Brasil.

Refiro-me à BR-280, que o Ministro conhece. Também em relação aos arranjos que estão sendo feitos sobre os portos de Imbituba, Laguna, BR-285, BR-163 lá no extremo oeste, a 282, de que o Ministro tem uma visão muito clara, mas me atendo à sua visita, em termos de 470, temos uma longa caminhada. Quero registrar, para o senhor deixar anotado, que não dá para esperar o ano que vem para lançar o edital da 470, Ministro. Isso é algo que está apalavrado desde 2015 - não com o senhor, mas com o Governo. Portanto, a secretaria que trata desse assunto, que tem mudado de nome e de domicílio, sabe que nós sustamos o arranjo equivocado - aliás, prejudicial a Santa Catarina - na 153 para que houvesse tempo de licitar a 470. Então, não tem cabimento esperar mais um ano. Estou me referindo ao trecho seguinte ao que pode ser uma outorga daqui a pouco, que é até Indaial. Então, isso não ficou bem claro mesmo durante a sua estada. *(Pausa.)*

Eu não quero atrapalhar o telefone do Chico.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Então, a 470 é realmente uma prioridade que o senhor conhece. Visitou - nós somos muito gratos - o Porto de Itajaí, a inauguração do Berço 4, com as suas histórias, que V. Exa. conhece também; mas eu vou me fixar no ponto do meu requerimento.

Ministro, vou repetir o que está escrito no cabeçalho:

O contorno viário da Grande Florianópolis, assim como as outras obras da 101, já concedida, como, por exemplo, a Ponte de Camboriú, que o senhor viu, na marginal oeste e na marginal leste, mas, especificamente, o contorno viário da grande Florianópolis é parte da obrigação da concessionária, que assinou o contrato em 2008. O prazo para a execução da obra era fevereiro de 2012. Sete anos e quatro meses depois. Isso me faz lembrar até aquele trecho da Bíblia e de Camões: "Sete anos de pastor Jacó servia. Labão, pai de Raquel, serrana bela. Mas não é a ele que servia, servia a ela, e a ela só por prêmio, prêmio pretendia."

O Heinze veio aqui para se defender. Foi a Itapoá tentar levar o porto para o Rio Grande do Sul, escondido de mim.

Mas eu queria voltar, então.

Ministro, vou lhe fazer uma pergunta singela: a obra é de 2008. Deveria ter sido inaugurada há 7 anos. O meu pedido para o senhor é um só: quando é que nós vamos ter o cronograma da obra? Não é a obra, não; é o cronograma.

No meu modesto entender, só teremos o cronograma quando as sete partes da obra, que são as partes críticas - e o senhor as conhece: o emboque norte, o emboque sul, o trevo da 282 e os quatro túneis - tiverem data de início, especialmente os túneis, que não demorarão menos de três anos. Enquanto eles não forem iniciados, enquanto nós não tivermos a data de início deles, nós não teremos a data do início da obra; aliás, do término da obra.

Eu não quero embaracá-lo, mas quero deixar registrado aqui este pedido. Quando é que o Ministro Tarcísio, que a ANTT, que nós não permitiremos que deixe nem o senhor nem o Presidente como rainha da Inglaterra... Já que este assunto, agências, está na pauta, eu concordo que elas não podem deixar o Ministro, que é o agente político, e o Presidente, que é o homem que foi eleito, como rainha da Inglaterra.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E quando a agência reguladora nos deixa sem data do início de etapas capitais de uma obra, sem a data do início nós não podemos ter a data de conclusão, nem

como fiscalizar. Como é que eu vou fiscalizar uma obra que tem trechos cruciais ou etapas iniciais não iniciados e sem data para início?

Eu quero, piorando um pouquinho o nível de cordialidade, mas não deixando de cumprir com o meu dever, lhe pedir: por favor, cuide para que nós tenhamos data de início das questões que o senhor sabe que são capitais.

E só quero lembrar que a falta desse contorno significa colocar o Mercosul e o tráfego brasileiro à mercê de um congestionamento cruel.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Essa é a pergunta, esse é o buslís da questão, ou seja, é o nó, é o que nós precisamos saber, nós catarinenses e brasileiros; qual é o cronograma desta obra, que é a parte fundamental do requerimento que o convidou? Na esperança que V. Exa. possa satisfazer esse pedido.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Esperidião Amin, um dos autores do requerimento para convite do Ministro a esta Comissão.

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - Sr. Presidente.

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

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - Sr. Presidente, eu tenho uma outra reunião e, já pelo adiantado da hora, têm os que fizeram o requerimento que vão falar. Eu quero hoje fazer um agradecimento ao Ministro Tarcísio.

Na primeira vez que ele veio aqui, nós tivemos um entrevero ali, já superado há muito tempo, e fui informado pelo Presidente Davi que o senhor o comunicou que, agora dia 30 de Junho, o senhor dará a ordem de serviço para a retomada da BR-156. E aqui eu quero lhe agradecer do fundo do coração pelo povo do Amapá, pelo povo do Oiapoque.

Essa obra estava parada há oito anos e o senhor retoma essa obra da Rumo Norte. Há também a obra da Rumo Sul, que são quatro lotes; e o quarto lote, que é uma obra delegada para o Governo do Estado, está *sub judice*; o Dnit está tentando resolver e eu espero que tenhamos essa solução para o Vale do Jari, que já foi um vale próspero, com empresas de celulose, de mineração, hoje está abandonado e as pessoas estão saindo também do Vale do Jari.

Há o compromisso do senhor em dar celeridade também à obra Rumo Sul, porque já tem dinheiro na conta nessa obra delegada. Então, fica aqui o meu agradecimento, lembrando que o Senador Lasier estava aqui. Terminou a BR, a estátua está de pé lá, que o povo do Amapá vai fazer para o senhor com certeza.

(Soa a campanha.)

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - Avisar também ao senhor que fui informado pela Marinha que, até o dia 20 de julho, eles aumentarão o calado do arco lamoso da foz do Rio Amazonas do canal norte e, com isso, nós teremos os super pacs de 90 mil toneladas indo a Miritituba e aumentará muito a capacidade não só de buscar os grãos, mas também de fazer a logística inversa de levar os insumos.

Então, Ministro, hoje eu vim aqui parabenizar e lhe agradecer do fundo do coração pelo povo do Amapá, pelo povo do Oiapoque.

Muito obrigado pela atenção que deu e, claro, foi uma pressãozinha de leve aqui na primeira reunião, mas que o senhor se sensibilizou e a gente está muito grato.

Conte conosco também. Muito obrigado.

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

O Senador Lucas Barreto agradece publicamente aqui, mas, de vez em quando, ele faz uns banquetes por aí que, se ele o chamar para agradecer nesses, vale a pena viu? É o nosso mestre da gastronomia de boa qualidade.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Principalmente se for peixe.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Não, o peixe dele é imbatível.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Essa semana ele variou; três.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Não, é porque V. Exa. não conhece o pitu bem feito.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Não, não. Esse é imbatível. Eu fui conhecer Pitu na casa do Senador Lucas Barreto. Eu não conhecia Pitu.

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - Isso é porque os senhores ainda não almoçaram na casa da Senadora Kátia, não comeram o leitão à pururuca que a gente comeu lá. Então...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - É o que eu falo: ser baixo clero é terrível.

O SR. LUCAS BARRETO (PSD - AP) - Comida une povos e pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - É verdade. Aliás, parabéns. Eu vi o artigo, muito bem escrito, semana passada. Parabéns a V. Exa.

Na ordem dos que apresentaram requerimentos para o convite ao Ministro à Comissão, está presente o Senador Carlos Viana, que tem a palavra, neste momento, como autor do requerimento.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Em primeiro lugar, meu boa tarde às Sras. Senadoras e Srs. Senadores, desejando uma ótima semana para todos nós, aos presentes e aos que nos acompanham.

Quero dizer da minha satisfação de estar com o Ministro aqui mais uma vez. Digo, na mesma sequência do Senador Barreto, da satisfação em ter sempre o seu gabinete aberto para que a gente possa conversar, levar as sugestões, buscar as soluções. Então, meus parabéns, Ministro, que sempre é portador de boas notícias, numa fase em que nós estamos buscando fazer com que o País de fato caminhe.

Eu quero dizer a V. Exa. que, na semana passada, participei de um grande encontro de empresários em Minas Gerais, onde nós, Senadores, somos muito cobrados com relação à questão do desenvolvimento do Estado. Eu tomei a liberdade de apresentar as primeiras tratativas sobre a 381, e posso lhe dizer claramente que foi uma satisfação muito grande, por parte de todos, a possibilidade de que no segundo semestre nós já tenhamos confirmada a concessão e a abertura para o capital privado na concessão e na duplicação da rodovia. Digo que o anúncio está sendo esperado lá com muita satisfação. É claro, temos alguns posicionamentos, mas com relação àquele assunto que conversamos, da tarifa dinâmica, foi muito bem aceito, e creio que já abrimos um caminho muito importante para que nós possamos ter essa concessão da rodovia aprovada nas audiências públicas.

Eu gostaria muito que o Sr. Ministro nos colocasse por dentro sobre os prazos. Primeiro, a questão dessa concessão da 381, para que a gente possa ter já a fronteira desse conhecimento, do que já está pronto; e a questão das concessões da 262 e da 040, que nós estávamos no aguardo, segundo V. Exa., do Tribunal de Contas e de um novo decreto, se nós já estamos encaminhados com isso para liberação das concessões para novos investidores.

Gostaria também que o senhor nos posicionasse sobre a questão do aeroporto da Pampulha. Hoje a nossa bancada mineira inclusive já me procurou, na expectativa de que a gente possa clarear um pouco mais essa decisão, em relação ao aeroporto da Pampulha.

E, Ministro, o que me preocupa muito, e sempre deixei isso claro para o senhor, é essa questão da antecipação dos contratos para a Vitória-Minas e a utilização das ferrovias que hoje estão em mãos já dos concessionários e que vencem daqui a oito, dez anos. Já foram antecipadas? Essa decisão já foi tomada, como foi divulgado, ou nós ainda podemos discutir esse assunto de uma maneira mais ampla?

São os meus posicionamentos e agradeço sua participação.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Carlos Viana, e, dando sequência agora à lista de inscritos, uma vez que os demais subscritores não estão presentes...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Ele vai responder de três em três? Como vai ser?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Vai. Vamos fazer de três em três, ou de cinco em cinco. Acho que na sequência de três ele responde e a gente avança na nossa lista de inscritos aqui.

Com a palavra a Senadora Kátia Abreu.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. Para interpelar Ministro.) - Bom dia, Ministro. Bom dia, colegas Senadores.

Nós estávamos ainda na CAE falando sobre dívida pública e não pude estar aqui para ver a sua manifestação, mas eu gostaria de saber, acho que o senhor pode adivinhar todas as minhas perguntas, sobre a prorrogação da concessão das

ferrovias. Já que o trecho da Norte-Sul está perdido, sem o direito de passagem - infelizmente, só por cinco anos e com uma carga de 1,5%, isso não dá o direito nem é de passagem, não dá o direito de ninguém investir numa situação dessas. O contrato é claro, o aditivo é claríssimo, que são apenas cinco anos. Por que que eu estaria clamando tanto se os operadores independentes tivessem entendido que o direito de passagem existe? Então, por que será que só os donos da concessão e o Ministério da Infraestrutura compreendem que o direito de passagem está estabelecido? Será que eu sou maluca? Será que ninguém está me procurando? Ou inventei isso da minha cabeça? Ou será que o mundo veio abaixo, os operadores independentes, tendo a convicção de que ficaram de fora da Ferrovia Norte-Sul? Então, eu queria, assim... eu gostaria muito que o senhor me convencesse, para eu os convencer. Se isso for possível, eu não tenho nenhum problema de voltar atrás, certo? Eu não tenho nenhum compromisso com a inverdade ou com causa perdida. Não, se me convencer, eu os convenço. Mas eu, até hoje, não consegui uma resposta clara, objetiva de por que a Ferrovia Norte-Sul ficou com 30 anos de contrato e o direito de passagem com cinco, sendo 1% ou menos disso a carga a que eles têm obrigação de dar o direito de passagem.

A outra questão: como é que o Governo está fazendo a prorrogação dessas malhas com uma Adin da Procuradora-Geral da República estimulada por todo o setor com relação à inconstitucionalidade da lei que foi aprovada ainda no Governo do Michel Temer, agora, autorizando a prorrogação antecipada, sem licitação? Isso está em curso, cuja Relatora é a Ministra Cármen Lúcia, não sei como ela vai julgar, mas ela deverá julgar, certo? Então, em caso negativo, tudo bem. Em caso positivo, de ela achar que a Procuradora-Geral está certa, essas prorrogações caem todas por terra. Eu, como leiga, apenas da roça, de formação em psicologia, vejo, de forma gritante, a inconstitucionalidade dessa lei.

A outra questão é: com relação à prorrogação da Malha Paulista dez anos antes, já prorrogando mais trinta, nós então estaremos fazendo um contrato de 40 anos, praticamente, em média, com todas elas. Este contrato e toda essa prorrogação está no Tribunal de Contas da União. Eu gostaria de saber se o senhor trouxe para nós Senadores quais são as condições dessa prorrogação, quanto a Rumo tem que investir, quanto ela já investiu no seu primeiro contrato em valores nominais, em que trechos ela investiu e, nessa prorrogação, o que ela vai investir, valores e prazos.

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu gostaria de saber se uma empresa que descumpra contrato, quando ganha uma concessão de tantos quilômetros de ferrovia no País e deixa de utilizar dois terços dessas ferrovias sem nenhuma explicação para ninguém - a outorga foi para funcionar todas, se não tivesse interesse, então, que não entrasse e não pegasse todos os lotes -, eu quero saber dessas ferrovias abandonadas, o senhor trouxe números para nós sobre como elas se encontram hoje em termos de investimento ou precariedade? O que essas autorizadas, o que essas outorgadas fizeram de investimento, de acordo com o contrato, ou não estava escrito nada nesse contrato?

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Com relação às multas, só a Rumo tem mais de 940 multas em litígio com a União. Então, a minha pergunta objetiva é: como uma empresa pode entrar num edital, ganhar um trecho novo, prorrogar os seus contratos antigos devendo e litigando com a União e descumprindo os contratos com relação ao funcionamento das ferrovias paralisadas, não só a Rumo como a VLI, que é dona de 99% dos trechos ferroviários do País, sendo que opera um terço e dois terços estão paralisados.

