



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

REUNIÃO

27/06/2019 - 19ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Bom dia a todos. Declaro aberta a 19ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Antes de iniciarmos, lembro a todos que a população pode participar do debate, enviando perguntas e comentários aos nossos convidados, por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

A presente reunião se destina à realização de audiência pública para instruir o Projeto de Lei do Senado 261, de 2018, que dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário e infraestruturas de propriedade privada, autoriza a autorregulação ferroviária, disciplina o trânsito e o transporte ferroviário, altera o Decreto-Lei 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 7 de janeiro de 2011, e dá outras providências, em atendimento aos Requerimentos da Comissão de Infraestrutura nºs 33 e 36, de 2019, de minha autoria, Senador Jean Paul Prates, Relator da Comissão do PLS 261, de 2018.

Para a audiência foram convidadas autoridades especialistas na área. Na verdade, nós já fizemos três audiências... Aliás, duas audiências sobre o transporte ferroviário de cargas; esta terceira se destina precipuamente à área do transporte de passageiros, principalmente urbano. Então, vamos chamar para a audiência - que foram convidadas - essas autoridades e especialistas nesse segmento específico do setor ferroviário.

Convido, para que tomem assento à mesa, o Sr. Jean Carlos Pejo, Secretário Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional; o Sr. Geraldo Freire Garcia, Assessor Especial do Ministro do Desenvolvimento Regional, Gustavo Canuto; Fernando Couto Garcia, Procurador do Município de Belo Horizonte; e Victor Carvalho Pinto, Consultor Legislativo do Senado Federal.

Olha, nós estabelecemos aqui um tempo inicial de 20 minutos. Vamos trabalhar com ele, mas, claro, com a tolerância que eu vou dar aqui... Vou avisar, mais uma vez, como eu sempre faço, aos que participam aqui, às vezes, pela primeira vez, que a campainha que toca e, às vezes, assusta a gente, é para um minuto de término, ou seja, para perorar. Então, não se assustem, porque a campainha não é o tempo final; é, sim, um minuto faltando para terminar. E, às vezes, quando a gente dá mais tempo, ela toca de novo. Por isso que, às vezes, incomoda um pouco, mas, enfim, vou tentar administrar a campainha também.

Teremos 20 minutos, com uma tolerância, eventualmente, para terminar o raciocínio, etc., porque a gente queria também ter um pouco desse debate, que é importante, e eu queria antecipar - quebrar aqui um pouco a regra geral das coisas, que é deixá-los falar antes - algumas questões que talvez a gente gostasse de ver aqui. Eu, já como Relator desse projeto como um todo e nesse capítulo especificamente, alerto o seguinte: quando o Relator pega um projeto, já vem uma coisa escrita por outras pessoas e já debatida. Então, não nos cabe também ficar reinventando a roda, mas tampouco ficar adstrito ao texto que veio para nós.

Então, eu estou diante de um capítulo, particularmente, sobre a questão dos trens urbanos de passageiros em geral, em que eu me coloco diante de algumas questões, algumas bem básicas e outras mais complexas. Exemplo: este negócio é viável, do ponto de vista de negócio no mundo, no Brasil, nas cidades brasileiras, etc.? É um negócio viável? Com ou

sem subvenção estatal? Ou seja, é necessário que o Estado ajude esse negócio a ser viável ou não é? Para não ser, o que é necessário que se faça? Fala-se muito que é necessário que se usem áreas ancilares, que se admitam receitas acessórias para o negócio de trens urbanos, para que eles, de fato, proliferem - ou prosperem, melhor dizendo - melhor do que necessariamente com dinheiro estatal diretamente injetado ali. Então, essa é uma das dúvidas.

Uma dúvida muito importante: até onde isso é serviço público e onde não é serviço público? Há linhas de trens urbanos ou de passageiros que podem ser dedicadas, por exemplo, a uma facilidade como um aeroporto, um porto, um acesso específico ou até mesmo um *shopping center*, um restaurante, digamos, de maior porte, etc. Nada impede que alguém faça acessos a uma comutação simples entre um aeroporto e um estacionamento ou até algumas estações de metrô, exclusivamente para acesso a esses lugares. Isso é serviço público ou não é? Os demais são ou não? Um serviço público que concorre diretamente, por exemplo, com um ônibus urbano. Isso impacta muito no que a gente pode regular ou não, no que a gente pode fazer ou não, porque serviço público só pode ser concessão ou permissão.

Do ponto de vista da regulação... Ela é federal, ela é estadual, ela é municipal? Até onde vai Município, até onde vai Estado em relação a ferrovias desse tipo? Então, essa complexidade jurisdicional às vezes dificulta um pouco.

Que metas podem ser estabelecidas nesse negócio, ao se fazer um plano de desenvolvimento novo? Que tipo de autorregulação ou até onde pode ir uma autorregulação? E até onde entra a regulação da agência reguladora propriamente dita?

E, por fim, dois assuntos bem complexos que eu herdei, porque já vieram no projeto, que são a promoção ou fazer desapropriações para novas linhas nas cidades e como funciona isso. Particularmente, aqui o texto é um pouco confuso; leva a crer até que a lei estaria dando um condão ao privado, para fazer a desapropriação ou para desfrutar dela diretamente, sendo que isso me parece um pouco difícil.

E a outra coisa é a instituição da contribuição de melhoria, que, no caso do projeto que chegou, indica isso para áreas rurais que seriam beneficiadas com a passagem de uma ferrovia, e, portanto, poderia haver aí uma valorização do imóvel, o que ensejaria uma contribuição de melhoria em favor da administração ferroviária que está ali passando. Isso também me parece merecer um pouco de aprimoramento redacional, para não dar confusão jurídica com o nosso arcabouço geral, civil, etc.

Então, essas são algumas questões preliminares que me aparecem.

Eu não posso deixar de lamentar a ausência de uma associação que foi convidada. Preciso registrar isso e lamentar a ausência da ANPTrilhos, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos, portanto, das concessionárias, como CBTU, SuperVia, CPTM, os metrôs, os VLTs, a Alstom e outras empresas privadas e públicas que infelizmente não vieram, disseram que não poderiam vir a esta audiência. Eu lamento, porque é um assunto de extremíssima importância para eles; são exatamente as entidades ausentes que serão reguladas e atingidas diretamente por esses poucos artigos dessa nova lei que trata desse segmento, mas, infelizmente, talvez por impossibilidade, eu não sei, não houve justificativa, não vieram, mas eu registro que foram convidados e, portanto, tiveram a oportunidade de apresentar seus comentários. Eu aguardo, claro, abertamente, aqui, o gabinete está à disposição para recebê-los em separado, se assim preferirem.

Com isso dito, vamos passar, então, a palavra ao Jean Carlos Pejo, Secretário Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos, do nosso amigo Ministro Gustavo Canuto, Ministério do Desenvolvimento Regional.

E mando um abraço para o nosso Ministro.

O SR. JEAN CARLOS PEJO (Para exposição de convidado.) - Em primeiro lugar, Senador Jean Paul Prates, é uma alegria, uma honra enorme estar aqui no Senado Federal, para a gente conversar sobre ferrovia, porque essa é a grande paixão da nossa vida. Então, acho que é uma oportunidade ímpar, especial, é uma alegria muito grande, e, em nome do Senador, eu cumprimento todos os nossos colegas aqui da Mesa e cumprimento todos aqui presentes.