Não sou contra as concessões, eu só gostaria de saber, com toda a certeza absoluta, sobre os investimentos e sobre o direito de passagem também na prorrogação desses novos trechos. Nós aqui no Brasil vivemos uma coisa muito inusitada. Em todo o mundo, as pessoas que operam ferrovias são operadoras de ferrovia, ocasionalmente elas têm cargas; no Brasil não, as duas donas de 90% das ferrovias no Brasil não são transportadoras, uma é produtora de minério de ferro e a outra é produtora de açúcar, álcool e madeira. Então, a ferrovia presta serviço ao negócio principal delas; o negócio principal das duas não é o transporte ferroviário. Por isto o meu desespero em garantir o direito de passagem: elas não têm interesse em transporte; elas têm interesse em transportar barato a carga delas.

A Valec calculou o preço da Ferrovia Norte-Sul, já há alguns anos, em mais de R\$3 bilhões. Corrigindo levemente pela inflação, pelo IGP-M, ela vale seis. O leilão foi por 2,7, mas muito comemorado pelo Governo. Então, há quase dez anos já era avaliado em 3,5 bilhões. Tudo bem, vamos levar em conta que o Brasil não está precisando de dinheiro, mas essa diferença do que vale a ferrovia pelo que foi vendida, pelo menos poderia nos dar o direito de termos competição. Eu queria saber se o senhor tem noção de quanto foi o preço médio da tarifa ferroviária nos anos 2017/2018. Existe uma tarifa fixa, manipulada, orientada e regulada pela Antaq, e uma tarifa variável, que ninguém sabe como é calculada. Quando existe concorrência, eles brigam e essa taxa variada se reduz. Como são só duas, é óbvio que a taxa variável aumenta. Então, na época de safra, Heinze, é em torno de 120% do valor do frete rodoviário; em média, 90% do frete rodoviário. Então, essas ferrovias, para nós, eu sinceramente não sei para o que vai servir, a não ser, é claro, para o minério de ferro,

que é super importante, e para o açúcar e álcool da Rumo, e o minério da VLI. Para os demais brasileiros, eu gostaria que o senhor me convencesse. O senhor sabe que eu o conheço há muito tempo, trabalhamos juntos no Governo da Presidente Dilma, conheço o seu preparo, mas, do ponto de vista técnico, as mudanças não foram possíveis para me convencer. Eu gostaria, com toda a sinceridade, que o senhor hoje tentasse, porque eu estou aberta a ser convencida.

Muito obrigada.

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

Asseguro a palavra ao Ministro, Dr. Tarcísio Gomes de Freitas.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Vamos lá.

Vou começar pelas questões do Senador Esperidião Amin. No final das contas, a gente tem que, de fato, estabelecer um cronograma. Há um cronograma já estabelecido que prevê o final da obra em novembro de 2022, a obra do contorno, e até discordo um pouco da questão "olha, eu só consigo estabelecer um cronograma a partir do momento em que o túnel estiver contratado". Eu acho que a gente tem aí aquela questão do que é caminho crítico na obra e, por incrível que pareça, eu acho que, em uma primeira análise, pode parecer que o túnel é um caminho crítico. São quatro túneis. O túnel é sempre uma obra geotécnica interessante, pode parecer complexa, mas muito pior, naquela região, não é o túnel, até porque a gente já conhece, já sabe fazer túnel, já fizemos vários túneis em Santa Catarina. São seria esse o problema. O maior problema da obra do contorno de Florianópolis é a quantidade de solo mole, e o tempo que a gente vai gastar para ter os adensamentos desses solos moles. Nós vamos dividir essa obra em trechos, de maneira que a gente consiga até dar funcionalidade para cada um desses trechos isoladamente, porque hoje o que está feito não tem funcionalidade. Então a gente tem, por exemplo, o trecho que vai da 101, no entrocamento onde está o lixão, até a SC-281...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Aterro sanitário.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Aterro sanitário, desculpe. Aterro sanitário. Muito bem colocado, Senador. Mas até a SC-281 a gente tem condição de operacionalizar. Então, acho que de imediato nós temos que dar prioridade às interseções: às duas interseções do contorno com a 101 e a interseção do contorno com a 282. Isso já vai proporcionar funcionalidade a trechos do contorno. Investir, então, no trecho norte, que começa agora. A gente viu lá o início da mobilização. Esse trecho terminaria no final de 2021, em função dos tempos de adensamento dos aterros sobre o solo mole. Cada aterro sobre solo mole vai passar oito, nove meses adensando. Em seguida, nós vamos fazer ao mesmo tempo o trecho intermediário, onde nós teremos o túnel 4. A ideia é terminar esse trecho até o final de 2021 também, e o trecho sul terminaria até o final de 2022, até novembro de 2022.

Agora, eu acho que esse cronograma precisa ser estressado, e eu preciso abrir e detalhar cada uma dessas etapas para facilitar o controle, para facilitar o acompanhamento. Nós vamos trabalhar muito para cumprir esse prazo de novembro de 2022, ou seja, nós estamos raciocinando com 36 meses de obra, aproximadamente - pouco mais de 36 meses de obra, 39 meses de obra a partir de agora.

Então, essa é a ideia e nós vamos fazer, intensificar a fiscalização, porque a gente sabe o quanto essa obra é importante para o Estado de Santa Catarina, deu para sentir até a repercussão que isso tem na questão da mobilidade urbana da Grande Florianópolis, o quanto esse contorno vai desafogar.

Eu acho que a visita ao campo deu para sair, deu para nos trazer o senso de urgência. E pode ter certeza de que essa obra vai estar numa prioridade. Nós vamos estabelecer... Então, no cronograma, inclusive, vamos colocar data para contratação de cada uma dessas obras de arte...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Me permite redarguir?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Claro, claro!

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Esse cronograma o senhor está anunciando aqui pela primeira vez?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Sim, sim, sim. Estou, estou, estou, estou.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Ninguém sabia disso, mas eu vou lhe fazer um pedido especial.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O senhor me promete que, na próxima visita que eu fizer ao seu gabinete, esse cronograma vai estar na parede?

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Prometo, prometo, prometo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Obrigado.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - E mais do que isso, eu acho que mais importante que prometer...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sabe que eu nasci no Dia de São Tomé, não é?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Sim, o senhor já me contou. *(Risos.)*

E eu acho que mais importante que ter o cronograma na parede é ter o cronograma vivo, é ter o cronograma cumprido e é fazer com que o cronograma seja cumprido. O senhor pode ter certeza de que nós vamos colocar toda a energia para cobrar da concessionária esse cumprimento de cronograma.

E eu acho que isso faz parte dum movimento também de resgate, eu acho que essas empresas precisam recuperar a credibilidade. A gente tem insistido muito nisso com as concessionárias, é uma questão quase de educação do mercado, que é realmente fazer com que elas sejam tomadas por esse senso de responsabilidade e passem a entender que é necessário cumprir os contratos, cumprir as avenças, cumprir aquilo que foi determinado.

Há um dever de casa para ser feito também...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... porque, observe, houve aquela mudança de trecho, em função daquele assentamento habitacional que provocou a necessidade por uma questão ambiental de a gente fazer os outros três túneis. Isso tem que ser reequilibrado no contrato. Vamos providenciar o reequilíbrio também para que não haja nenhuma pendência do ponto de vista administrativo, para que a obra flua.

E nós vamos estar permanentemente monitorando. E eu pretendo fazer mais visitas ao Estado, porque o olho do dono é que engorda o gado. Não é isso? Então, a gente tem que estar presente. O senhor tem o nosso compromisso de fazer com que... O senhor pode estar certo de que nós vamos fazer com que essa obra aconteça. Nós temos já os projetos de interseções aprovados. Isso é importante para que elas já comecem a fazer as interseções, as duas da 101 e a da 282.

Com relação às questões do Senador Carlos Viana, nós temos aqui... E talvez eu tenha que até conjugar alguma das questões do Senador Carlos Viana com as questões a Senadora Kátia, porque alguma coisa é comum. Mas, enfim, falando da 381, Minas; 262, Espírito Santo, então, o processo, o projeto está praticamente finalizado e a nossa ideia é lançar consulta pública até o dia 30 de julho, ou seja, submeter, então, a sociedade à consulta pública até 30 de julho. É o tempo em que agora a gente faz a aprovação do projeto na agência, incorporando as inovações no contrato de concessão, como aqui V. Exa. bem colocou a questão da tarifa dinâmica, ou seja, a ideia de ter o incentivo para que a concessionária, de fato, comece a auferir a tarifa pela pista duplicada a partir do momento em que ela entregue a obra. Isso já vai ser feito assim na 153, Goiás-Tocantins, e deverá ser feito assim na 381, Minas.

Um projeto extremamente desafiador, tem um Capex elevado. É importante ouvir a sociedade e também ouvir o mercado para que minimamente seja atrativo, porque, observe, é um projeto extremamente desafiador; para mim é um dos projetos mais difíceis do Brasil para ser feito, em função da quantidade de interferências, da quantidade remoções de famílias. Nós temos interferências importantes, como o gasoduto lá que atravessa e abastece o Vale do Aço, da Gasmig, que tem que ser removido, ao mesmo tempo, com cuidado para não desabastecer a região. A obra é uma obra que envolve muitas obras de arte, muitos viadutos, em função das retificações de trecho. Tem um Capex extremamente elevado e a chegada a Belo Horizonte é extremamente complexa do ponto de vista de reassentamentos.

Só para se ter uma ideia, nós tentamos contratar, o Dnit tentou contratar há tempos, há alguns anos, os lotes da chegada de BH, e nunca houve interessados. E por que não houve interessados? Porque ninguém queria assumir uma obra na incerteza de que aquela quantidade de famílias iria ser realmente removida.

E aí eu digo, faço um apelo ao Parlamento: nós precisamos de um instrumento melhor para fazer desocupações e desapropriações. A lei vigente no Brasil é o decreto-lei que é de 1941, está extremamente desatualizada e não considera as repercussões que nós temos hoje. Hoje a gente já relativizou muito o conceito de propriedade. A pessoa, às vezes, é um

invasor, está numa área que foi ocupada de forma irregular, e a gente simplesmente não faz uma reintegração de posse, isso não é mais possível. Mas, ao mesmo tempo, a gente precisa da segurança jurídica para fazer as desocupações...

(Soa a campainha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... para que isso não fique na discricionariedade dos defensores públicos, do Ministério Público. A gente precisa de um rito, e acho que uma nova legislação pode estabelecer esse rito. Então...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não sei.

Então, é importante que a gente tenha segurança jurídica para fazer isso.

A previsão, Senador, é 30 de julho para a gente fazer a consulta pública. A ideia é de que a gente faça lá em Minas essa abertura de consulta pública, inclusive com a inauguração de 12km de trecho duplicado da 381, que nós estamos concluindo agora.

Com relação às concessões da 262 e 040, são aquelas concessões da terceira etapa que acabaram não dando certo, as concessionárias estão com inadimplemento elevado e foi criada, então, a alternativa na 448 para que fosse feita a devolução. É o caminho intermediário à caducidade. Essa devolução carecia de uma regulamentação, e essa regulamentação é um processo complexo.

Houve muita discussão em relação à questão da indenização dos investimentos não amortizados, até em função da repercussão fiscal que pode haver para a União. Isso foi extremamente debatido entre o Ministério da Infraestrutura e o Ministério da Economia. Acho que finalmente a gente chegou a um consenso. Nós já assinamos o decreto, está hoje no Ministério da Economia. Acho que isso vai passar agora rápido pelo Ministério da Economia e a gente vai ter a baliza legal que é o decreto de regulamentação da Lei 13.448 para que a gente possa fazer, então, levar a termo esses processos de devolução.

E aí nós imediatamente vamos iniciar os estudos para as novas concessões, para que haja substituição desses concessionários.

Obviamente, a devolução é uma questão consensual. A gente só pode ter a concessão de volta se o concessionário assim quiser, se o concessionário devolver. É uma coisa de comum acordo entre as partes. No entanto, se não houver, se o concessionário não acudir com a devolução, não sinalizar para a devolução, nós vamos levar a termo processos de decretação de caducidade, em função dos inadimplementos dos contratos.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Só um pedido de complemento: As duas concessionárias já se manifestaram? Pelo menos a 040?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - A 040 sim...

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Quer devolver?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Sim. A 060 e a 262 não.

Mas, obviamente, a gente precisa ter a regra do jogo clara, que vai vir com regulamento... E mais: com a resolução da agência, que trata do investimento não amortizado que está hoje em consulta pública, a regra do jogo precisar estar clara, para que a empresa possa tomar, então, a sua decisão empresarial.

Como é uma coisa que é de comum acordo, se o processo for extremamente severo, a empresa resolve pagar para ver a caducidade.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Permita-me, aqui, Ministro, só fazendo um parêntese: a empresa que não quiser fazer a devolução de forma espontânea, que ela, pelo menos, cumpra o contrato e coloque a manutenção da rodovia em dia, porque o pedágio está sendo pago, mas o serviço, se o Estado não exigir, ela não quer devolver, então, ela terá de prestar o serviço a contento para o motorista.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Na verdade, se ela não devolver ela teria que cumprir o contrato, e o contrato já é inexecutável, porque, pelo contrato, a integralidade da rodovia já tinha que estar duplicada. E vai ser impossível as concessionárias fazerem essa duplicação, até porque elas não têm dinheiro. Não têm dinheiro, não têm capital e não vão ter crédito. Então, provavelmente, não restará outra alternativa ao Estado se não fazer essa decretação de caducidade, ou seja, fazer a retomada da concessão, e é um processo muito chato, mas que vai ser enfrentado se for necessário.

Nós enfrentamos isso na 153, Goiás-Tocantins, e decretamos a caducidade naquela concessão. E vamos fazer da mesma forma em todas as concessões que estão inadimplentes, em que há inadimplemento.

Observe que já há inúmeras constatações do Tribunal de Contas da União acerca do inadimplemento dos contratos, e, enfim, a gente pode também demonstrar que, se os descontos não tivessem sido tão agressivos naquela oportunidade, naquele momento da licitação, a situação financeira dessas concessões seria absolutamente diferente. Então, de certa forma, há um comportamento oportunista, e eu acho que a devolução amigável das concessões é um excelente caminho, é um caminho de consenso, é um caminho que vai, também, contar com o apoio dos credores. Os credores vão ser fundamentais neste processo.

Então, acho que a gente está chegando perto da questão da resolução desse problema.

V. Exa. perguntou sobre o aeroporto da Pampulha, estou vendo o Senador Anastasia, que também tem muito interesse nesse assunto... Nós não vamos tomar nenhuma decisão antes de ouvir a bancada de Minas. Nós temos que tomar uma decisão negociada.

O que que nos move a pensar na abertura do aeroporto da Pampulha? E não seria uma abertura total, seria uma abertura parcial. É a questão da sustentabilidade da Infraero. A Infraero opera, hoje, com R\$35 milhões de prejuízo/ano na operação da Pampulha, isso é muito ruim para a empresa. Observe que, quando o aeroporto de Confins foi licitado, não havia nenhuma cláusula, nada que dissesse: "Olha, a Pampulha vai ser fechada". Absolutamente. Pelo contrário: o Evtea apresentado no momento da licitação previa o movimento de 1 milhão de passageiros/ano na Pampulha.

Outra coisa: se nós fecharmos o aeroporto da Pampulha, como é que fica a questão da aviação geral, a aviação de pequeno porte?

Imaginem a aviação geral ocupando os *slots*, tomando o espaço dos aviões de grande porte, que têm que pousar em Confins. Então, qual é a solução? Simplesmente vamos acabar com o aeroporto da Pampulha? Vamos fechar o aeroporto da Pampulha definitivamente? Para onde é que a aviação geral irá? Então, essa é pergunta que nós temos que fazer.

Existem soluções? Existem soluções. Será que uma solução é passar o Aeroporto da Pampulha para o Governo de Minas? Não sei se é, porque observem: o Governo de Minas tem tido dificuldade para manter os seus aeroportos; observe que a Infraero vai começar, por meio de convênio, a operar o aeroporto de Divinópolis; observe que a gente está colocando dinheiro do Fundo Nacional de Aviação Civil para a manutenção do aeroporto de Ipatinga. Não vejo o Governo de Minas, hoje, em condições financeiras de fazer a operação do aeroporto, ainda que seja uma operação de menor envergadura, com menos gente, mais barata.

Uma solução que pode atender é, eventualmente, a gente incluir a Pampulha, como já está previsto hoje, na sétima rodada de concessões, e o novo concessionário da Pampulha levar também os 49% de participação da Infraero em Confins; ou seja, ele leva a Pampulha e ganha um assento em Confins. Quer dizer, ele passa também a tomar as decisões em Confins, ele passa ter lugar no *board* em Confins. Então, pode ser uma saída.

E nós estamos dispostos a discutir essa saída, discutir todas as possibilidades com a bancada de Minas. Nós não vamos tomar nenhuma decisão que não seja...

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - É uma ótima notícia, Ministro, inclusive porque essa questão de se tornar sócio em parte de Confins facilita a continuação de um grande programa de desenvolvimento que foi iniciado, inclusive, à época em que o Senador Antonio Anastasia era Governador do Estado de Minas Gerais e que é fundamental para todo o vetor norte da nossa região metropolitana.

Hoje, uma abertura totalmente do aeroporto da Pampulha para voos inclusive interestaduais comprometeria e muito o projeto de desenvolvimento que está sendo ora feito para o vetor norte da capital. Essa é uma excelente notícia que V. Exa. está trazendo.

Acredito que o Senador Anastasia, que está ali, acompanhe o mesmo posicionamento de discutirmos uma solução para que Pampulha continue funcionando, mas que seja mais um ponto para o desenvolvimento regional, em Minas Gerais, da aviação.

Nós estamos dispostos a ajudar. Inclusive, o Governo de Minas - falo aqui pelo Secretário de Desenvolvimento - está disposto a sentar e conversar, buscando uma solução conjunta entre o nosso Estado e o Ministério.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Nós temos essa disposição, Senador, e agradeço a disposição de V. Exa. para nos ajudar nisso.

Observe que não movimentamos a portaria, está lá, não vamos fazer nada sem construir essa solução, pensando obviamente o futuro, pensando a longo prazo e fazendo algo também acordado com o Governo do Estado de Minas. A gente tem mantido uma excelente relação lá com o Governador Zema e com a sua equipe de secretários. Eu tenho certeza de que a gente pode chegar ao ótimo, em termos de solução. Só existe um ótimo, porque o que não é ótimo é subótimo. Então... Mas eu acho que a gente consegue sim, eu acho que várias cabeças juntas nós vamos pensar em uma boa solução.

Eu deixo aqui, como provocação, só essa questão de o que que a gente faz com a aviação geral, enfim, até levando em consideração aquilo que foi posto no Evtea no momento da licitação do aeroporto de Confins.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Ministro, como nós temos aqui ainda muitos inscritos...

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - É o Aeroporto de Carlos Prates, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... os inscritos querem falar.

Infelizmente, a gente não pode permitir muito debate, em respeito àqueles que estão inscritos.

Eu quero aqui anunciar que estão inscritos ainda os Senadores Telmário Mota, Jean Paul Prates, Lucas Barreto, Elmano Férrer, Chico Rodrigues, Luis Carlos Heinze e Eduardo Gomes; e, como proponente, também eu estou inscrito, poderia falar; eu vou...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO. *Fora do microfone.*) - O Lucas já falou.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Lucas?

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO. *Fora do microfone.*) - O Lucas já... Fazendo o registro, certo?

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Ótimo, ótimo.

Eu vou pedir primeiro que fale o Senador Telmário Mota, para que eu possa, na condição de proponente, falar.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Excelência, ele ainda tem que responder à Kátia.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É porque as respostas estão muito longas, e eu achei que já tinha concluído.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) - Vamos exaurir o tema, porque sairemos daqui satisfeitos.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Eu até gostaria de fazer o seguinte: eu vou passar algumas questões que a Senadora Kátia Abreu colocou, mas acho que a Senadora coloca questões que são muito importantes, muito relevantes. Seria interessante programar fazer uma apresentação sobre todo o nosso programa ferroviário e os motivos que nos levaram a tomar determinadas decisões no Ministério ou aqui mesmo, no Senado, para a gente tentar exaurir os assuntos.

Eu não sei se vou ter capacidade, em pouco tempo, de esgotar todas as questões, mas eu vou tentar passar por todas elas.

A primeira questão é com relação à Adin e até sobre a observação de que a Adin é estimulada por todo o setor. Na verdade, não é. E basta ver a quantidade de *amicus curiae* em favor da União na ação que está no Supremo. Algumas associações do agronegócio entraram em favor da União no Supremo. Posso citar Aprosoja, posso citar Ampa... Então, na verdade, o próprio agronegócio, de maneira geral - de maneira geral - é favorável às prorrogações. Enxerga as prorrogações como uma possibilidade de a gente ter investimentos no curto prazo, ter aumento de capacidade, ter choque de oferta. Então, nós temos uma série de *amicus curiae*. Aliás, surpreendeu não só o agro; a indústria também. A própria Fiemg entrou com *amicus curiae* do lado da União. A Fiesp entrou com *amicus curiae* do lado da União. A Aprosoja entrou com *amicus curiae* do lado da União.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Claro! Todos são donos de carga e não vão operar a carga; então, não conhecem como é que funciona...

(*Soa a campanha.*)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - ... a operação de cargas, certo? Agora, os que operam carga, que vão transportar para a Aprosoja, que vão transportar para a CNI, para todo mundo, não sabem como é que é a operação.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Bom, eu acho que se eles entraram com *amicus curiae*, essas associações são importantes, são entidades importante e devem saber por que é que estão entrando em favor da União.

Enfim, há de se verificar o seguinte: a legislação passou pelo Congresso; foi aprovada por este Senado; foi aprovada pela Câmara dos Deputados. E uma legislação, a partir do momento em que é aprovada, tem presunção de constitucionalidade. Então, não haveria por que a gente deixar de aplicar em função de uma arguição de inconstitucionalidade feita pela Procuradora-Geral da República.

E eu posso falar para V. Exa. que eu tenho me reunido com frequência com a 3ª Câmara do Ministério Público Federal.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Assim foi feito, por exemplo, para a licitação da Ferrovia Norte-Sul, e temos debatido as prorrogações de contrato das concessões de ferrovia. E, de maneira geral, os Procuradores que compõem a 3ª Câmara - o Dr. Thiago, de São Paulo; o Dr. Fernando Martins, de Minas Gerais; o Dr. Osmar Veronese, do Rio Grande do Sul - são favoráveis à prorrogação e até estranharam a ação da Procuradora-Geral.

Observem que o tema não é pacífico no Ministério Público Federal. Não há consenso no Ministério Público Federal com relação à inconstitucionalidade. Boa parte dos procuradores da República acha que a legislação é constitucional sim, e, obviamente, ela foi apreciada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, tem presunção de constitucionalidade, e não haveria por que nós não levarmos a termo os processos em função de uma arguição de inconstitucionalidade.

Tenho conversado com alguns ministros do Supremo sobre isso também e a percepção que eu tenho hoje é bastante favorável com relação ao próprio julgamento.

Observem: é uma forma criativa de fazer investimentos. Eu pergunto de que outra forma a FICO sairia do papel. De que outra forma...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Bom, a gente está falando da segregação da linha de Minas-São Paulo, da segregação da linha de carga de passageiros dentro da cidade de São Paulo. Isso vai aumentar em 6 milhões de toneladas a capacidade da MRS em São Paulo. Nós estamos falando da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, que é uma ferrovia *greenfield*, que vai atender ao Vale do Araguaia, vai atender ao agronegócio.

Tivemos uma audiência pública lá em Água Boa agora, onde vai ser a origem da ferrovia até Mara Rosa, em Goiás. Nós vamos ter a extensão da Estrada de Ferro Vitória-Minas, de Cariacica até Anchieta...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Está escrito nos contratos.

Os investimentos estão perfeitamente definidos. Até respondendo a uma pergunta de V. Exa., a Rumo vai investir R\$7,5 bilhões no aumento de capacidade.

Aliás, é uma coisa interessante: eu visitei o terminal da Rumo - o Senador Wellington Fagundes esteve comigo, em Rondonópolis -, e eles estão processando de 1,5 mil a 1,8 mil carretas/dia de grãos; ou seja, 75 mil toneladas/dias. Eles montam composições de 12 mil toneladas de grãos que saem de Rondonópolis em direção ao Porto de Santos. É interessante: uma carreta bitrem leva 50 toneladas...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Uma composição está levando 12 mil. Eles estão fazendo já 22 milhões de toneladas/ano por ferrovia. E isso é uma coisa bastante relevante. Ou seja, metade de o que está saindo, do que está sendo exportado do Mato Grosso em direção a Santos, está saindo pela ferrovia. E é um dado bastante atual: nós acabamos de visitar o terminal, acabamos de ver isso acontecendo, de verificar a montagem dos trens. Então, o transporte ferroviário está tomando impulso.

Além disso, a carga geral começa a sair por ferrovia do Mato Grosso para o Sudeste e do Sudeste para Mato Grosso. A gente está fazendo as operações *double-stack* de carga frigorificada, e isso vai acontecer também na Ferrovia Norte-Sul. Com relação até ao preço, à precificação da Ferrovia Norte-Sul, a gente fica muito tranquilo com relação ao valor, primeiro porque foi...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... extremamente escrutinado pelo Tribunal de Contas da União. A gente não faz uma concessão sem o Tribunal de Contas da União aprovar. O Tribunal de Contas teve acesso a todos os números, a todas as contas e aprovou a nossa concessão. Nós tínhamos uma outorga mínima de R\$1,3 bilhão e tivemos um lance de R\$2,7 bilhões, e é o que tem que ser comemorado, sim.

E é bom lembrar que o concessionário que ganhou a ferrovia vai ter que fazer R\$3 bilhões de investimento para botá-la para operar. Vai fazer investimentos na conclusão de obras da Valec, que não foram terminadas e que são obras de arte especiais; vai fazer todo o sistema de sinalização e segurança, que a ferrovia não tem; vai adquirir material rodante... Então, são R\$3 bi que vão ser investidos no próximo ano e meio, para fazer com que a operação aconteça desde Itaquí até o Porto de Santos.

O direito de passagem está efetivamente funcionando, porque, se não estivesse, as cargas da Rumo não passariam na ferradura de MRS, as cargas da VLI não passariam da ferradura da MRS, as cargas da VLI não passariam na malha da Rumo, e as cargas da Rumo não passariam na Estrada de Ferro Carajás e nem na malha da VLI.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Só para a senhora ter ideia, R\$120 milhões é receita/ano da MRS com direito de passagem. Aliás, é a melhor coisa do mundo para um operador, desde que ele tenha capacidade na via, porque, com o custo de manutenção residual, eu consigo gerar receita tendo capacidade ociosa. E é justamente o que os investimentos vão trazer: capacidade ociosa.

Observe que os 7,5 bilhões da Rumo vão elevar a capacidade que hoje é de 35 milhões de toneladas para 75 milhões de toneladas/ano. O que significa isso? Significa que... E isso vai ser feito nos primeiros cinco anos de contrato - é o que está previsto. E há punições muito claras para o descumprimento de contrato no caso do não investimento.

Isso significa o seguinte: significa que aquele concessionário que está com 40 milhões de carga a mais, excedente, na via, vai brigar para trazer carga para sua malha. Isso vai ter um reflexo no frete.

Além disso, nós não vamos assinar contratos com concessionárias inadimplentes. Então, observem: as multas da Rumo vão ser pagas no processo, as 940 multas, e ela está abrindo mão das ações judiciais, inclusive da ação judicial em que ela não era obrigada a respeitar o teto tarifário. O teto tarifário é coisa de 1 bilhão.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Isso.

Vai passar a respeitar o teto tarifário da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Então, nós estudamos muito essa...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É. Hoje não respeita, é a única concessionária que não respeita. Mas ela vai passar a respeitar. Isso está no acordo. Isso está no contrato. Porque, caso contrário, nós não faremos a prorrogação.

Estamos debatendo essa prorrogação com o Ministério Público Federal, com o Ministério Público junto ao TCU, com o Tribunal de Contas da União, está lá... Nós temos mais de 30 apontamentos do Tribunal como aperfeiçoamentos a essa prorrogação que nós estamos procurando levar a termo.

Como eu falei, nós tomamos todos os cuidados para garantir o direito de passagem. Então, o contrato está estabelecendo quais são os requisitos que o operador tem que ter de treinamento, o maquinista tem que ter treinamento, para acessar de uma malha a outra; nós estamos estabelecendo os requisitos de transferência de eletrônica embarcada, para fazer o despacho de trens; nós estamos estabelecendo os requisitos mínimos de manutenção de uma composição, para acessar outra. Isso, para evitar as barreiras de entrada. Nós estamos estabelecendo a quantidade de pares de trem/dia que vão ser disponibilizados para terceiro; nós estamos estabelecendo a tarifa teto...

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

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Nas prorrogações.

Nós estamos estabelecendo as tarifas teto, porque o ambiente é de livre negociação de tarifa, mas o teto, o teto tarifário está sendo estabelecido em contrato. É dali para baixo.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Ministro, vamos... Eu vou pedir vênua...