Espero que a gente tenha uma reunião bastante produtiva, especialmente nas questões dos debates. E, quanto a parte daquilo que o Senador muito bem colocou, eu acredito que a gente esteja abordando aqui na nossa apresentação.

O ponto fundamental é que o que nós vamos discutir hoje é a aplicação do projeto de lei à mobilidade urbana e aos sistemas de transporte ferroviário regional sobre trilho. Não vamos entrar em detalhes sobre o projeto de lei em si, porque é algo que já vem se discutindo bastante. Isso é bastante aderente àquilo que o Senador colocou sobre a aplicação.

Então, o primeiro ponto essencial é onde que nós podemos trabalhar. A lei aplica o seguinte: exploração indireta pela União do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada entre portos brasileiros e fronteiras nacionais que transponham os limites do Estado ou território ou que se conectem às ferrovias federais. Ou seja, esse é o ambiente em que nós podemos atuar dentro da lei.

O que nós podemos fazer dentro do sistema de passageiros sobre trilhos no escopo básico da lei? É o transporte urbano metropolitano? Então, dando um exemplo básico: a malha da CBTU, nas cidades onde o sistema opera - Belo Horizonte, Maceió, João Pessoa, Natal, Recife -; o sistema da Trensurb, de Porto Alegre; os sistemas do Rio de Janeiro - SuperVia, o sistema CPTM... Então, são sistemas onde é aplicado.

Por que que eu estou dizendo esses sistemas e eu não estou dizendo o sistema de metrô? Porque esses sistemas são sistemas que estão dentro do Sistema Ferroviário Nacional. Mesmo aqueles que foram já passados para concessão estadual ou mesmo privados são sistemas que são oriundos da rede ferroviária e sistemas que são integrados. Já os metrôs não se aplicam ao nosso programa.

Então, uma extensão do metrô de São Paulo, uma extensão do metrô Rio, por exemplo, não se aplica ao escopo da lei. Isso é importante a gente conhecer, para que todos saibam onde ele pode ser aplicado.

Outra coisa que pode ser colocada dentro do objeto da lei são as áreas de Rides. Como nós temos as áreas de Rides definidas, como aqui, o Distrito Federal, com Goiás, nós temos Pernambuco, com o Ceará... Então, nas áreas, nós podemos sim, dentro do escopo da lei, implantar, dentro desse regime de permissão, sistema de transporte sobre trilho. E também o transporte regional.

O que eu chamo atenção, no transporte regional, é a questão das concessões ferroviárias, porque hoje, na malha nacional, praticamente o serviço de carga é todinho subconcessão, mas parte de mais da metade dessas vias não é plenamente utilizada. Então, as concessionárias, dentro do programa da antecipação da renovação das concessões, estão devolvendo essas malhas, estarão devolvendo essas malhas, segundo regras preestabelecidas, para que sejam utilizadas, seja para transporte de carga de curta distância, a chamada *shortline*, mas também para trens regionais de passageiros, que é uma oportunidade muito boa para aplicação da lei.

Outra questão importante, que se refere à renovação das concessões, é que as obrigações das empresas são a construção dos contornos ferroviários. O que são esses contornos ferroviários? Esses contornos ferroviários são obras que vão tirar os trens grandes e pesados das cidades. Então, aqueles trechos das cidades serão também entregues para utilização, seja da União ou seja dos entes federativos, nesses casos, especialmente nas cidades. Então, é uma oportunidade também de poder implantar sistemas de movimentação de passageiros sobre trilhos.

Então, essa primeira parte, em que eu quis dar essa contextualização, é o que nós podemos fazer dentro do objeto da lei.

Aí, há os aspectos importantes que o Senador comentou, durante a apresentação inicial, sobre a valorização dos espaços urbanos. O Geraldo, em seguida, vai fazer uma apresentação, dando um detalhamento maior sobre como aproveitar esse espaço e os resultados disso em vários lugares onde são praticados.

Então, voltando para onde nós podemos estar desenvolvendo os nossos programas, esses programas não se recomendam ou, até sendo um pouco mais forte e mais duro, eles não devem ser confinados ao equipamento de transporte, à movimentação das pessoas, mas ao entorno. Para quê? Para que aquele entorno seja trabalhado, e trabalhado de maneira bastante efetiva, não só no ambiente urbano lá, da cidade, com a parte do desenvolvimento regional, desenvolvimento de negócios, ao longo desse trecho, como também no ambiente regional, onde também isso se aplica. Aplica-se na questão de locais turísticos, locais que têm uma atratividade muito grande para que seja utilizado o sistema de transporte, dentro de um programa geral. O Geraldo vai explicar bem essa questão.

Outro ponto a que eu gostaria de chamar bastante atenção e que não é sempre colocado de maneira clara é que, quando a gente coloca um equipamento urbano, qual é a vantagem que o sistema ferroviário tem com relação aos demais sistemas de transporte coletivo?

A grande vantagem que o sistema ferroviário tem é que, para transportar o mesmo número de pessoas, pela característica do sistema roda-trilho, permite-se colocar mais pessoas num menor espaço.

Então, nós temos uma sobra de espaço, que é uma condição muito favorável para o urbanismo, para colocar sistemas como ciclofaixa... Ou seja: tornar o ambiente das cidades mais agradável. E a isso a lei se aplica muito bem, para que os empreendimentos sejam colocados nessa forma.

E outra questão que eu também gostaria de aproveitar a oportunidade e colocar é que, dentro de todo o desenvolvimento do sistema de transporte sobre trilho, aquelas estações que tenham uma movimentação maior de passageiro também podem ser muito bem um sistema de inclusão social, porque, ao lado dessas estações, pode o privado, dentro daquilo que ele vai desenvolver lá no programa - e a regra do jogo quem estabelece somos nós, poder concedente -, ter que construir também centros de lazer, centros para criança e unidades poliesportivas que tragam o trem como um fator de inclusão social; e, além disso, ele ter o desenvolvimento do negócio dele. Mas as condições básicas daquilo que está sendo oferecido dentro do entorno são condições que nós podemos apresentar.

Da minha parte - e vou deixar o Geraldo complementar um tema que é bastante interessante -, eu também quero dizer que, dentro lá da linha que o Senador Jean muito bem colocou, quando a gente entra no ambiente das cidades, existem regras dentro da cidade que têm que ser obedecidas. Então, são o Plano Diretor do Município, que tem que se ajustar; há o próprio Plano de Mobilidade Urbana, que tem que ser respeitado. Qualquer alteração dentro do ambiente urbano que envolva a mobilidade tem que ser inserida no Plano Geral de Mobilidade. Ou seja, existem regras que são importantes serem seguidas.

Por isso que nós entendemos importante... E até quando foi feita uma análise, Senador, do projeto da lei pela Secretaria, de maneira formal, nós estamos também dando a sugestão para que os entes federativos, especialmente as cidades, também venham discutir o tema, para que a gente possa colocar da melhor maneira possível, para que essa ação, além de ser positiva para o cenário do sistema ferroviário, além de atrair as pessoas, ela tenha uma integração que seja boa com a cidade.

Só para finalizar essa questão, nós estamos com um programa que julgamos que é muito importante, que é a questão da integração cidade-porto, porque, em sequência à boa logística, cada vez nós temos caminhões maiores, mais pesados, trens maiores, mais longos, que impactam negativamente a vida das cidades.