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Se a senhora pegar, por exemplo, a Estrada de Ferro Carajás...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... tem 240 milhões de toneladas. Nós vamos usar 200, tem 40 milhões de toneladas disponíveis. A carga da Norte-Sul não pega isso hoje.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu vou pedir vênias à Senadora Kátia Abreu e ao Ministro Tarcísio...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senão, nós vamos monopolizar a audiência pública em cima de V. Exa. com o Ministro. Não dá. Há outros Senadores inscritos, e, para ser respeitoso com os demais Senadores, eu vou assegurar a palavra aos demais Senadores, e, na sequência, o Ministro, dentro das respostas que ele vai dar aos demais...

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) - Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) - Presidente, pela ordem, para colaborar com o debate.

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

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO. Pela ordem.) - Eu também estou curioso pelas respostas do Ministro, mas como ele disse, antecipadamente, que vai mandar um material especial para discutir a questão do setor ferroviário, eu vou aguardar. Retiro a minha inscrição.

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

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) - Mas quero fazer uma observação rápida também de agradecimento ao Ministro, pela atenção com a bancada, nos momentos em que foi demandado, tendo o Tocantins as notícias anteriores da Ferrovia Norte-Sul. A do leilão e a que o Ministro está explicando são as notícias de operação da Polícia Federal, superfaturamento, fim da Ferrovia Norte-Sul praticamente...

Então, eu quero preservar aqui o direito à informação, concordar com a estratégia de que nós tenhamos um momento especial para o debate do setor ferroviário e retirar a minha inscrição.

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

Na sequência...

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Na sequência, o Senador Telmário Mota está inscrito, o Senador Jean Paul, o Senador Wellington, Elmano Férrer, Chico Rodrigues, Luis Carlos Heinze e Eduardo Gomes, que retirou a sua inscrição.

Eu vou ouvir, na sequência, todos os Senadores. Vou pedir vênias para poder limitar o tempo a cinco minutos, e, ao final, o Ministro poderá dar as respostas. E, se ficar, eventualmente, alguma pendência e, no final, algum Senador quiser acrescentar, a gente faria, porque eu tenho, às 14h, uma outra audiência, com o Ministro de Minas e Energia, nesta Comissão.

Então, eu tenho procurado ser, na Comissão, o mais voluntarioso possível, no sentido de deixar o Ministro à vontade para responder e os Senadores para questionar, mas há um cronograma aqui que a gente precisa cumprir, para não ser desrespeitoso com o nosso próximo convidado também, que chega às 14.

Senador Telmário Mota.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RR. Para interpelar Ministro.) - Presidente, eu vou tentar ser rápido para cumprir esse horário, porque, infelizmente, ficamos sacrificados em função das demais participações.

Mas eu quero cumprimentar V. Exa., cumprimentar os Senadores, os Senadores, o Ministro, Dr. Tarcísio Gomes...

Ministro Tarcísio, sabe aquele ditado "o homem certo, no lugar certo, na hora certa"? Sem nenhuma dúvida, é V. Exa.

V. Exa. tem se destacado. Hoje deu uma aula de conhecimento técnico, de procedências... Nem seria procedência, mas de conhecimento político. V. Exa. realmente tem sido muito competente nessa carteira.

Mas eu estava vendo bem a exposição de V. Exa. e me lembrei de quando eu era criança, filho de uma empregada doméstica com um vaqueiro. E, quando os proprietários da casa onde minha mãe trabalhava faziam uma festividade, eles chamavam as crianças para receber presente, uma coisa e outra, e ali um ganhava um carrinho, um avião, um caminhão, e eu, de

família muito pobre, humilde, não tinha nada, filho de empregada doméstica, enquanto um ganhava um barco, eu fazia meu barco das latas de sardinha; enquanto um ganhava um caminhão, eu emendava duas caixas de leite para fazer o meu caminhão. Mas brincava, do mesmo jeito.

E eu vendo aqui V. Exa., foi lá ao Rio Grande do Sul, passou por Santa Catarina, entrou em São Paulo, foi a Minas Gerais, foi para o Mato Grosso, foi a Mato Grosso do Sul, passou em Pernambuco, aterrizou no Piauí, entrou no Norte por Tocantins, foi lá a Macapá, veio a Manaus, a gasolina de V. Exa. acabou. Não chegou a Roraima. Não chegou a Roraima! *(Risos.)*

Então, eu queria convidar V. Exa. para abastecer o avião de V. Exa. com o meu recurso de Senador, se o Senado permitir, para que V. Exa. chegasse até lá. E sabe por que eu quero que V. Exa...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Senador.. Olhe, com esse recurso não será possível.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RR) - Ah! Não?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Porque é muito pouco. Não dá. Não dá. *(Risos.)*

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RR) - Eu queria só botar uma gasolinazinha...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Vamos fazer, então, uma cota aqui.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RR) - ... um querosene. Vamos fazer uma cota, para o avião de V. Exa. chegar a Roraima.

Sabe por que eu quero que V. Exa. chegue a Roraima? Porque lá nós temos seis BRs, e só uma é asfaltada. Só uma! Só uma é asfaltada. Olhe só.

Para o senhor ter uma ideia, a BR-401, que liga Roraima ao Bonfim, tem 70km de Normandia, que é um Município, em que eu nasci e que não tem asfalto; a 433 liga Normandia à 174, atravessa o Estado - não tem asfalto; a 431 não tem asfalto; a 432 não tem asfalto; quanto à 210, também parte dela não tem asfalto. E é importante, inclusive, até uma ferrovia que ligasse o Pará ao Estado de Roraima. Então, esse é um ponto que eu queria que V. Exa. considerasse.

Outra coisa, Ministro: nós colocamos... Roraima, hoje, tem 11,1 mil quilômetros de malha viária; desses, só 1,6 mil é asfaltado. E as BRs não são. Então, isso sacrifica. Sabe o que acontece? Oitenta e três por cento da população abandonam o campo e vão embora para a cidade, onde não há indústria, não há absolutamente nada! Então, nós precisamos realmente pavimentar essas localidades.

E olha que a bancada tem carinho. Em 2017, nós colocamos 154 milhões para o Dnit; em 2018, nós colocamos 70 milhões para o Dnit. E, se V. Exa. for ver as nossas estradas, são da pior qualidade.

Agora, eu também queria registrar que a vida inteira o Dnit, em Roraima, foi comandado pelo maior ladrão do Brasil, Romero Jucá, aquele que a Justiça do Brasil não tem coragem de prender, porque ele sabe todos os podres desses ministros; aquele que, aqui no Senado, quer participar da reunião de Líder, e o Presidente não tem moral para tirar. Mas, se ele for, eu vou tirar na marra, porque lá não é mais lugar para ladrão. O povo de Roraima não quis mais.

Então, são essas coisas com que a gente não pode conviver, Ministro.

E eu queria aqui aproveitar este momento e também dizer para V. Exa...

(Soa a campanha.)

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - RR) - Já concluindo, Sr. Presidente.

Há um estudo que nós temos: só do PAC, são 4,7 mil obras paralisadas. Isso daria, de pronto, 500 mil empregos - 500 mil empregos! Se essas obras estivessem em atividade no meu Estado de Roraima, nós teríamos 68 obras paralisadas; nós geraríamos 7,2 mil empregos no meu Estado de Roraima, o que significaria 7,1 milhão por mês, 85,9 milhões por ano na economia do Estado de Roraima, que está vivendo uma grande crise.

Então, eu queria trazer esse dado e mostrar para V. Exa. que o Estado de Roraima hoje, lamentavelmente, tem muitas obras paradas no Brasil e, se essas obras voltarem a funcionar, vão gerar emprego, vão gerar renda, vão movimentar a economia.

Muito obrigado, Sr. Ministro.

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

Na sequência, Senador Jean Paul Prates.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Senador Jean Paul, eu faço questão aqui de dizer que eu poderia estar falando antes, como proponente...

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... mas fiz questão de pedir para falar depois V. Exa., exatamente porque eu acho que V. Exa., como Relator de um projeto que é também uma bandeira do Ministro, vai também nos dar condições para que a gente possa colocar outras perguntas aqui, indagações nessa área. Então, seria muito importante, inclusive, V. Exa., como Relator, falar como V. Exa. está vendo a aprovação, como o senhor está sentindo o clima da aprovação do seu relatório.

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

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para interpelar Ministro.) - Muito obrigado, Senador Wellington, Presidente Marcos Rogério...

Ministro Tarcísio, é um prazer estar com V. Exa. mais uma vez. De fato, eu quero até dividir a minha fala em dois ou três gomos, porque vou falar primeiro das ferrovias, que é o que está mais em pauta para mim, mas também, depois, de dois outros aspectos aqui em relação à fala do Ministro.

Srs. Senadores, Senadoras, Ministro, eu tenho a dizer que, por enquanto, o nosso trabalho está indo muito bem. Nós estamos trabalhando, inclusive a Senadora Kátia, na revisão das próprias concessões também. Então, uma coisa que a gente quer dizer aqui é que, nesse processo de aprimoramento habitual, normal, do processo legislativo, nós estamos tentando também incluir algumas provisões que vão ajudar o Ministério e qualquer que seja o Governo que venha a suceder este Governo também a optar por dois instrumentos extremamente modernos e atualizados - e, aí, os atualizariam, através desta lei, a concessão e a autorização.

Então, a importância do projeto que o autor José Serra fez... Já tinha uma importância enorme, que era, como o Ministro disse, introduzir a autorização como instrumento de política setorial na área ferroviária, e nós também estamos aduzindo a isso alguns incrementos e aprimoramentos que advêm da própria conversa com os agentes a serem regulados e com outros envolvidos também, chamados *stakeholders*, que incluem os usuários, os beneficiados finais do processo de revitalização das ferrovias que este Governo vem conduzindo e em que vimos trabalhando aqui.

Quero até salientar a importância do nosso trabalho conjunto, Ministro, e da sua equipe também. Quero, na pessoa do Marcos Kleber, fazer um elogio à equipe e o agradecimento pelo nosso entendimento também à Presidência da Comissão. Tudo isso tem soado muito bem aos ouvidos dos Senadores e Senadoras e tem, de fato, resultado num trabalho muito técnico, muito esmiuçado.

Nós já tivemos duas audiências públicas complexas, plenas de grandes sugestões, um trabalho muito complexo mesmo. Teremos uma terceira esta semana, se não me engano quinta-feira, aqui, para tratar especificamente dos trens urbanos e daquela questão da desapropriação, etc., que é uma questão que a gente quis separar da questão maior, que é o transporte de carga.

Estamos trabalhando, como disse, nas concessões. Isso significa, Senadora Kátia, que vai, sim, afetar algumas dessas concessões, porque lei está acima de concessão. Lei só não retroage para atingir o direito adquirido quando de outra lei, mas em cima de concessões, inclusive as concessões assinadas, se uma lei vier impor determinadas regras, determinados compromissos, elas valerão sim para as concessões existentes também. Então, não vou entrar agora no mérito da questão de ter antecipado ou não, porque vai se alongar demais, mas já foram dados esclarecimentos muito bons da parte do Ministro em relação a isso. Mas quero dizer que a lei tem esse condão sim. Nós teremos conjuntamente, tudo em harmonia, como estamos trabalhando aqui, mas teremos o condão sim de afetar esse marco legal, até porque a ideia da lei é exatamente estabelecer um novo marco regulatório para as ferrovias como um todo. Não haveria sentido a gente introduzir as autorizações e deixar as concessões arcaicas, antigas e difíceis de se implementar, como tem sido hoje: muitos controles... A gente sabe que há a reversão dos bens ao final, e isso exige uma série de coisas.

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mas, em outros segmentos, nos quais eu tenho até experiência, nós já temos reversões em concessões desse tipo, como no próprio setor de petróleo, onde não existe essa complexidade de controles tão grande, a ponto do centavo. Isso inclusive tem atrapalhado - e eu já entro em uma das perguntas

Quanto a esses trechos abandonados, normalmente o que os agentes têm nos relatado é que é muito difícil revitalizar, porque o Governo faria questão de muitas indenizações, de re colocação das ferrovias no estado anterior de recepção desses investimentos, enfim... Isso impossibilita, porque o que acontece é que o agente que está com essas concessões abandonadas fica lá dormindo mesmo, não tem interesse nem em tocar no assunto, porque pode vir uma conta enorme para pagar. Então, nós vamos ter que, depois de passada essa lei, nos debruçar sobre esses casos. Talvez a gente coloque alguma provisão sobre isso, para justamente facilitar que o Governo receba de volta essas concessões, e, eventualmente...

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... essas indenizações ou esses *status quo ante bellum* sejam verificados do ponto de vista de como o cara também recebeu aquela linha, e não se colocar em estado novo, porque, senão, ele mesmo operaria esse projeto. Quer dizer, não faz muito sentido. Se ele não se interessou até agora, é porque provavelmente quer desistir daquilo, mas não pode, porque vai vir uma conta gigantesca. Então, algum comentário sobre isso talvez nos ajude aqui a entender esse processo.

Já falei da modernização das concessões. Acho que...

O Ministro falou aí de tarifa teto, índice de saturação da malha, que abre concurso para novas capacidades em expansão, gatilho de investimentos... Isso é extremamente bem-vindo e vai ser incorporado nesse processo todo, porque nós, volto a dizer, como sempre, estamos tratando de monopólio natural, e monopólio natural é regulado. É regulado e ponto. Não há como, não há quem quebre monopólio natural.

Esses dias eu recebi contato de um eleitor, de uma pessoa, dizendo que outro dia eu falei que nem Deus quebra monopólio natural.

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Aí o cara reclamou que eu estava blasfemando. Não era isso, era apenas para entender a magnitude do que é um conceito. É um conceito natural. Não é uma questão que depende de Governo, não é uma questão que depende de direita ou esquerda. O fato é que você só tem uma linha, aquela linha é mais eficiente para a sociedade que exista ali, e, a partir do momento em que você tiver concorrência, duas linhas ao lado, aí você tem competição; mas, quando você tem uma só, é monopólio natural e tem que ser regulado, e todos os Governos fazem isso, dos mais liberais até as economias mais fechadas.

Passando para duas coisas que eu peguei aqui da sua fala, Ministro Tarcísio, uma foi a questão do... É uma coisa que me incomoda um pouco quando a gente ouve: excesso de regulação, excesso de regulamentação em um determinado setor, e isso parece um mantra, e às vezes é o contrário, é falta de regulamentação. Então, quando o senhor se referiu ao setor aéreo, eu me incomodo muito, por exemplo, com o que eu chamo de procedimentos caóticos.

Vou falar do ponto de vista do usuário: você chega para viajar...