Então, nós temos que trazer condições em que o aparelho de transporte de logística eficiente não crie problema para a cidade. Pelo contrário: ele seja um fator que melhore a qualidade de vida da cidade. Então, é muito importante não perder de vista que o programa, os novos empreendimentos, mesmo com uma maior liberdade de desenvolvimento desses empreendimentos, sejam feitos sempre olhando aquilo que melhor beneficia a cidade.

E, finalmente - acredito que o Geraldo vai tocar um pouco mais nesse tema -, acho que é muito importante a gente ter um conceito diferenciado sobre a questão da desapropriação, olhar a desapropriação não como uma desapropriação de tirar as pessoas daquele seu ambiente, mas aquela condição de trazer um equipamento de transporte que dê uma apropriação para essas pessoas, ou seja, que dê uma condição igual ou melhor àquilo que ele tinha dentro do ambiente que o empreendimento vai trazer.

Eu passaria agora a palavra para o Geraldo, para o Geraldo poder comentar sobre a melhor utilização dos espaços.

Muito obrigado.

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

Com a palavra o Sr. Geraldo Freire Garcia, Assessor Especial do Ministro do Desenvolvimento Regional.

Obrigado, Geraldo.

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - Bom dia! Bom dia, Senador Jean, bom dia Secretário, colegas da Mesa... Bom dia, senhoras e senhores.

A introdução que o Senador fez foi muito importante, porque esse é o debate. É viável, funciona bem, é bom negócio, interessa ao privado... Acho que combina muito com o que a gente vai trazer hoje para a discussão.

Deixa eu ver aqui se eu vejo como funciona...

Ele tem aquela setinha do meio, a luzinha? Essa desliga. Não? Então está bom.

Bom, eu vou começar com duas pequenas afirmações e vou trabalhá-las durante a apresentação.

Vamos passar um pouco pela questão de desapropriação, contribuição por melhoria, a questão da prestação de serviço, um conjunto de colocações que o Senador colocou ali, num primeiro momento.

Então, as afirmações são as seguintes: a primeira, eu acho que é senso comum: bons transportes melhoram a vida das pessoas. A cidade que oferece bons transportes permite que as pessoas usufruam dos serviços urbanos, e bons transportes também valorizam as áreas próximas às estações e geram riqueza e desenvolvimento.

Por que, afinal, o transporte valoriza o local aonde ele chega? Primeiro, porque ele aumenta a acessibilidade, ou seja, a facilidade de as pessoas se deslocarem entre os pontos de interesse; e, segundo, porque ele aumenta a produtividade. Aliás, a cidade tem muito a ver com a aproximação dos meios de produção, com a aproximação dos diversos conhecimentos que compõem o desenvolvimento. A aproximação desses meios facilita o próprio desenvolvimento, ou seja, o enriquecimento da cidade. Então, o local aonde chega o transporte naturalmente se valoriza. E, quanto mais próximo da estação do transporte, maior a valorização.

Eu vou dar um exemplo aqui, porque a gente pergunta: "O transporte, afinal, é lucrativo?" Porque a gente sempre ouve falar: "Ah, transporte não é lucrativo, precisa ser subsidiado...". Olha, isso pode ser verdade em alguns locais, mas não é uma verdade absoluta.

Vamos ver aqui um exemplo da receita da Tokyo Metro.

Veja que 40% da receita dela é proveniente da tarifa, ou seja, aproximadamente 60% é receita não tarifária. Está aí um caso em que não é necessário subsídio. Se a gente pegar, por exemplo, o metrô de Cingapura, é a empresa mais lucrativa do país.

Bom, o motivo eu já exponho de imediato; depois, a gente entra no detalhe. Isso aí é uma foto em Shybuya, foi uma foto que eu mesmo tirei em Tóquio, no Japão, quando estudei lá as questões de transporte, inclusive. Veja que ali há um trem urbano, o JR (Japan Railways). Ele faz um anel em torno da cidade de Tóquio. A estação do trem é um prédio gigantesco, as várias estações do metrô são grandes *shopping centers*, grandes hotéis, *flats*, áreas de serviço, escritórios. Aqui, eu vou mostrar algumas estações de Tóquio, mais duas, mas eu poderia mostrar aqui dez, vinte, que são grandes *shoppings centers*, são as melhores áreas da cidade que são exatamente na proximidade do metrô.

Saindo do Japão, que é tão distante, e sobre o qual a gente tem, digamos assim, pouca informação, mas indo aqui para a Flórida, que é uma região próxima que a maioria de nós conhece, nós temos ali, entre Miami e Orlando, um projeto chamado Brightline, um trem-bala, um trem de alta velocidade, com uma distância semelhante a Rio e São Paulo, um projeto que começou depois do nosso, mas que já está pronto, pelo menos o trecho que vai até West Palm Beach. Então, nós temos um primeiro trecho ali, Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach, já em funcionamento. Se os senhores entrarem na internet, já poderão até comprar a passagem. E há o trecho em Orlando ainda em construção.

O que é interessante nesse projeto? Ele foi financiado com recurso privado, 100%, não há dinheiro público nesse projeto. É claro, o público financia, mas o dinheiro é privado - financia no sentido da operação bancária, do capital inicial, mas ele é 100% privado. Afinal de contas, então, por que uma empresa vai investir US\$9 bilhões num projeto, digamos assim, que não é lucrativo? Claro que é lucrativo. De onde vem o lucro deles? Das estações. Então, essa aí é a estação de Miami, já pronta. Aí você vê, há uma imagem projetada, mas essa estação já está pronta e é exatamente isso aí. E toda a região em torno dos pontos do trem Brightline se valorizou durante o projeto. Então, eles conseguem suportar o projeto com a exploração imobiliária.

Isso aí é um modelo esquemático, é um eslaide que eu trouxe do Japão, até vou ver se eu faço um em português, porque aí a gente vê que está em inglês. Mas a ideia é de que o metrô seria o centro e, no entorno do metrô, há as áreas que a gente chama de uso misto, ou seja, as várias funções urbanas próximas à estação do metrô: residência, comércio, órgãos de governo, hospital, universidade, áreas de lazer. Enfim, não é uma função, mas um bairro autônomo, quase uma cidade. E, lembrando que, quanto mais próximo da estação, e aí não mostra bem, maior a densidade, porque, se a área é mais valorizada, quer dizer que mais gente quer morar lá, mais gente quer trabalhar lá. Então, a gente aumenta a densidade.

Esse aí é o exemplo da estação de Shinjuku, talvez a maior de Tóquio. É pena que essa imagem do alto não mostre exatamente a altura dos prédios! Mas, se a gente pegar aquele ponto central ali, a gente vê que há um prédio de 70 andares.

Como é que isso funciona? Então, vamos para a parte conceitual. Primeiro, eu mostrei, digamos assim, exemplos.

Respondendo, Senador, à sua primeira questão, se era viável, digo que é, sim, viável. É viável não em termos conceituais, mas porque, no mundo prático, nós temos vários exemplos acontecendo. Então, a resposta não precisa ser necessariamente conceitual, mas é uma resposta real.

Vamos, então, analisar aqui como é que isso acontece e como tratar essa questão.

O valor de um imóvel é composto, digamos assim, de quatro camadas. Esse é um material, inclusive, do Banco Mundial. O primeiro é aquele valor que eles chamam de intrínseco, o valor que você pagou pelo imóvel. Depois, se eu fizer investimentos no imóvel, o imóvel se valoriza. Depois, se outras pessoas fizerem investimento nas proximidades do meu imóvel, propiciando o desenvolvimento daquela área, o esforço do outro também valoriza o meu imóvel. E, finalmente, quem pode valorizar o meu imóvel é o próprio Governo. E como o Governo valoriza um imóvel? Há três maneiras. A primeira é se ele traz infraestrutura, e não necessariamente transporte. Mas, se eu levar saneamento, se eu levar água, se eu levar iluminação, eu estou valorizando aquela área - quando digo eu, falo do Governo, do coletivo, do esforço de todos.

A outra ação é o que a gente chama de alteração no coeficiente de aproveitamento do terreno, usando o termo do Estatuto da Cidade. O que é o coeficiente de aproveitamento do terreno? Se eu tenho um terreno, eu posso construir três vezes a área dele. Se eu aumento para seis, é claro que eu valorizei o terreno, não é?

E a outra questão é a alteração do uso do solo. Vou dar um exemplo bem pragmático e, em seguida, um menos claro. Se eu transformo uma área rural em urbana, ele se valoriza. Eu alterei o uso do solo. Mas, se eu transformo uma área residencial em comercial ou ambas, eu também valorizo o terreno. O.k.

Mas, se o Governo valoriza o terreno, por um esforço coletivo, por uma implantação de infraestrutura, por um recurso que vem do trabalho da coletividade, para quem ou com quem deve ficar essa valorização? Aí nós começamos a entrar na discussão do projeto de lei. Se eu não distribuir, se eu não tiver um mecanismo de distribuição dessa valorização, ela vai ficar com quem é o proprietário. Dependendo da situação, numa desapropriação ou numa compra antecipada por

uma empresa privada, essa pessoa se apropria da valorização. Muito melhor seria, muito melhor é, onde isso é tratado de forma mais equilibrada, que a valorização decorrente de investimento público seja distribuída entre os proprietários; os investidores; o próprio Governo, que está botando dinheiro ali e que pode receber um retorno; e os operadores do sistema de transporte, que é o caso que a gente mostrou no sistema de Tóquio.

Aí vem um conceito internacional que trata do assunto, que se chama *Land Value Capture*.

É muito bom hoje a gente contar com a presença aqui do colega Victor Pinto, que é um estudioso do assunto e que tem um material muito bom sobre isso, que, aliás, faz parte desta minha apresentação, Victor, parte daquilo em que você vem trabalhando.

O *Land Value Capture* é um conceito que prevê que esse incremento no valor do solo, decorrente dessas novas infraestruturas e decisões regulatórias de Governo, seja distribuído de forma mais equilibrada entre os vários atores que participam do processo.

Há duas formas de fazer a distribuição: por meio de taxação e por meio do desenvolvimento. A taxação, o Senador colocou aqui, na primeira fala, a questão a contribuição por melhoria, já é um instrumento previsto no Estatuto da Cidade, mas, convenhamos, taxação nunca é agradável. A sociedade nunca recebe bem um novo imposto, um aumento de imposto. É muito melhor, e é onde eu vou focar, a captura da valorização por meio do desenvolvimento da cidade.

O nosso Estatuto prevê a outorga onerosa do direito de construir. Eu vou mostrar aqui esquematicamente, que é aquilo que eu falei: se eu estou permitindo um acréscimo na construção, na altura, na área de aproveitamento de construção do terreno, eu estou criando uma valorização por uma decisão do Governo. Esse adicional de construção pode ser vendido e esse caso aqui que eu estou mostrando é usado no Brasil no projeto do Porto Maravilha. A parte adicional vendida no mercado foi usada para financiar as infraestruturas. Nesse caso, a infraestrutura é um conceito de engenharia, aquilo que está abaixo da terra: passagem das fiações, saneamento, água, enfim. Essas infraestruturas foram pagas com os recursos provenientes da venda do adicional de construção. Porto Maravilha, no Rio, já usando a nossa legislação, o Estatuto da Cidade.

Essa aí é só uma imagem do projeto, que tem 17 quilômetros de ciclovias; 28, de VLT; um projeto muito bonito - o próprio teleférico do Morro da Providência - que tem toda a integração com os vários meios de transporte da cidade do Rio de Janeiro.

Como funcionam os projetos conjuntos? São dois termos que se chamam: *Land Readjustment* e *Urban Redevelopment* (rearranjo dos terrenos e redesenvolvimento urbano). O que seria o rearranjo dos terrenos? Pegando uma área, eu a redistribuo, para melhorar as vias, criar áreas verdes... Ao fazer esse rearranjo urbano - às vezes também permitir usos maiores do terreno -, ao fazer essa redistribuição, eu estou valorizando toda a área.

Como contrapartida, o proprietário cede uma parte do terreno. Parte desse terreno cedido vira as próprias infraestruturas e parte vira um terreno, que volta para o Governo ou para o empreendedor, que se torna uma parte lucrativa do negócio. Esse é o conceito *Land Readjustment*, muito usado no Japão, mas também não só no Japão. O conceito nasceu na Alemanha e é usado em vários países desenvolvidos ou não; inclusive, a Colômbia usa, o Nepal, a Índia, mas também Japão, Alemanha... Não só em lugares de terremoto. E, aliás, talvez o Japão tenha se desenvolvido muito, Senador, em função de ter que reconstruir a cidade várias vezes.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - É. E foi destruída, destruída pelo terremoto, destruída pela Segunda Guerra Mundial. Tóquio foi destruída três vezes e reconstruída. Então, é fantástica a história de Tóquio.

Aí é um exemplo também no Japão, a área antes e depois do reordenamento. Vou voltar aqui. Então, é uma área de redesenvolvimento urbano.

E o nosso Estatuto tem a previsão. Chama-se Operação Urbana Consorciada, que é remanejar o parcelamento, que é exatamente isso, *Land Readjustment*, remanejamento do parcelamento, uso e ocupação do solo, mediante contrapartida dos proprietários, conceito perfeito.

Algumas limitações. Esse aí, Victor, já é do seu material, algumas limitações da nossa legislação, porque aqui nós vamos começar a tratar a questão do PL. Eu vou dar uma passadinha nos itens do PL, mas vejam que estou abordando só a questão urbana, porque o Secretário Jean já trata a questão da ferrovia como um todo.

A primeira limitação da nossa legislação é a desapropriação, também mencionada, Senador, pelo senhor no começo da fala. A nossa desapropriação é, digamos assim: vamos tirar a pessoa que está morando aqui e vamos botá-la longe. Mas como assim? Ah, não. Aqui vai ser um lugar, digamos, de pessoas que têm mais poder aquisitivo. Então, vá embora. Ora, espere aí. No Japão, o termo que eles usam é compensação. Por quê? Porque a pessoa não sai de onde está. Ela entrega o imóvel e recebe outro ao final do projeto, melhor, mais valorizado, numa área melhor. Então, eu não estou tirando a

pessoa; eu estou melhorando a vida da pessoa, não é verdade? A nossa legislação não permite isso, não permite, digamos, esse rearranjo dos valores, essa distribuição entre essas pessoas que já moravam lá.