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... todo dia é uma pergunta diferente. Já repararam? Todo dia é uma pergunta diferente, se a mala está de um peso, se alguém embalou sua mala, se você pegou daqui, dali... Toda vez é uma pegadinha. Eu digo que elas fazem, às vezes, de propósito, para deixar o cara nervoso. O cara vai viajar, todo dia tem um procedimento... "Ah, agora é assim; agora tem que desligar o celular; agora não desliga o celular; agora pode usar a bagagem assim ou assado; agora bota em cima; agora bota embaixo...". Não há procedimento nenhum.

O que me causa espécie é que se diga que há muita regulamentação. Para mim falta regulamentação, porque é só dizer para elas: você tem que pedir para o cara embalar bagagem desse tipo, não pode carregar isso ou aquilo, há muitas que já são bastante padronizadas...

Como eu sou filho de aeromoça, vivi a vida inteira, a minha infância, com essa questão, eu percebia... Era aeromoça internacional, então era TWA, era uma outra... E era um período também diferente. Hoje parece que realmente incomoda bastante isso.

Até os bancos não são regulamentados, cada empresa usa de um jeito, o espaço é de um jeito, cobra de um jeito ou de outro... Eu acho é o contrário: está faltando regulação.

E realmente comprovei isso quando fui à Anac, reclamar do absurdo dos preços tarifários lá para Natal. A gente tem hoje situações - já comentei com vocês todos - em que ir para João Pessoa é metade do preço de ir para Natal. Não é explicável. Do ponto de vista logístico, não dá para entender - e mesmo do ponto de vista do movimento.

Fui procurar a Anac com a bancada toda do Rio Grande do Norte, e a Anac, surpreendentemente, para mim, diferentemente dos outros segmentos de que estamos falando aqui, que são regulados, inclusive, em alguns casos, com tarifa- teto - mas claro que aí são monopólios naturais -, disse: "Não, nós não regulamos preço de jeito nenhum. Não há como a gente fazer ingerência em preço".

Isso atinge outros Estados. Já conversei com Estados mais remotos aqui, como Rondônia e Roraima, conversamos várias vezes, e me causa espécie que a agência reguladora diga: "Não é comigo. Isso é totalmente livre".

Eu saúdo o mercado livre, mas eu acho que o mercado livre, quando há agência reguladora, tem que haver alguém para olhar... "Vem cá, pera aí: isso aqui está estranho. Vocês são só duas... Por uma circunstância de mercado, são só duas nesse determinado ponto. O seu preço está sendo combinado com outro, porque o horário é o mesmo, o preço é o mesmo, e é altíssimo! Então, há alguma coisa errada aí". Antes de ir ao Cade! Por que, o que que foi... Eu fui obrigado a ir ao Cade. Porque, aí, me disseram: "Não. Tem que ir ao Cade. Isso é matéria de Direito Econômico, Concorrencial". O.k., fomos ao Cade.

Aí, as empresas foram reclamar: "Poxa, o Senador foi ao Cade. Isso é pesado demais, não precisava tanto!" Mas se eu fui à agência reguladora do setor e ela lavou as mãos, disse que não podia fazer nada... No caso do petróleo, eu sei aonde ir: vou à ANP, reclamo de posto de combustível. Está tudo publicado lá, e ela tem ingerência sobre isso - antes de ir ao Cade, antes de ir ao Procon.

Na Aneel, a mesma coisa. Nessa que a gente mencionou aqui, da... A gente vai ter também que discutir isso, como é que a agência vai ficar, particionada ou não, das ferrovias. Também haverá uma. E, aí, monopólio natural, nem se fala! Tarifa de gás, menos ainda! Vamos falar hoje à tarde sobre isso.

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Agora, a Anac, nada! Tem que se ir ao Cade mesmo. Então, saber sobre isso.

E eu acho que a regulamentação, em geral, vai ter que ser... Não é aumentada, ficar mais pesada, mas aprimorada, para a entrada dessas novas empresas, às quais a gente também quer dar as boas-vindas e desejar que sejam muito felizes aqui no mercado e que nos ajudem a ter tarifas competitivas.

Por fim, a questão de arrendamento de terminais.

A gente já teve uma conversa lá no Ministério rapidamente, mas, em termos públicos, aqui... Nós temos lá o nosso Porto Ilha, de Areia Branca, e aí eu queria ver se estava na lista, se isso já foi tratado, se seria de bom grado a gente trazer o setor de sal para conversar sobre esse assunto, já que eles são os usuários exclusivos desse terminal, saber do interesse deles, e como será regulamentado isso quanto ao acesso. É a mesma questão das nossas ferrovias, só que aí não é exatamente monopólio natural - às vezes é e às vezes não é, depende dos teóricos aí. Mas o acesso, preferência, tarifa, capacidade de expansão... Como é que isso vai ser regulado, se há alguma lacuna legal... A gente deveria, talvez, supri-la.

Por fim, questão ainda das aéreas.

Nós, lá no Rio Grande do Norte e no Nordeste, como um todo, nos ressentimos muito da falta de uma regulamentação mais firme sobre a cabotagem. E a cabotagem, neste caso, não é de navio, é diferente.

Eles se referem a cabotagem, Senadora Kátia, como sendo aquele *stopover* de voos. O cara faz Paris, Natal e Fortaleza, Fortaleza, Recife, Paris... E faz a *stopover*, e, às vezes, aí, as capitais então se revezam em receber turistas.

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É muito importante que a gente possa abrir essa janela. É um pleito do setor turístico.

Nós estamos agora, com a tramitação de projeto de lei sobre turismo, com algo também a respeito disso, há previsões a respeito disso, mas seria interessante o Ministério se pronunciar sobre isso, já que esse assunto normalmente fica na pauta do Ministério do Turismo e, aí, se esquece da parte da logística, que tem a ver com reabastecimento de aeronaves, uso de aeroportos etc. etc. Então, Ministro, tem que se pronunciar sobre isso mais cedo ou mais tarde.

Por fim, pauta local, Ministro.

Não posso deixar de registrar: quanto à Reta Tabajara, está de volta a obra. Deixamos o Ofício nº 45, de 2019, entregue em abril, que lista, no entanto, outras coisas: a obra do Gancho do Igapó, na zona norte de Natal; a duplicação, pelo menos parcial - o início do projeto -, da 304, que liga Natal a Mossoró, que são as duas principais cidades do Estado; a federalização de alguns trechos - 221, 404... - e um pedaço da 104, que é BR, mas que, no Estado, passa por várias

RNs, fica aquela confusão de quem é a estrada, de quem é o trecho; e três viadutos que estão listados lá no ofício: um na BR-304, acesso sul do aeroporto - estão as máquinas lá, inclusive, estão lá os pedaços de concreto, mas a gente quer saber que hora que sai também do papel ou do chão -, e dois na BR-101.

É isso.

Muito obrigado, Presidente, pela tolerância.

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

Vou passar a palavra agora ao Senador Wellington Fagundes, Vice-Presidente da Comissão, antes apenas reforçando que há vários Senadores inscritos. Mas, dos presentes aqui, além do Senador Wellington Fagundes, o Senador Heinze e o Senador Eduardo Braga.

Na sequência, o Ministro terá a palavra para dar as respostas e os esclarecimentos que julgar necessários.

O Senador Wellington Fagundes tem a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar Ministro.) - Quero esclarecer que eu estou falando na condição de proponente. Então, claro que tenho um tempo maior. Mas vou tentar ser breve também, até porque temos também o horário bastante avançado.

Eu gostaria de sugerir, Presidente, uma próxima audiência com o Ministro da Infraestrutura, já que é uma pauta muito longa. Que a gente pudesse começá-la bem mais cedo. E, se fosse possível, não no dia de terça, que é o dia mais... Mas fazer num outro dia, porque esse é muito complexo.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Wellington, sugestão excelente. Eu diria até que seria interessante que ela focasse na pauta das ferrovias, porque é uma situação mais específica, não é?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então, primeiro, quero agradecer ao Ministro a forma tão prestativa que sido dada por ele no atendimento e na ida aos Estados. Aqui foi relatada, inclusive pelos Senadores, a presença do Ministro em muitos Estados brasileiros. No meu caso, de Mato Grosso, também é a mesma situação. Tivemos lá a presença do Ministro em Água Boa e em Rondonópolis. Rondonópolis é a minha cidade natal, que tem o maior terminal ferroviário da América Latina.

Eu gostaria, inclusive, de fazer um convite aqui, Presidente, para que a Comissão fosse lá. Nós vamos aprovar aqui um requerimento que está aí já na pauta, extrapauta, que é em parceria com a Assembleia Legislativa, porque estarão lá os Deputados Estaduais, visitando o terminal no dia 4. E, no dia 8, nós teremos também uma audiência lá na Assembleia Legislativa - em Cuiabá, em parceria com a Assembleia -, da Comissão, que eu espero ser aprovada. E aí seria, talvez, uma boa oportunidade para a gente convidar os nossos companheiros da Comissão.

E falo isso porque, quando fui pela primeira vez a Itaquí, no Maranhão, uns 15 anos atrás... Fui convidado a ir lá por um diretor da Antaq e, lá chegando, eu liguei para um Deputado do meu partido, amigo, que estava chegando lá, e eu queria convidá-lo para ir comigo. Ele era nascido lá, e nunca tinha ido ao terminal. E, em Rondonópolis, foi a primeira vez que o Governador foi lá também conhecer o terminal.

Então, eu acho que, quando todos nós temos a possibilidade de fazer essas visitas *in loco*, a gente começa a ter mais sensibilidade para mostrar o que que é prioridade para o Brasil. E, no caso de Mato Grosso, e, aí, o Centro-Oeste brasileiro todo, o Tocantins... Porque os nossos Estados todos vivem a mesma complexidade. O Tocantins mais ainda, porque precisaríamos fazer com que a hidrovía Araguaia-Rio das Mortes-Tocantins-Araguaia realmente se viabilize, porque ajudaria muito também aquela região de Goiás, Mato Grosso, Tocantins. Mas nós estamos no centro do Brasil.

Então, para nós, essa questão da infraestrutura, da logística, é extremamente importante.

Nós vamos aumentar agora, nessa colheita já, mais de 20% a produção de milho e soja. Então, se não fossem os portos do Arco Norte, não haveria condições de escoar essa produção.

Apesar de não ser do Ministério da Infraestrutura, Ministro, eu acho que a questão do armazenamento é um trabalho que nós precisamos fazer em conjunto, porque o que acontece lá no Nortão de Mato Grosso? Colhe-se e tem que se levar tudo ao mesmo tempo. O grande armazém é a carreta do caminhão. Quando existe trem - no caso, em Rondonópolis -, felizmente ele vai mais rápido, mas realmente é o que está acontecendo na 163 todo ano. Aqueles atoleiros não são, na verdade, só por falta de investimento na estrada, mas também porque a política de desovar a nossa produção não tem escalonamento. Quando a gente vai ao Paraguai, se estiver chovendo, para; não se trafega numa estrada não asfaltada no Paraguai se estiver chovendo.

Então, é preciso algumas medidas nesse sentido, principalmente de fazer os silos pulmões, para que a gente tenha condições de escoar essa produção de forma escalonada.

Isso seria bom para o produtor...

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... porque ele poderia escolher o momento de vender, e ainda para o País, para não ter que se levar tudo ao mesmo tempo e causar essa convulsão que acontece na 163, lá no Pará. E fala-se da conclusão de um pedaço - para concluir -, mas, enquanto se precisa concluir lá, já se está acabando o resto aqui, porque o volume de carretas é muito grande.

E, nesse aspecto, Ministro... Por isso a importância também, claro, de ampliar nossas estradas, todas elas; concluir a 242... Isso aqui V. Exa. sabe muito bem; conhece muito bem a geografia e a necessidade do Mato Grosso e também essa questão das ferrovias.

Então, Senadora Kátia, é claro que pode haver pontos divergentes, mas para a FICO é fundamental essa prorrogação, para que a gente tenha a expectativa do investimento.

O Blairo...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) - A Malha Paulista condiciona, a Fico...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - As duas. No nosso caso, as duas. No nosso caso, a Malha Paulista, para resolver o problema... Porque, em Rondonópolis...

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... a ferrovia está lá *full*, 100%; ela não tem como ampliar o volume de carga por problemas de São Paulo: enquanto em Mato Grosso a velocidade é 80km/h, chega a São Paulo a 15km/h.

Então, a empresa tem capacidade de duplicar o volume de carga, mas não o faz porque ela não tem a nova...

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não; é porque a senhora falou de Rondonópolis. Agora eu voltei aqui para a ferrovia Ferronorte.

Nós queremos que a ferrovia, e esse foi o objetivo de levar o Ministro lá - eu sou de Rondonópolis, natural de Rondonópolis -, saia de Rondonópolis e avance a Cuiabá e ao Nortão. E, para isso, ela está disposta a fazer, mas ela tem que ter a renovação da Malha Paulista. Por quê? Para investir, ela tem que ter a capacidade de duplicar as obras. Não é duplicar a linha; é duplicar a capacidade. Ou seja, há muitas passagens urbanas...

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... em São Paulo.

Então, se não for feita essa renovação, ela não o fará, porque não terá capacidade para fazer, para levar a carga. E o Ministro esteve lá.

Em relação à FICO, aí já é o contrário.

O Blairo dizia, e falou isso muitas vezes com o Ministro, que ferrovia de carga no Centro-Oeste tem que ir à roça, onde está a produção. E a Ferrovia Norte-Sul, hoje, não tem a carga necessária para viabilizá-la. Portanto, esse ramal saindo de Goiás e chegando a Água Boa, inicialmente - porque nós queremos que vá até Água Boa e, depois, de Água Boa até o Nortão, para se encontrar também lá com o Nortão. E, aí, o Ministro apresentou lá algo que eu achei bastante inteligente.

Com essa renovação, vai-se permitir que a Vale construa o trecho de Campinorte, mais próximo ali de Campinorte, até Água Boa, e depois que esse trecho estiver pronto é que...

(Soa a campainha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... será feita uma nova licitação, para que possamos fazer o trecho de Água Boa até Sinop e Sorriso. Imaginem quando encontrarmos todas essas ferrovias, e ainda com a construção da Ferrogrão, que é fundamental para Mato Grosso.

Por isso, Senador Jean Paul, eu fiquei aqui na expectativa da fala de V. Exa., porque, realmente, se aprovarmos também a autorização, as concessões, através de autorização, nós poderemos agilizar mais, e vejo que é isso que o Ministro está procurando. Por isso nós todos apoiamos.

A Ferrogrão... Estou vendo aqui, lá, ao fundo, o Quintella, que tem trabalhado muito nisso.