A desapropriação... O Poder Público não pode pagar pelo imóvel valor superior ao de mercado, Lei nº 8.666. Beleza! Essa restrição pode ser superada na hipótese de execução do parcelamento por uma empresa concessionária, que recebeu a concessão e vai negociar diretamente com os proprietários. Claro que é um processo superdifícil, mas, de qualquer forma, é uma possibilidade.

A outra limitação é que a nossa legislação não permite a troca do imóvel desapropriado por outro, nem sua entrega após a imissão na posse pelo Poder Público, ou seja, entrega-se o imóvel para o Governo, mas, depois, você não pode receber de volta. Então, duas limitações importantes para a Operação Urbana Consorciada.

Vamos falar do *Urban Redevelopment* e mais duas limitações da legislação. O *Urban Redevelopment* é semelhante, só que, em vez de fazer todo um parcelamento, eu faço uma junção de todos os imóveis para construir um grande. Isso é muito feito exatamente naquelas áreas da estação do metrô para poder fazer esses prédios grandes, como é feito em Tóquio, como é feito agora em Nova York, como está sendo feito em Miami. Enfim, a gente tem tantos exemplos. E como nós estamos fazendo no Brasil também. Já temos alguns casos, como, por exemplo, a CBTU, em Belo Horizonte, a Trensurb, em Porto Alegre. E há alguns projetos muito interessantes nesse sentido.

Então, a gente junta os terrenos, produz um maior e distribui essa valorização. Aquelas pessoas que cederam os seus terrenos, os seus imóveis vão receber um imóvel de maior valor depois de pronto. Então, isso interessa ao proprietário. Eu não tenho que tirar a pessoa, não tenho que fazer um esforço. Ela quer fazer parte do negócio.

(*Soa a campainha.*)

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - O nosso instrumento... Será que eu consigo mais uns cinco minutos, Senador? Um minuto só? Ah, muito obrigado! Legal!

O nosso Estatuto da Cidade tem um instrumento chamado Consórcio Imobiliário, em que, semelhantemente ao *Urban Redevelopment*, o proprietário transfere ao Poder Público municipal seu imóvel e, ao final, recebe unidades imobiliárias urbanizadas e edificadas. Mas quais são as limitações? Vamos lá de novo. O imóvel que eu vou entregar para o proprietário ao final do projeto - está lá no Estatuto da Cidade - será correspondente ao valor do imóvel antes da execução das obras. Ora pois, então a pessoa entrega o seu imóvel, mas não vai ter lucro nenhum. Por que ela vai querer entregar o imóvel? Ela não faz parte do negócio. É a nossa legislação.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - Exatamente. Não acho que a legislação tinha essa intenção, eu acho que ela não percebeu a potencialidade do...

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - Exatamente. Acho que é hora de a gente fazer... Esse PLS permite que a gente faça um debate em torno dessas questões. E a segunda limitação... Ah, não, desculpa. Melhor seria se os proprietários também pudessem receber parte da valorização trazida pelo empreendimento.

A segunda é que só é possível executar o Consórcio Imobiliário em áreas subutilizadas. Ora, área subutilizada é aquela que não está usando o potencial do terreno, enfim... Cria-se uma série de limitações, sendo que esses consórcios são feitos com um conjunto de terrenos. Se eu tenho um que está usando a área completa e outro não, eu falo: só posso usar nesse subutilizado, não posso fazer nesse que está completo. Então, eu limitei o instrumento todo. Eu tenho que usar o conjunto dos terrenos, senão ele não acontece. E é por isso que a gente não consegue fazer acontecer alguns instrumentos, como esse Consórcio Imobiliário.

Eu vou dar um exemplo rápido aqui de um potencial. Veja a Estação Shopping. Depois de ver a de Shinjuku, você vê a Estação Shopping aqui, um vazio enorme em torno dela, grandes áreas ainda não construídas. Aquela área verde é preservação ambiental e aquela área roxa é um projeto já existente, que chama Transbrásilia. A área em azul claro está vazia e a área em vermelho é a área de maior valorização possível.

Se a gente olhar, esses são prédios lá da Estação de Shinjuku, 70 andares, um grande *shopping center*. Isso aí eu trouxe 22 quadras de Manhattan, onde passa o metrô, lá embaixo, perto ali do Central Park...

(*Soa a campainha.*)

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - ... e uma superquadra. Ora, eu coloco tudo no entorno da estação do Metrô Shopping, a uma distância de 800m, que representa uma caminhada de dez minutos. Ou seja, eu coloco tudo a uma distância

a pé, 22 quadras de Manhattan, uma superquadra e dois grandes prédios da Estação de Shinjuku. Está aí o potencial que a gente está desperdiçando porque ainda temos algumas limitações para a gente tratar na legislação. Poder-se-iam traçar ciclovias, emendar no projeto cicloviário de Brasília, novas linhas de ônibus fazendo o sistema de alimentação, e eu teria realmente um projeto de grande porte. O PLS aborda alguns temas. O art. 8º: ordenamento urbanístico orientado pelo trânsito - é exatamente disso que nós estamos falando; comercialização de produtos ali nas áreas da estação apenas licenciados pela administração ferroviária, ou seja, quem está fornecendo o transporte precisa se beneficiar também, ter outros lucros além da tarifa; projeto urbanístico do entorno, aquelas grandes áreas urbanas, propiciar o aproveitamento eficiente do solo urbano, de modo a maximizar os efeitos positivos da mobilidade - quanto mais eu concentro próximo da estação, mais passageiros eu tenho no metrô, melhor negócio se torna o transporte, mais empresas vão querer oferecer o serviço; tarifa de ocupação do solo na faixa de domínio privado da empresa que vai operar o sistema; e, finalmente, ali embaixo, receita decorrente da revenda e exploração imobiliária de imóveis produzidos poderá compor a remuneração do agente executor.

Esses são itens do PLS que estão plenamente aderentes a essa apresentação que a gente fez. Não acho que sejam suficientes porque não estão tratando a fundo a questão da desapropriação, ainda que haja um item ali, que eu pulei, que o proprietário pode ser parte do negócio. Ele entrega o imóvel e passa a ser acionista da empresa para receber isso ao final do empreendimento.

Por último, eu vou mostrar essa imagem do Brightline de Londres. O metrô de Londres é o primeiro do mundo. Quero só lembrar que ele foi feito antes da criação do automóvel, porque a cidade estava engarrafada de carroça e cheirava a bosta de cavalo. Ou seja, os caras estavam muito além da gente. O nosso metrô demorou cem anos. Mais de cem anos depois, chegou o metrô de São Paulo. O Brightline, apesar de ser já um dos maiores metrôs do mundo - desculpe, o Crossrail -, eles estão fazendo uma expansão de 100 quilômetros do metrô. Parte dele vai ser inaugurada este ano. Vocês vão estar lá.

Agora, o que é importante? Quando eles apresentaram o projeto, eles não apresentaram só o custo do projeto. Eles apresentaram o quanto o projeto vai gerar de riqueza. Ora, nós também sabemos fazer esse cálculo. Olha lá a riqueza que a expansão do metrô de Londres vai trazer: 42 bilhões de libras. Isso está disponível no *site*, Crossrail. A linha vai se chamar Elizabeth II, em homenagem à rainha. E há a questão de geração de empregos, novos imóveis, a economia de tempo das pessoas, a melhoria da qualidade de vida. Então, antes de falar que o metrô vai custar 9 bilhões, quanto ele vai gerar de riqueza? As duas coisas têm que ser trabalhadas juntas.

Gente, muito obrigado.

Obrigado, Senador, pela extensão do tempo.

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

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - Eu coloco aí a bibliografia também.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigado, meu amigo. Vamos rapidamente para o Fernando Couto Garcia, Procurador do Município de Belo Horizonte.

Obrigado, Fernando, por estar aqui com a gente.

O SR. FERNANDO COUTO GARCIA - Obrigado, Senador. Primeiramente, é uma grande honra ter recebido o convite do Senado Federal, a quem agradeço na pessoa de V. Exa., Senador Jean Paul Prates.

Vou tentar estruturar a minha exposição em torno, Senador, dos seus três questionamentos iniciais. Na sua fala, V. Exa. se referiu a três questões que considera serem passíveis de um debate mais amplo: a questão relacionada ao conceito de serviço público ferroviário, e as consequências disso na viabilidade da adoção do regime de autorização; a questão da possibilidade da promoção da desapropriação, também pelo privado, nesse caso pelo delegatário desse serviço, seja ele público ou não, que é um particular; e, por fim, a questão da contribuição de melhoria e das suas relações com esse tema.

Primeiramente, a Constituição não diz se a atividade ferroviária é um serviço público. O que a Constituição diz é que ela é um serviço e pode ser explorada mediante concessão, permissão ou autorização. Depois, lá no art. 175, ela diz que o serviço público é explorado mediante concessão ou permissão, precedido de licitação; não há autorização.

A interpretação que se costuma dar a isso, entre os estudiosos do assunto no meio jurídico, é a de que cabe ao legislador, no nosso caso aqui, ao Congresso Nacional, definir se um determinado serviço vai ser explorado no regime privado, que é o regime de autorização - nesse caso, ele não vai ser um serviço público, vai ser explorado no regime privado -, ou se ele vai ser explorado no regime público; e, no regime público, nós temos uma bipartição: permissão ou concessão. Se for no regime público, a licitação é uma necessidade. Se for no regime privado, ela não necessariamente tem que ser feita. É

o Congresso Nacional que vai decidir isso. E, ao fazer essa decisão, o Congresso Nacional pode optar, como já o fez para outros setores, em adotar um modelo de assimetria regulatória, ou seja, de usar mais de um modelo ao mesmo tempo. É o que acontece, por exemplo, no setor portuário, em que nós temos os portos organizados, que podem ser concedidos pela União - inclusive a União não tem nenhum hoje nessa situação; tinha, até algum tempo atrás, o Porto de Imbituba, em Santa Catarina, mas a concessão terminou -, podem também arrendar só alguns terminais do porto organizado, porque é um porto público, mas existem também os chamados portos privados ou TUPs, que são explorados mediante autorização, e a atividade que é ali desenvolvida não caracteriza serviço público. Nós temos os TUPs concorrendo com os portos organizados. Os TUPs têm algumas vantagens; os portos organizados têm outras. No setor de telecomunicações, também acontece uma coisa bastante parecida; no setor de energia elétrica, também há situações dessa assimetria regulatória.

O que esse projeto de lei que nós estamos discutindo procura introduzir é justamente essa mesma assimetria regulatória - que é avaliada positivamente no setor portuário, no setor da energia elétrica, no setor de telecomunicações - também para o setor ferroviário.

Portanto, parece-me que a Constituição não definiu se o serviço tem que ser explorado como serviço público, mediante concessão ou permissão, ou se ele vai ser explorado mediante autorização ou mediante uma combinação das duas hipóteses. Quem deve decidir isso é o Congresso Nacional, e o projeto de lei representa justamente uma oportunidade para que isso seja feito.

Passando para a segunda questão: a desapropriação. Eu concordo com a leitura de V. Exa., Senador Jean Paul Prates, de que o projeto de lei, na sua redação atual, permite que o futuro autorizatário da infraestrutura ferroviária possa, se tiver uma autorização específica que lhe seja dada em lei ou contrato, promover desapropriações. O projeto de lei permite isso. Isso não discrepa do que nós temos na legislação brasileira atualmente vigente.

A nossa atual Lei de Desapropriações, na sua redação em vigor, o Decreto Lei 3.365, de 1941, prevê no seu art. 3º que: "Os concessionários de serviços públicos e os estabelecimentos de caráter público ou que exerçam funções delegadas de Poder Público poderão promover desapropriações mediante autorização expressa, constante de lei ou contrato". Essa expressão "funções delegadas do Poder Público" é uma expressão bastante ampla. Entende-se que a autorização é uma das espécies de delegação. Portanto, no ordenamento jurídico atualmente existente, mesmo que o projeto de lei não falasse nada sobre o assunto, seria perfeitamente possível sustentar a possibilidade, a juridicidade, a legalidade de atribuir a esse autorizatário o poder de promover desapropriações.

Há aí uma diferença que é muito importante de ser percebida. Em outros debates que esta Casa já realizou sobre o tema da desapropriação, talvez não tenha ficado clara e, quando ela não fica clara, gera muitas confusões. Há uma diferença entre decretar a utilidade pública ou o interesse social de um determinado bem, para que esse bem seja passível de desapropriação, e a atividade executiva de promoção da desapropriação.

O que o art. 3º da lei em vigor e o que também o projeto de lei permitem é que esse delegatário do Poder Público faça a promoção da desapropriação, ou seja... Acredito até que a redação pode ficar mais clara, mas, como está modificando justamente o art. 3º, que é o artigo que fala de quem promove a desapropriação, parece-me claro que o objetivo é alterar especificamente esse aspecto, embora, claro, seria interessante evitar qualquer tipo de interpretação equivocada.

Então, o delegatário não escolhe qual bem é passível de desapropriação; quem escolhe é o Poder Público. Então, continua sendo necessário um decreto, que é um decreto do Chefe do Poder Executivo, da União, do Estado, do Distrito Federal ou dos Municípios, que declare utilidade pública de determinado e, portanto, o torne suscetível de ser desapropriado. E há também duas exceções da legislação federal, salvo engano, para que o DNIT e a ANTT também façam essa declaração de utilidade pública. São as duas únicas exceções que eu conheço em que não há decreto do Chefe do Poder Executivo. Fora o caso do DNIT e da ANTT, precisa-se sempre de decreto. Estamos falando de um serviço federal em que seria necessário, inclusive, um decreto do próprio Presidente da República, e nós sabemos como a tramitação dos decretos presidenciais não é nada simples, não é fácil de obter algo do tipo. Então, isso o decreto não muda.

Essa promoção das desapropriações pelo particular, embora gere estranheza, é muito antiga na nossa legislação. E já houve outras tentativas de ampliá-la ou de deixar mais claras quais são as situações que se encaixam naquilo que hoje a lei traça como um conceito geral, funções delegadas do Poder Público. A mais notória, e eu tive a oportunidade de ser testemunha ocular dela, foi durante a edição da Medida Provisória nº 700, de 2015. Apesar de ser Procurador do Município de Belo Horizonte de carreira há mais de 10 anos, eu passei três anos cedido para União Federal, trabalhando aqui em Brasília. Nessa época, eu estava no antigo Ministério das Cidades, que participou das discussões que geraram a edição da Medida Provisória 700, que tinha como um dos seus principais temas alterações de redação do Decreto-Lei 3.365, de 1941, e também da legislação registral que tratava do assunto.