Se for por autorização, há quem tenha interesse de fazer. Já está demonstrado. Os investidores querem fazer. Então, não vai depender de licitação... Vai ser muito mais rápido!

E isso é uma solução que não é só para Mato Grosso; é uma solução para o Brasil, porque nós vamos tirar um pouco de toda essa carga, o congestionamento das nossas BRs.

Mas aí, Ministro, nem tudo são flores, eu vou aqui fazer a minha reclamação. Primeiro, já agradeço tudo que foi feito pelo Mato Grosso...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Inclusive em Rondonópolis está sendo feita a duplicação - as obras avançaram, depois da ida de V. Exa. lá - no trecho da 364, do Trevão até o Lourencinho, e a gente precisa também fazer a duplicação da ponte do Lourencinho - é pequena, 40m, mais mil metros. E, para minha surpresa, a concessionária da 163 está fazendo o trecho dos dois pontos de quilômetros. Até agora pedi fotos, estão trabalhando nos dois pontos, nos 3km da BR-163 - para chegar ao Trevão. Depois vai ter que fazer o Trevão, enfim...

Só que houve aquela decisão do Tribunal de Contas, no sentido de suspender inclusive as passagens urbanas de Rondonópolis, de Nova Mutum, de Sorriso, e eu quero aqui também me somar ao Ministério, porque aí, sim, é que vai inviabilizar a concessionária. E enquanto não se define se vai ser a devolução ou a caducidade, eu penso que a gente tinha que trabalhar aqui, Senadora Kátia, inclusive num projeto, talvez pela própria Comissão... Eu falo aqui também a todos os Senadores, ao Senador Braga, que tem muita experiência, Senador Braga, porque mesmo que seja a devolução dessas concessões...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... vai demorar no mínimo três anos para que essa licitação seja novamente concluída e as obras iniciadas. Então, eu ainda insisto que aqueles dois decretos feitos pelo Presidente Michel Temer... A gente tem que encontrar uma solução para colocar aquilo de pé, porque talvez essa seria a forma mais fácil.

Por exemplo, no caso da concessionária de Mato Grosso, da BR-163, tanto em Mato Grosso como Mato Grosso do Sul, há empresas interessadas em comprar, que já se manifestaram, mas, devido a já estar praticamente vencido, ninguém quer comprar. Mas eu penso que seria melhor para o Brasil se a gente encontrasse essa solução. E aí é o novo Congresso, com essas novas condições todas.

E aí, Ministro, só para concluir, para minha surpresa, esta semana chegou à Comissão de Orçamento um remanejamento de recursos exatamente do Mato Grosso, da BR-163, da duplicação da BR-163, retirando recurso da duplicação do trecho de Rondonópolis-Cuiabá, que é o trecho que tem mais acidentes frontais no Brasil - e acidente frontal com uma carreta e um veículo é morte na certa! Por isso, fiquei assustado de ver retirar recurso da 163. E sei que V. Exa. tem colocado isso com muita prioridade.

Também foi retirado recurso do contorno de Barra do Garças.

O Presidente da República acabou de ir lá, para lançar, foi publicada a licitação da drenagem no dia em que o Presidente estava, nós fizemos todo o trabalho para que isso acontecesse, e está retirando. Retirando esse recurso, vai inviabilizar a obra e vai ficar um negócio absurdo, porque as obras das pontes estão prontas, só falta a drenagem e o encabeçamento.

Então, eu quero aqui pedir também essa atenção, Ministro.

E foram retirados da 158 também: 8.535.000. No caso da 158, com a presença de V. Exa. lá, abrindo a possibilidade da construção novamente pelo traçado original na reserva Maraiwatsede, eu aqui, Presidente, quero encerrar dizendo o seguinte: aquilo que eu falei na audiência pública eu quero repetir aqui: se voltarmos na ideia de fazer a construção pela reserva, eu acredito que nós vamos gastar mais dois, três, quatro anos para isso, porque, dentro desse trecho original, nós não temos licenças ambientais.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Maraiwatsede, na 158, indo inclusive para o Tocantins.

(*Soa a campanha.*)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas tudo bem, é que o Dnit fez o projeto de um contorno. O que eu sugiro aqui e quero insistir, inclusive pedindo a audiência para os Prefeitos ainda nesta semana com V. Exa.: vamos fazer o projeto da ponte; vamos fazer a coisa em partes.

Se a gente conseguir construir as pontes e bueiros lá, e os índios e a Funai permitirem, já seria um grande começo para a gente consolidar a construção da 158 no traçado original, mas isso não impede que a gente faça o contorno, já que há projeto, licença ambiental... Vai ficar um pouco mais caro? Mas a produção daquela região responde rapidamente.

Isso vai beneficiar muito o Tocantins, porque nós queremos fazer também da 158 a 242, até São Félix do Araguaia, e, claro, ligar também pelo lado do Tocantins.

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

Vamos seguir.

Na próxima, vamos começar às 8 da manhã, para liberar o Ministro um pouco mais cedo e para a gente dar conta das demais agendas, não é, Heinze?

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - E já está chegando outro Ministro aí?

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

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Aqui entra um e sai outro. Aqui é na forma.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - E há pauta aqui para votar, para deliberar ainda.

Com a palavra, Senador Luis Carlos Heinze, que não usou o art. 14 para o Senador Esperidião Amin, mas tem a palavra agora.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - Vou usar agora o art. 14. (*Risos.*)

Falou de mim, vai levar. (*Risos.*)

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

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS. Para interpelar Ministro.) - Apenas o seguinte: estamos trabalhando, Ministro Tarcísio, num segundo porto para o Rio Grande do Sul. Santa Catarina já tem cinco portos e está fazendo mais dois, nós estamos trabalhando o segundo porto no Rio Grande do Sul e fomos olhar o modelo de Itapoá, que é um modelo sensacional, totalmente privado. Aquilo funciona 24 horas por dia, 365 dias por ano. Esse modelo que nós temos trabalhado no litoral norte do Rio Grande do Sul. Agradeço também à Marinha do Brasil, que, pela primeira vez... Pela primeira vez, não: depois de 1955, pela primeira vez esteve lá, a nosso pedido, fazendo uma batimetria na região de Torres, no norte do Rio Grande do Sul.

Ministro, também quero agradecer, quanto à BR-116 - falando de tantas mortes e problemas em várias BRs - V. Exa., atendendo a um pedido da bancada gaúcha, do próprio Governador de Estado, está mandando mais um pouco de dinheiro para aquilo lá, e a gente sabe que não termina a obra.

E, nessa linha da falta de dinheiro para tudo... E eu vi aqui nosso Senador fazer uma colocação: PIB zero, inflação praticamente zero, e com 12,5% milhões de desempregados no Brasil. Então, nós temos que fazer alguma coisa, e a infraestrutura é extremamente importante. Nós temos que fazer alguma coisa.

E eu tenho focado, no Rio Grande do Sul, neste meu mandato, nas parcerias público-privadas. Reunimos na Serra Gaúcha... Nós tínhamos lá 46 Municípios da Serra Gaúcha, Campo de Cima da Serra, Vale do Calçado, já juntamos agora a Grande Porto Alegre - aqui está o Prefeito Jarbas, da fronteira do Rio Grande do Sul -, para falar sobre concessões e privatizações. Esse é o tema que a gente está trabalhando lá com Prefeitos, com lideranças empresariais, com Vereadores, porque eles que estão clamando por isso, e sabendo da exiguidade de recursos que o Governo Federal tem e também o próprio Governo do Estado. Estivemos lá com o Prefeito Pasin, de Bento Gonçalves, que liderou o movimento, com o Presidente Elton, da Associação Comercial de Bento, com a Serra Gaúcha e todas as regiões.

Aqui há alguns trechos de duplicação e prorrogação, e nós vamos continuar essa reunião. Quero agradecer a presença da EPL, a presença do Dnit e a presença também do Ministério dos Transportes, todos presentes lá, e nós vamos continuar essa reunião agora, aqui em Brasília, para dar celeridade não só a esses trechos dessa região, mas de outras regiões do

Estado. É a única saída que nós temos para ter rodovias em funcionamento, com os esparsos recursos que há por parte do Governo Federal.

Faço coro com o Senador Jean Paul, com a Senadora Kátia Abreu e com o próprio Senador Wellington Fagundes na questão das ferrovias. Eu acho que, aí, Sr. Presidente, nós temos que fazer uma audiência específica - um dia inteiro, se for o caso - para discutir. Nós temos, no Rio Grande do Sul, a Malha Sul: Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. E existe interesse, porque, hoje, a concessionária - ouviu, Senadora Kátia?

Ah, a Senadora Kátia está ali.

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

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - A Senadora Kátia está mostrando os cursos aqui. Infelizmente, a concessionária hoje... Não é culpa deles. Já era com a LL, hoje é com a Rumo. Eles fazem o preço do transporte ferroviário no mesmo preço do transporte rodoviário. "Quanto custa um caminhão daqui a São Paulo? "Cem". "Eu vou cobrar R\$95". Praticamente o mesmo preço. Não há vantagem nenhuma.

Então, com toda dificuldade para eu chegar com a carga até a ferrovia e, da ferrovia, depois, lá, ao local de desembarque, é um problema. Então, nós temos que ter, Senador Marcos, um dia específico para debater a Malha Sul, que interessa ao Rio Grande do Sul, a Santa Catarina e Paraná. O que que nós vamos fazer?

No meu Estado, especificamente, o Procurador Veronese... Eu tenho trabalhado junto com ele faz mais de dez anos. Há mais de 1,2 mil quilômetros de ferrovia abandonados. Eles não estão usando. Prontos!

Eu sei do problema das rampas, eu sei do problema da bitola... O.k! O que fazer? Vamos abandonar? Não. Eu acho que o Governo Bolsonaro tem que fazer uma discussão específica sobre como fazer. E não há outra forma, a não ser concessão. A concessão tem que vir, e é o que nós queremos discutir, a questão das ferrovias.

Aproveitando, Ministro, está aqui o Prefeito Jarbas Martiní. Ele está aqui, na BR-472, a questão daquela ponte que nós temos, de Uruguaiana a Itaqui.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - O maior porto seco da América Latina é o Porto Seco de Uruguaiana. Todas as cargas que vêm de São Paulo para chegar à Argentina, por exemplo, passam por essa ponte. É uma ponte, colegas, de 1889! Era uma ponte ferroviária que, hoje, é uma ponte de uma mão só. E, aí, V. Exa. sabe - nós já conversamos - sobre a questão do Tribunal de Contas da União. Estivemos lá com o diretor do Dnit, conversando com o Ministro Bruno Dantas, para que nós possamos ajustar essa questão. É imperioso que a gente ajuste. E eles querem, agora, cancelar a licitação. Imaginem! Faz quase 20 anos que nós trabalhamos essa questão, foi feita uma licitação, há recursos no Orçamento, e, agora - imagine, Senador Marcos -, anular uma licitação, para retomar esse processo todo de novo? Então, eu acho que é uma falta de bom senso do Tribunal de Contas da União. É preciso uma discussão com os técnicos do DNIT, com a empresa projetista, sobre o que fazer.

Então, eu estou pedindo agora uma audiência agora com o Ministro José Múcio...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - RS) - ..., para que ele possa chamar os seus técnicos, enfim, e nós chegarmos a um denominador comum para aquela região. É imperioso. E digo: é o maior porto seco da América Latina.

E Uruguaiana, que é ligada a Itaqui por essa ponte, que é uma ponte ferroviária adaptada para rodoviária, uma ponte com sinaleira... A rodovia é do Mercosul. É a BR-472, que liga Itaqui, do Prefeito Jarbas, a Uruguaiana, uma ponte de 1889. Agora a licitação foi feita, a caro custo, e nós temos que retomar esse assunto.

Então, Ministro, esse é o ponto importante para nós fecharmos essa questão aqui.

Muito obrigado.

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

Na sequência, dois Senadores inscritos: o Senador Líder Eduardo Braga e, concluindo, o nosso mestre, Senador Anastasia. V. Exa. tem a palavra.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AM. Para interpelar Ministro.) - Primeiro quero cumprimentar V. Exa., Presidente Marcos Rogério, cumprimentar o nosso Ministro da Infraestrutura, Ministro

Tarcísio, e, ao cumprimentar o Ministro, Srs. Senadores e Sras. Senadoras, quero dar um depoimento do empenho, da forma sempre eficiente e gentil com que o Ministro Tarcísio tem enfrentado os desafios da infraestrutura no País.

Veja: o Ministério foi ampliado, porque ele era Ministério dos Transportes, e se transformou no Ministério da Infraestrutura. Portanto, aumentaram os problemas. Nós temos um grave gargalo.

Ainda há pouco, o nosso eminente Senador Heinze falava dos números que acabaram de ser divulgados, da inflação de 0,06%, portanto zero; do PIB, lamentavelmente, pela 17ª vez, revisto para baixo, se aproximando de zero... No entanto, 12,5% de desemprego. É claro que isso não é culpa de um Governo que acaba de assumir, isso é uma questão estrutural que está acontecendo no País e que passa, necessariamente, por uma melhoria da competitividade e uma redução do custo Brasil.

Para melhorar a competitividade e a redução do custo Brasil, nós precisamos avançar na infraestrutura: portos, aeroportos, estradas, ferrovias, infraestrutura de dados, etc. Tudo isso precisa melhorar no Brasil, para que nós possamos ser mais eficientes e termos, obviamente, uma logística, que é o termo do século XXI. Quem é competente e eficiente na logística, obviamente, conseguirá ser competitivo num mercado tão disputado como o mercado internacional.

Mas, Ministro, primeiro, quero dar esse depoimento sobre a atuação de V. Exa., e veja: Marcos Rogério me conhece, os Srs. Senadores também me conhecem. Eu não sou fácil em elogios. Portanto, faço este elogio de uma forma muito consciente, diante do desafio de V. Exa.

A segunda coisa que eu queria colocar ao nosso eminente Ministro era um agradecimento do povo de São Gabriel da Cachoeira, pela BR-307, porque praticamente estavam isolados o Município de São Gabriel, com o porto de Camanaus e Cucuí, e até mesmo o acesso ao aeroporto, e o Beck entrou, e as obras estão acontecendo, e isso está avançando.

Mas eu estive ontem, Ministro, com o Presidente Jair Bolsonaro, tratando de uma pauta institucional sobre o Amazonas que envolve Zona Franca e a BR-319, e abordei a questão da MP que facilita ou que reposiciona, de forma correta, o licenciamento ambiental de obras já existentes, como é o caso da BR-319. E fui informado pelo Presidente de sua disposição em avançar com essa MP proximamente. Ele cobrou do Chefe da Casa Civil, do Onyx, e o Onyx disse que estava a depender de um pequeno entendimento entre o Ministério de V. Exa. e o Ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles.