Essa medida provisória, que caducou sem ser apreciada pelo Congresso Nacional, alterava também o art. 3º até de maneira mais corajosa e agressiva do que a versão que está agora no projeto de lei. Na verdade, eu acho que nós podemos até dizer que o projeto de lei, na parte que altera o Decreto-Lei 3.365, de 1941, é uma espécie, Senador Jean Paul Prates, de versão descafeinada da Medida Provisória 700. Ele é uma síntese que pega os aspectos principais, abandona alguns aspectos que poderiam gerar alguma polêmica e vai só naquilo que foi o essencial. Particularmente, prefiro até a versão com cafeína. Acho que algumas alterações na Medida Provisória 700, que lá estavam, fazem falta aqui.

Na época, no Congresso Nacional, essa medida caducou justamente, porque o prazo fatal para a sua apreciação pelo Congresso Nacional coincidiu com a tramitação do processo de *impeachment*. Então, essa não foi nem a única, mas várias medidas provisórias caducaram, porque, evidentemente, o Congresso Nacional tinha uma questão de extrema importância, de importância capital, que demandava a sua deliberação, e se concentrou nela. Aí isso não foi levado à votação, e a medida provisória, infelizmente, caducou, embora tenha recebido na época apoios importantes.

Essa medida provisória, que ampliou esse elenco e essa possibilidade de desapropriação por particulares, foi uma medida provisória que recebeu na época uma contribuição muito importante da Prefeitura de São Paulo. Eu me lembro até de que a então Relatora do projeto de lei de conversão da medida provisória na Comissão Mista, a Deputada Soraya Santos, comentou, numa reunião com integrantes do Governo, que recebeu, inclusive, na época, uma ligação do Prefeito Fernando Haddad, então Prefeito de São Paulo, que solicitava a ela que fizesse o máximo esforço para que essa medida provisória pudesse ser apreciada e aprovada.

E, realmente, acredito que essa medida provisória tenha feito falta. Talvez, com ela, alguns projetos urbanísticos importantes que o Município de São Paulo vinha tentando implementar tivessem saído da gaveta mais rápido, justamente pela agilidade que essa desapropriação promovida pelo particular pode propiciar, estando baseada, é claro, num decreto de utilidade pública. Então, o ato, vamos dizer assim, soberano, o ato mais agressivo, que é o enquadramento do imóvel como suscetível de desapropriação, continua sendo um ato da autoridade pública.

Devo dizer da minha experiência, Senador, com essa questão. Devo dizer que, em geral, as concessionárias e outras delegatárias de serviço público não gostam quando se cogita transferir a elas a atividade de promoção de desapropriação, não só porque é uma atividade extremamente desgastante, mas também porque a percepção das empresas em geral é a de que elas têm uma maior dificuldade negocial com os proprietários do que o Governo, têm menos poder de barganha. E, às vezes, na fixação do preço, a má fama das entidades públicas acaba contando a seu favor, porque o particular pensa assim: "Não vou aceitar esse acordo ruim, porque senão não vou receber nada". Mais vale um pássaro na mão do que dois voando, ainda mais se nós estivermos falando de Estados e Municípios que têm atrasos sistemáticos no pagamento de precatórios. Se for União, tudo bem. A União paga os precatórios rigorosamente em dia. Se estivermos falando de Estados e Municípios, o particular aceita mesmo o mais rápido possível, pelo medo do inadimplemento ou de uma demora tão grande que, na visão dele, quase se equipara ao inadimplemento. Quando nós estamos falando de concessionários, normalmente, e mais ainda no setor ferroviário, são grandes empresas com patrimônio expressivo, a possibilidade de o particular, em caso de litígio sobre o valor do imóvel, receber esse valor de uma maneira rápida é muito maior.

Então, acredito até que, se essas empresas assumirem a atividade de promoção de desapropriação, as indenizações vão ser mais justas e vão subir, porque não terão esse deságio gerado pelo risco de inadimplemento do Poder Público. E mais: o projeto de lei também, como a Medida Provisória 700, não obriga que isso ocorra em todos os casos. O projeto permite que lei ou contrato atribua essa função de promoção de desapropriação para o delegatário. Na modelagem do empreendimento, o Poder Público vai avaliar se ele pretende naquele caso reter para si esse poder ou se ele pretende delegar ao particular. O particular não vai ter esse poder em todos os casos necessariamente. Ele poderá ter esse poder, como já pode hoje. O projeto deixa isso mais claro, porque ele tem um elenco concreto de quem pode receber essa competência, enquanto hoje nós temos essa visão geral - funções delegadas do Poder Público pode gerar mais controvérsia -, mas é uma possibilidade que já existe e que constitui, no fundo, uma relativização bem-vinda do direito de propriedade.

Nós sabemos que na nossa Constituição o direito de propriedade não é absoluto. Não é justificável que o direito de propriedade possa funcionar como um verdadeiro poder de veto sobre empreendimentos que transcendem em muito os interesses daquele proprietário, sobretudo se nós estivermos falando de empreendimentos lineares, como ferrovias. E, às vezes, por questões ambientais, urbanísticas, de preservação do patrimônio cultural, as alternativas locais, ou seja, de alteração do traçado são altamente restritas. Não é razoável que alguém, só por ser proprietário de um imóvel sobre o qual vai passar um pequeno trecho de uma ferrovia de interesse nacional, possa se aproveitar dessa circunstância para capturar o interesse público e exigir a indenização que ele quiser fixar, por causa da falta de alternativa, sendo que o que a legislação prevê é a indenização justamente pelo preço de mercado.

Se o cálculo da indenização, se os laudos estiverem bem-feitos, o patrimônio do particular não está sendo reduzido. Ele está sendo trocado pelo equivalente, ainda que isso seja uma agressão, porque a desapropriação é uma imposição, não há uma redução do seu patrimônio, há apenas uma alteração do que constitui aquele patrimônio, e ele pode comprar um outro imóvel em condições parecidas, em outra situação, se quiser, ou pode ficar com o dinheiro, enfim, pode fazer aquilo que entenda que é o melhor, mas não pode, só por conta da circunstância da eventualidade de o seu imóvel estar num traçado, ele exercer um verdadeiro poder de veto sobre o empreendimento, que afeta o interesse de milhões de pessoas e o interesse nacional muitas vezes.

E aí, Senador, parece-me importante pontuar que a timidez do projeto de lei no aproveitamento do conteúdo da Medida Provisória 700 pode gerar alguns problemas. Se nós formos revisitar a Medida Provisória 700, veremos que ela não só alterou diversos dispositivos do Decreto-Lei 3.365, de 1941, a nossa Lei de Desapropriações, como, de certa forma, espelhou essas alterações na legislação registral, sobretudo a Lei 6.015, que é a Lei de Registros Públicos. E o projeto de lei não repete esse espelhamento. Isso pode gerar algum risco de ineficácia de certas medidas, por exemplo, o projeto aproveita uma possibilidade que está lá na Medida Provisória 700 que é a permissão de alienação de direitos decorrentes da imissão imediata na posse. O Poder Público, quando vai desapropriar, e não há acordo com o proprietário sobre o valor da desapropriação e ele tem urgência em tomar a posse do imóvel, para dar início à implementação do seu empreendimento, ele pode depositar o valor previsto no laudo em juízo, continuar discutindo o valor da indenização, e vem uma ordem judicial que determina que ele seja imediatamente imitido na posse, ou seja, a posse é transferida para o Poder Público antes do final do processo de desapropriação.