Então, eu perguntei ao Presidente se poderia abordar com V. Exa... Ontem, inclusive, eu mandei uma mensagem ao seu WhatsApp, porque creio, Ministro, que nós estamos diante de uma oportunidade importantíssima para o Brasil e para o Amazonas e a Zona Franca, porque o Presidente irá presidir, Senador Marcos Rogério, a primeira reunião do Conselho de Administração da Sufrema, no dia 12 de julho, e se dispôs, inclusive, se essas tratativas estiverem resolvidas, a anunciar notícias alvissareiras para o povo do Amazonas com relação à BR-319.

E, ao mesmo tempo, V. Exa. já disse a mim, num despacho, com relação à retomada do trecho da BR-319... É importante, porque os amazonenses e brasileiros estão assistindo a esta sua audiência pública, o senhor poder anunciar o que que acontecerá...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AM) - ... naquele trecho logo a seguir do Tupana, logo a seguir de Igapó-Açu, que é de aproximadamente 57 km que serão licitados e, portanto, asfaltados na BR-319.

Ao mesmo tempo, quero pedir que V. Exa. fale um pouco sobre a estratégia de manutenção na BR-319 no ano de 2019, porque nós esperamos que, diante da eficiência do Ministro, tenhamos uma manutenção mais eficiente e mais proativa na BR-319.

Portanto, primeiro quero reconhecer o esforço de V. Exa. com relação aos portos do interior do Estado, que estão avançando.

Estive hoje com o Secretário de Aviação Civil e com o Secretário de Infraestrutura do Amazonas, tentando avançar na questão dos aeroportos regionais, que é um outro tema importante que eu acho que V. Exa. poderia abordar.

E, para não extrapolar...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AM) - ... e não usar mais do que deveria sobre o tema, até porque quero ficar para ouvir todas as respostas do eminente Ministro, quero cumprimentar o Senador Marcos Rogério e dizer que acho oportuníssima uma nova vinda do Ministro, porque não se trata mais apenas do Ministério

dos Transportes. Trata-se do Ministério da Infraestrutura, que tem a responsabilidade de fazer com que o Brasil avance sobremaneira na área de logística, e acho que nós poderíamos ter um debate mais aprofundado com relação ao tema.

No mais, quero cumprimentar V. Exa. e cumprimentar o Sr. Ministro.

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

Eu já sinalizava para o Ministro sobre a possibilidade de a gente fazer uma próxima agenda, para tratar dos temas que foram aqui abordados de forma transversal por alguns Senadores, porque, numa única audiência como esta, a gente não consegue esgotar. O Ministro já se manifestou no sentido de se colocar à disposição, de disponibilidade para vir. Penso que nós estamos com o primeiro semestre praticamente esgotado, mas no início do segundo semestre a gente faria, e aí começaria a audiência às 8h, 9h da manhã, para a gente poder alongar e esgotar os temas sem as contingências que a gente, infelizmente, tem que impor em razão do tempo, da exiguidade do tempo.

Senador e Professor Anastasia, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Parlamentar PSDB/PSL/PSDB - MG. Para interpelar Ministro.) - Muito obrigado, Presidente, muito obrigado pela gentileza em me conceder a palavra de modo muito célere nesta Comissão, mas eu nem vou fazer perguntas ao eminente Ministro.

Queria, primeiro, endossar as indagações que foram feitas ao Ministro pelo meu colega de bancada, Senador Carlos Viana. Ouvi as respostas de V. Exa. e agradeço. Fico muito sensibilizado com a preocupação de V. Exa. com as questões relativas ao nosso sistema ferroviário. V. Exa. sabe o que isso representa para Minas Gerais, que é um Estado em que nós usamos a palavra "trem" inclusive para tudo que possa existir. Então, é muito próprio de nosso Estado.

Da mesma forma, as questões da BR-381. V. Exa. relatou as dificuldades, sabemos, mas o empenho de V. Exa. é muito dedicado.

Endosso também as palavras elogiosas e totalmente procedentes do Senador Eduardo Braga em direção a V. Exa., que é conhecido como um Ministro muito eficiente, muito trabalhador e muito dedicado.

As palavras, também, sobre Pampulha, no qual eu já havia me antecipado, eu agradeço. Nós teremos uma solução conjunta com o Governo do Estado, com o Ministério de V. Exa. e com a Infraero. Ninguém pretende fechar Pampulha. Jamais! É dar uma alternativa, de modo que não prejudique a grande concepção econômica que foi Confins.

E, já para concluir, queria só dar uma boa notícia: V. Exa. falava aqui da Lei de Desapropriação, que é muito antiga. Eu apresentei aqui, com base na experiência peruana, um projeto de lei que cria uma forma mais rápida, por desapropriação amigável e de autocomposição. Essa lei já foi aprovada aqui no Senado, está na Câmara, e eu faço voz para que ela seja aprovada brevemente, porque, eminente Presidente Senador Marcos Rogério, é um tema em que ele tem toda a razão, o Ministro: é um grande problema, é um nó górdio que temos, o problema da desapropriação. Então, acredito que isso vá avançar.

Por outro lado, temos hoje, na pauta do Senado, V. Exa. foi alertado, um projeto de lei que, ao contrário, cria dificuldades. É aquele que, de fato, praticamente impede as desapropriações ou, pelo menos, as consolida em relação àquelas pessoas que estão às margens das ferrovias, de estradas... V. Exa. citou a entrada para Belo Horizonte, um exemplo clássico disso, o gasoduto, então, vai prejudicar eventuais duplicações. A matéria é um pouco complexa, e eu mesmo tenho uma emenda nesse sentido.

Mas agradeço muito.

Desculpe-me Senador Marcos Rogério: fui além do minuto que tinha pedido.

Parabéns, Ministro Tarcísio.

(Interrupção do som.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senador e Professor Anastasia, essa Presidência agradece a V. Exa.

V. Exa. tem um poder de síntese extraordinário, abordando temas que são da maior relevância para o País e para o Estado de Minas Gerais.

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

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu vou assegurar a palavra agora ao Ministro...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - ... eu gostaria de usar o meu tempo para contraditar, antes de ele responder a todos. São apenas dois pontos para que ele termine as minhas respostas.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senadora, eu vou dar... Quanto tempo a senhora precisa?

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

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Não é nem perto do que o senhor concedeu a todos que elogiaram o Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Mas na hora...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu prometo que vou elogiar também.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Na hora das perguntas, V. Exa. falou o tempo que quis...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu vou elogiar também, pode ficar tranquilo.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu não tenho essa régua não, Senadora.

V. Exa. tem a palavra e, na sequência, o Ministro, com as respostas.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Ministro, eu acho que a nossa luta teve vitórias. Fico muito feliz de o senhor não ter conseguido colocar no trecho... Muito triste por não ter colocado no trecho da Ferrovia Norte-Sul, com tanta clareza, o direito de passagem, mas está em tempo de corrigir, e o senhor está corrigindo. Depois da nossa grita, de tantos colegas Senadores aqui e tantas entidades, o senhor está garantido o direito de passagem. Está clarificando os investimentos - R\$3 bilhões mais R\$7 bilhões, que vão pagar as multas, que são quase R\$1 bilhão, dão quase uma ferrovia nova.

Então, quero parabenizá-lo por ter avançado nesses pontos em que nós estamos gritando aqui há quase quatro meses, especialmente eu.

Ainda, o cumprimento da tarifa-teto. Parabéns se o senhor conseguir fazer com que a Rumo garanta a tarifa-teto. Não faz mais do que a obrigação dela cumprir.

Eu só tenho dois pontos aqui - rapidamente - sem resposta, que é o seguinte: com relação à Adin, eu não tenho nenhuma implicância com a possibilidade de ter autorização. Eu só estou dizendo que, na Constituição, no transporte público não é permitido autorização; apenas concessão e permissão. Portanto, todas as duas têm que ser feitas com licitação.

(Soa a campainha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Agora, nós temos que fazer uma PEC para incluir autorização. Foi o que nós fizemos onde, Ministro? Nos portos privados mistos.

A segunda coisa é a seguinte: nessas prorrogações que o senhor está corrigindo o direito de passagem, vai colocar o percentual de capacidade de carga de cada uma? Vai ficar escrito no contrato quantos por cento, mas não vai ser 1% igual à ferrovia do Tocantins, a Norte-Sul. Ótimo.

E, com relação às ferrovias abandonadas, eu também gostaria de conhecer os investimentos das ferrovias abandonadas, especialmente no Estado do Rio Grande do Sul, no Paraná, Santa Catarina, Bahia, Espírito Santo, um monte de ferrovias importantes, porque isso tudo cria uma sinergia importantíssima para o País.

Então, essas são as minhas considerações.

E parabenizo por esta parte, mas ainda registro e pergunto se, quem sabe, nessas prorrogações que interessam tanto à Rumo... E a gente muda a Constituição, vota, apoia, trabalha para colocar a autorização, mas que pudessem ampliar na Norte-Sul o percentual do direito de passagem. Aí ficaria maravilhoso para o Brasil inteiro.

Obrigada.

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

Passo a palavra ao Ministro Tarcísio.

Vou assegurar dez minutos, porque foram muitas perguntas, para tentar fazer um resumo - eu sei que são muitas as ponderações -, para a gente poder concluir a tempo da próxima audiência.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Vamos lá.

São muitas questões. Vou tentar ser o mais sucinto possível aqui.

Com relação às questões do Senador Telmário Mota, nós fomos a Roraima, sim, mas nós temos o aeroporto... Não falta combustível, não. O Aeroporto de Boa Vista está previsto na sexta rodada de concessões. Então, a gente está estruturando a concessão do Aeroporto de Boa Vista.

Hoje, a bancada de Roraima vai ao Dnit, para a gente tratar de remanejamento de recursos, para tentar fazer o melhor aproveitamento.

O IP4 de Caracará foi autorizado pela Antaq, são R\$26 milhões de investimento lá.

Estamos avançando na BR-432, que vai ter uma série de investimentos.

Nós temos aqui a possibilidade de concluir neste ano, em 2019, 30km de pavimentação, e nós temos praticamente R\$98 milhões que serão aplicados na manutenção.

Então, nós temos aqui a BR-432, dividida em quatro lotes: um primeiro lote com 37km, tem 40% executado; o lote 2 foi concluído em 2018; o lote 3 que está bastante priorizado e tem 80% executado, a gente conclui este ano, são 43km; e o lote 4, que está com o Exército, que vai concluir 6km agora, em 2019.

Com relação às questões do Senador Wellington, nós tivemos que fazer esses remanejamentos para priorizar algumas obras. Então, o que que a gente está fazendo? Cobrindo um santo, descobrindo o outro, mas de acordo com o ritmo de cada obra e com as condições de cada obra. Então, o que a gente está tirando hoje a gente vai recompletar amanhã.

Essas obras que nós tiramos justamente foi para garantir recursos para a BR-381 Minas, para que ela não parasse, em função da prioridade, a BR-116 Rio Grande do Sul, a Ponte do Abunã, e a conclusão de um trecho grande da BR-101 Nordeste, da duplicação em Alagoas.

Isso foi proposto, foi efetivado, mas nós vamos restabelecer os recursos na primeira oportunidade. A gente já está estudando com o Ministério da Economia uma forma de fazer esse restabelecimento.

Sobre a Ponte do Ibucuí, Senador Heinze, nós vamos realmente trabalhar para ver se conseguimos recuperar a licitação. Nós temos muito claro que aquela ponte é uma prioridade, é uma ponte muita antiga... É uma região que tem muita cheia, a água sempre fica ali, quase no limite da plataforma...

Temos R\$20 milhões de recursos na LOA deste ano e nós vamos tentar fazer, então, o restabelecimento desses recursos.

E já eu peço aqui o apoio dos nobres Senadores, pelo seguinte: o nosso orçamento está cada vez menor, e a previsão para o ano que vem de pré-limite, por parte do Ministério da Economia, é ainda pior do que foi neste ano. Então, nós vamos fazer proposições e vai ser muito importante contar com as emendas das bancadas, para que a gente possa levar infraestrutura aos Estados. Eu sei que não tem faltado apoio.

Há até uma pergunta do Senador Eduardo Braga, com relação à questão da manutenção. Não tem faltado recurso, nós vamos caprichar na manutenção da 319, neste ano, Senador, justamente porque a bancada não tem faltado no que diz respeito à questão dos recursos para manutenção.

Realmente retomamos a manutenção da 307, no Amazonas. A gente tem se comunicado bastante, o Senador tem mandado para nós as informações, com muita diligência, da situação de isolamento daquela região, do pessoal em Camanaus, etc. Conseguimos botar o Exército para iniciar a manutenção e estamos resolvendo, com o ICMBio, aquelas questões que faltam, para a gente poder atacar também áreas onde a gente ainda não tem autorização.

Somos totalmente favoráveis à MP. Eu acho que se precisa de clareza nessa questão, principalmente daquilo que já está previsto nas faixas de domínio. Para que a gente possa ter um licenciamento mais célere, mais expedito, é fundamental isso. No que diz respeito a nossa parte em entendimento com o Ministério do Meio Ambiente, nós vamos nos esforçar para que o Presidente possa fazer esse anúncio em julho lá.

E estamos já trabalhando no projeto de adequação da 319, para que possamos tocar a licitação e, no ano que vem, começarmos realmente esses 57km de Tupã, a partir do Igarapé-Açu para frente, que é a retomada da obra da 319. A gente já falou, um pouco antes, da retomada da obra da Transnordestina e agora da retomada da obra da 319. Então, nosso objetivo é retomar obras importantes que estão paralisadas e que vão fazer toda a diferença para a sociedade, para a população do Estado do Amazonas e para o Estado de Rondônia.

Não conseguimos ainda, por questão de agenda, percorrer o trecho, mas nós vamos percorrer. A minha ideia é a de que a gente percorra ainda em julho. De repente, a gente aproveita até o recesso parlamentar para fazer essa trilha lá, percorrendo a 319. Acho que é muito importante e também desperta em nós o senso de urgência. A ideia é levar pessoas do Ibama, para que eles possam sentir, ali na região, a situação da rodovia e a necessidade imperiosa de se fazer o quanto antes a 319 e perceber que não se trata de um empreendimento novo; trata-se de um empreendimento que existia. É uma rodovia que foi asfaltada no final da década de 70 e início da década de 80. Pegava-se um veículo em Porto Velho e se chegava a Manaus dirigindo. Então, nós temos clareza absoluta disso e sabemos que é necessário para tirar o Estado de Amazonas do isolamento.

Então, isso é uma questão de conectividade, de integração, de justiça social, e vamos perseguir esse objetivo.

No ano que vem a gente começa, de fato, a pavimentação da 319. Então, tenho certeza de que essa MP vai ser um resgate.

E já deixo aqui o meu convite a V. Exa. e ao Senador Marcos Rogério também, para que a gente possa, juntos, percorrer a 319, se Deus quiser, ainda no mês de julho.

Senador Jean Paul, a Reta Tabajara está no contrato. Neste período, está chovendo, mas a ideia é intensificar as obras assim que terminar a chuva. A gente realmente conseguiu retomar a obra.

O viaduto do Gancho está em desapropriação, estamos fazendo desvios, e a obra se inicia em setembro.

A duplicação da 304 está em estudo pelo BNDES. A gente qualificou como prioridade nacional, de maneira que a gente está estudando a viabilidade até de fazer uma concessão nesse trecho, do Rio Grande do Norte até Fortaleza.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Sim, com certeza, com absoluta certeza.

O Porto-Ilha está com Evtea em andamento. A ideia é qualificar no Programa de Parceria de Investimentos ainda este ano e fazer a licitação do arrendamento, provavelmente, no início do ano que vem. E, aí, nós temos toda a disposição para discutir com o setor salineiro o melhor modelo para o porto. Nós podemos ter, obviamente, um modelo de exploração que não dê exclusividade ou que permita, realmente, o acesso à carga por parte de terceiros.

A federalização, principalmente no que diz respeito à 104, é viável. A gente já tem estudo sobre isso. A grande questão hoje é recurso.

E, mais uma vez, faço um apelo às bancadas para que nos ajudem no que diz respeito ao direcionamento de emendas, para que possamos prover os recursos para os Estados, assim como nós tratamos, lá em Santa Catarina, Senador Amin, na questão da prioridade da 470, da 282, da 280... Obviamente, a gente tem interesse de manter aquelas obras que estão em andamento, que estão andando bem, como a 285, lá no sul do Estado.

E V. Exa. tem o nosso compromisso também de acelerar o processo de construção da 470.

Enfim...

BR-101... No segundo semestre, a gente deve concluir o sétimo viaduto, entre Natal e Parnamirim. Isso é fundamental.

Senador Heinze, acreditamos, de fato, que as PPPs são a solução. Estamos bastante sensíveis com a questão que V. Exa. coloca sobre as necessidades de logística, principalmente para atender à Serra Gaúcha, que é uma região importante, no que diz respeito à produção.

V. Exa. colocou as questões da Malha Sul, e isso combina também com as questões colocadas pela Senadora Kátia Abreu e pelo Senador Jean Paul. A ideia é estabelecer um modelo, e eu acho que o projeto de autorização vai nos permitir isto, que a gente desconecte esses trechos não utilizados das bacias...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... de cada concessionária e possa repassar isso para usuários interessados em outras concessões, dentro do regime de autorização. A gente vê viabilidade nisso, vê interessados nisso. Como V. Exa. bem colocou, já há interesse. Então, a ideia é redistribuir essas bacias geográficas, essas bacias ferroviárias, de maneira que a gente possa aproveitar o potencial que cada uma dessas malhas têm, de acordo com o porte de cada um dos operadores. Isso vai valer para a malha da Transnordestina e vai valer também para a malha sul.

Concluindo, eu me coloco à disposição - sei que o tempo hoje foi curto - para aprofundar essas questões. Eu tenho certeza de que algumas dúvidas ainda remanesçam.

Nós temos feito um trabalho muito interessante a várias mãos com o Senador Jean Paul no que diz respeito ao PLS 261, que é uma grande aposta para nós, é muito importante dentro da nossa estratégia, e a nossa ideia é ter aí um instrumento que nos permita proporcionar...

(*Soa a campanha.*)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... mais competição ainda para o setor ferroviário. Nossa equipe permanece à disposição.

Da mesma forma, Senadora Kátia Abreu, vou ter o maior prazer em receber a senhora ou visitá-la no gabinete também, para trazer mais esclarecimentos e para construir, em conjunto com a senhora também, saídas para as aflições que a senhora corretamente coloca aí, na audiência de hoje.

Enfim, no mais eu agradeço aí a paciência e a atenção dos Srs. Senadores, e a gente permanece o tempo todo aí, à disposição de V. Exas.

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

Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar Ministro.) - Sr. Presidente, serei muito breve.

Em primeiro lugar, quero cumprimentá-lo pela condução desta audiência muito importante. Fui um dos proponentes e me sinto recompensado. Só gostaria de, ao agradecer as colocações do Ministro, fazer duas colocações muito rápidas.

Primeiro, quero registrar a presença do Procurador-Geral de Justiça de Santa Catarina, Dr. Comin, e do ex-Procurador-Geral de Justiça. Espero que não estejam procurando nenhum de nós. (*Risos.*)

E quero registrar também a presença do nosso sempre Deputado e ex-Prefeito de Blumenau João Paulo Kleinübing.

E quero dizer, Ministro - é a segunda e última questão -, que está presente o Vereador Pitanta, 11 mandatos de Vereador; 11 mandatos consecutivos. Parece que ainda existem uns seis sobreviventes da sua primeira eleição, há 44 anos. Ele é Vereador da Palhoça, e ele me trouxe a informação de que nenhum daqueles caminhões está trabalhando.

Então, eu queria reiterar um apelo a V. Exa., para enquadrar todos aqueles atores - no sentido duplo da palavra - na rota do compromisso que V. Exa. reiterou hoje aqui, compromisso no qual eu acredito.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., Senador Esperidião Amin, que foi um defensor insistente para que nós realizássemos esta importante audiência pública que hoje acontece.

Nós já estamos aqui há mais de três horas debatendo os temas relacionados à infraestrutura do País, e o Ministro está com toda a disposição para responder, esclarecer, acrescentar informações, de maneira que só temos que reiterar agradecimentos.

Quero registrar, na esteira do que fez o eminente Senador Esperidião Amin, a presença também conosco aqui dos procuradores lá do meu Estado, o Procurador-Geral de Justiça (PGJ) Dr. Aluildo e também o Ildemar Kussler, Procurador do Ministério Público do meu Estado. São particulares amigos e que visitam o Congresso Nacional neste momento. São bem-vindos.

Registro também a presença do Presidente da Câmara de Vereadores da minha cidade de Ji-Paraná, Affonso Cândido.

Bem-vindos ao Senado Federal.

Ministro, V. Exa. tem a palavra para as suas considerações.

Na sequência, nós vamos deliberar apenas alguns requerimentos e encerraremos a audiência de hoje.

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

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

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) - Eu queria, então, aprovar o requerimento de audiência pública sobre capotagem... (*Fora do microfone.*)

... porque eu soube que o Governo já está bem adiantado numa medida provisória, e há vários nomes que dariam três, quatro audiências públicas em conjunto da CI com a CAE. E eu gostaria, então, de pedir aos colegas que a gente pudesse aprovar, em seguida à saída do Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Enquanto o Ministro faz a fala dele, eu recolho o requerimento e a gente pauta na sequência.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Só, mais uma vez, externar os meus agradecimentos. É sempre bom vir ao Senado prestar contas, debater, perceber também e recepcionar as demandas dos Srs. Senadores. Tenho tido aqui o melhor ambiente de trabalho possível. Tenho contado com muita ajuda dos Srs. Senadores. Manifestei, da outra vez em que estive aqui, o bom semestre legislativo que nós tivemos - e louvo o Senado por isso -, com aprovações de matérias muito importantes, como a abertura do capital estrangeiro, como a questão da Lei das Agências, que dão excelentes sinais para os investidores nacionais e estrangeiros, que sinalizam na direção da fortaleza, do fortalecimento da regulação. Então, nós ficamos muito satisfeitos. Eu me coloco à disposição para vir ao Senado quantas vezes forem necessárias para debater todos os temas. Saio daqui com alguns deveres de casa e com alguns compromissos assumidos. Os senhores podem ter certeza de que vão contar com todo o nosso empenho no Ministério da Infraestrutura.

Então, desde já, agradeço a atenção e me coloco à disposição para vir aqui mais vezes.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Esta Presidência agradece, mais uma vez, a S. Exa. o Ministro de Estado Dr. Tarcísio Gomes de Freitas, sempre muito atencioso com a Comissão e com o conjunto dos Senadores.

Como já antecipado, nós vamos estabelecer para o início do segundo semestre, dentro dessa tratativa que foi proposta aqui, o retorno do Ministro à Comissão para abordarmos, de forma específica e mais profunda, a questão das nossas ferrovias. Eu vejo que há interesses aqui de praticamente todos os Estados da Federação e é um tema que não se esgota numa audiência pública como esta, em que você aborda um conjunto de temas dentro da lógica de infraestrutura do País.

Mais uma vez, agradecimentos sinceros pela disposição de estar conosco.

Antes de encerrarmos a reunião, faremos a inclusão extrapauta de alguns requerimentos.

O Senador Izalci Lucas, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, propõe que a audiência pública que realizaremos, em seguida, com o Ministro de Estado de Minas e Energia, Bento Albuquerque, seja conjunta com a CDR. Em requerimento de igual teor, já foi aprovado por aquela Comissão, na última quarta-feira, e não há óbices por parte da CI ou do Ministro de Minas e Energia a que a próxima reunião seja desenvolvida conjuntamente.

Assim, passaremos à deliberação do Requerimento. 37, de 2019.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 37, DE 2019

- Não terminativo -

Requer que seja convidado o Ministro de Estado de Minas e Energia, a comparecer à Comissão de Serviços de Infraestrutura, a fim de discutir, em audiência pública, conjuntamente com a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, o programa “Novo Mercado de Gás”.

Autoria: Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)

Consulto se há algum Senador que queira se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira se manifestar, em votação o requerimento.

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

Aprovado.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 40, DE 2019

- Não terminativo -

Requer, nos termos do artigo 93, inciso II do RISF, a realização de diligência em parceria com a Assembleia Legislativa de Mato Grosso, para discutir a Ferronorte no trecho Rondonópolis - Cuiabá - Sinop.

Autoria: Senador Wellington Fagundes (PL/MT)

A diligência será realizada no dia 8 de julho de 2019, para discutir a Ferronorte no trecho Rondonópolis- Cuiabá-Sinop.

Propõe para a audiência a presença dos seguintes convidados: representantes do Ministério da Infraestrutura, do Tribunal de Contas da União, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, e da Rumo.

É o requerimento do nobre Senador Wellington Fagundes, Vice-Presidente desta Comissão.

Indago se algum Senador quer se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo, em votação o requerimento.

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

Aprovado.

Requerimento de nº 39, de 2019.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 39, DE 2019

- Não terminativo -

Requer que sejam prestadas, pelo Ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, informações sobre elementos de fundamentação para o anunciado projeto "incorporação reversa" que se desenvolve visando incorporar a Centrais Elétricas - ELETROSUL à Companhia de Geração Térmica de Energia - ELETROBRÁS - CGTEE.

Autoria: Senador Esperidião Amin (PP/SC)

Consulto se há Senadores que queiram se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo, em votação.

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

Aprovado.

Requerimento nº 41, da Senadora Kátia Abreu.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 41, DE 2019

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos, com o objetivo de debater, numa sequência de três reuniões, as restrições e potencialidades da utilização da navegação de cabotagem no Brasil.

Autoria: Senadora Kátia Abreu (PDT/TO)

A Senadora requer, nos termos do art. 58, §2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos, com o objetivo de debater, numa sequência de três reuniões, as restrições e potencialidades da utilização da navegação de cabotagem no Brasil, inclusive como forma de instruir o PL 2.948, de 2019, (que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências), para eliminar restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira, sob relatoria da Senadora, abordando os seguintes assuntos críticos:

- a) tratamento burocrático presente nos portos brasileiros, que determina que o processo de alfandegamento se assemelha aos procedimentos para exportação;
- b) efeitos sobre os custos do modelo de praticagem exercido no País, em função da reserva de mercado concedido à Marinha no processo de formação;
- c) impactos sobre a eficiência, a produtividade e os custos da utilização do modelo de contratação de mão de obra nos portos por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra;

- d) avaliação dos resultados e metas obtidos pelo sistema Porto sem Papel, que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e a documentação necessárias para agilizar a análise e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros;
- e) identificar os principais determinantes dos custos do combustível no Brasil, inclusive comparados internacionalmente;
- f) avaliar os custos e benefícios da política de proteção da indústria naval;
- g) examinar a posição internacional do Brasil na utilização da navegação de cabotagem por meio de uma análise comparativa, inclusive levando em consideração o tamanho da nossa costa marítima (8 mil quilômetros de litoral) e da concentração populacional na região litorânea - temos 80% da população brasileira situados a uma distância de até 200km da costa;
- h) avaliação da política de financiamento do Fundo de Marinha Mercante - total dos recursos financiados e a composição desse financiamento em termos de tipos de embarcações e a natureza das aplicações (novas embarcações e/ou reformas);
- i) avaliação dos custos e dos impactos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante;
- j) as regras estabelecidas pela Antaq com relação ao afretamento de embarcações;
- k) as regras de fiscalização e cobrança de taxas pela Anvisa.

Propõe para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Ministro da Infraestrutura;
2. Diretor-Presidente da Antaq;
3. Ministro da Economia;
4. CEO do Estaleiro Atlântico Sul, Sr. Harro Burmann;
5. CEO do Estaleiro Mondego, Sr. Jorge Ferraz;
6. Osvaldo Agripino Junior, advogado maritimista e professor de Mestrado e Doutorado da Univali;
7. Presidente Executivo da Abimaq, José Velloso Dias Cardoso;
8. Presidente da Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro, André de Seixas;
9. Luiz Antonio Fayet, Consultor e Especialista em Logística;
10. Presidente do Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima), Bruno Lima Rocha;
11. Representante do BNDES;
12. Diretor da Empresa de Navegação Posidonia, Sr. Abraão Salomão;
13. Diretor-Presidente da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), Murillo Barbosa;
14. Diretor-Presidente da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), José di Bella; e
15. Presidente do Conapra (Conselho Nacional de Praticagem), Gustavo Martins.

É o requerimento da nobre Senadora Kátia Abreu.

Indago se há algum Senador que queira se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo, submeto à votação.

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

Aprovado. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Não havendo mais nada a tratar na longa manhã de hoje, encerraremos a presente reunião, já convidando as Sras. e os Srs. Senadores para a nossa próxima reunião de audiência pública, em que receberemos o Ministro Bento Albuquerque, a partir das 15h, nesta sala da Comissão de Infraestrutura, em conjunto com a Comissão de Desenvolvimento Regional.

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

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 11 horas e 25 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 30 minutos.)