Quando nós estamos falando de empreendimentos urbanísticos como esses que motivaram o Prefeito Fernando Haddad a se interessar pela Medida Provisória 700, isso é dramático, porque, no caso dos empreendimentos de renovação urbana, de parcelamento, o Poder Público desapropria o imóvel para repassar o imóvel para um particular que vai dar aquela destinação urbanística. Ele não precisa ser o dono do imóvel, ele quer requalificar a área simplesmente, que a área seja mais verde, que a área tenha mais ciclovias, enfim. Então, não é para poder ser dono de imóveis para alugar para terceiros. Ele vai desapropriar, porque há um proprietário que está sendo obstáculo à implementação daquele empreendimento, depois vai repassar para um terceiro. Só que, se o processo da desapropriação não termina, ele não tem a propriedade, ele tem só imissão provisória na posse. Como é que ele vai passar para o terceiro?

E aí a Medida Provisória 700 tentou resolver isso criando um outro direito real, transformando essa imissão imediata ou imissão provisória na posse, que já existe na nossa legislação, num direito real transmissível, que, conseqüentemente, pode inclusive ser dado em garantia para financiamentos bancários. O projeto de lei aproveita isso, só que o projeto de lei não altera a redação da Lei de Registros Públicos para prever que esse direito real é passível de registro, como uma promessa de compra e venda, por exemplo.

Então, sem essa alteração, é possível que haja um impasse nos cartórios, porque nós vamos depender de que o registrador interprete a alteração na Lei de Desapropriações como já automaticamente...

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO COUTO GARCIA - ... geradora de uma alteração no regime registral. E os registradores são conservadores por natureza, por conta do risco de responsabilização pessoal decorrente do descumprimento da lei. Então, pode surgir um impasse. Por que não aproveitar as alterações da Lei de Registros Públicos que já estavam lá na Medida Provisória 700?

Por fim, para terminar os meus últimos 30 segundos, é a questão da contribuição de melhoria. Parece-me, Senador Jean Paul Prates, que nós precisamos de uma nova lei complementar de contribuição de melhoria. Nossa legislação é muito antiga, é da década de 60. Não por acaso, a contribuição de melhoria não funciona na prática, ela não é implementada. Quando há algum Município que a gente ouve falar que implementa, quando a gente vai olhar de perto a experiência não é contribuição de melhoria nada, é uma vaquinha. O pessoal vai lá e se organiza, e tem contribuições voluntárias. E, se o particular quiser resistir, ele resiste. E me parece, não estamos na CCJ, que esse tema seja reserva de lei complementar.

Então, acredito que esses são os pontos principais em que V. Exa. havia manifestado interesse. Espero ter conseguido endereçá-los.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Muito obrigado, Fernando, muito obrigado por ter vindo para estar com a gente aqui, compartilhando a sua experiência, que foi aqui também em Brasília, mas agora é lá em Belo Horizonte. Veio até aqui para nos expor esse histórico importante e que,

certamente, vai levar a outras decorrências naquilo que nós já estamos figurando em relação à desapropriação e em relação ao reordenamento urbano.

Vou passar para o Victor. Victor, dá para fazer em 20 minutos?

O SR. VICTOR CARVALHO PINTO (*Fora do microfone.*) - Sim.

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

(Intervenção fora do microfone.)

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

O SR. VICTOR CARVALHO PINTO - Boa tarde a todos!

Agradeço especialmente ao Senador Jean Paul Prates pelo convite. Como servidor aqui da Casa, para mim é uma honra passar para o lado de cá do balcão e poder falar também como um especialista.

Grande parte do que eu teria dito, se tivesse sido o primeiro a falar, já foi dito. Então, vou aproveitar esta oportunidade para falar menos, mas também para tratar de alguns assuntos que ainda não entraram na discussão. Eu queria começar chamando a atenção para o confronto da realidade brasileira em comparação com aquelas fotografias que o Geraldo mostrou aqui do Japão. Ele mesmo também trouxe fotografias aqui do Distrito Federal, mostrando o subaproveitamento completo do nosso sistema ferroviário. Mas eu, que sou paulistano também, embora esteja que há 25 anos, em Brasília, chama-me a atenção o subaproveitamento do entorno das estações do metrô de São Paulo.

Quem anda por ali... Eu não só frequento, como a minha família tem propriedades, uma propriedade próxima à estação de metrô, eu posso dar o testemunho do absoluto subaproveitamento desse entorno de estações do metrô da cidade mais rica do País. Até por experiência própria, eu posso dizer.

A minha família tem uma pequena loja próximo à estação Vila Mariana, que são conjuntos de casas geminadas, e nós somos frequentemente consultados por interessados, por incorporadores sobre a possibilidade de vender para justamente ser feita uma verticalização. Porque, assim que o metrô foi implantado, foi alterado o zoneamento daquela região para permitir a verticalização. Quer dizer, essa ideia do desenvolvimento orientado pelo transporte é muito antiga, não tinha esse nome, mas já existia isso desde a década de 70 no mínimo, aqui no meio brasileiro.

E as leis de zoneamento, os planos diretores foram alterados para viabilizar isso. Mas não aconteceu. A gente volta lá, 30, 40 anos depois, e continuam as mesmas casinhas. Por quê? Porque o incorporador não consegue comprar tudo, sempre falta um. No nosso caso lá, por exemplo, o imóvel é muito pequeno, ele tem 116 metros quadrados, então, o incorporador precisa comprar aproximadamente dez móveis contíguos para viabilizar um aproveitamento adequado. E ele não consegue. Não necessariamente, porque um ou outro proprietário quer extrair uma renda pouco maior. Nós também temos problemas em que a desapropriação é necessária, problemas fundiários dos mais variados, desde empresas que estão em recuperação judicial ou em falência, inventários que ainda não foram concluídos, condomínios gerados em função de heranças em que há muita gente que é proprietária do imóvel... São infinitos. São situações de irregularidade fundiária mesmo, de ocupação, de problemas de matrícula...

A desapropriação tem uma grande vantagem, entre outras, porque, de certa forma, ela supera tudo isso. Como era uma forma originária de aquisição da propriedade, tudo que havia antes desaparece. Então, todos aqueles problemas que poderiam existir passam a ser problema de quem vai receber o dinheiro, mas o uso da propriedade é liberado, segue em frente livre para o empreendedor.

Eu considero que a possibilidade da desapropriação para essas operações de parcelamento do solo e as alterações promovidas no decreto-lei de desapropriações citadas aqui pelo Fernando se aplicam, inclusive, fora do contexto ferroviário. Então, elas têm um valor em si mesmas de extraordinária importância. São inúmeras situações em que esses reordenamentos urbanos são necessários.

O Secretário até mencionou aqui o entorno das áreas portuárias. Nós temos, nas grandes capitais brasileiras que foram criadas em torno de portos na origem, áreas portuárias que demandam uma reordenação. Hoje em dia, grande parte da logística é feita por portos que estão longe da área urbana, são portos mais recentes, mas aqueles portos antigos ainda estão lá na cidade, de certa maneira quase atrapalhando a cidade e com um potencial fabuloso, a exemplo do Porto Maravilha que é uma iniciativa meritória no Rio de Janeiro.

A possibilidade de desapropriação das áreas que se façam necessárias para viabilizar esses projetos é absolutamente fundamental. E nós não podemos nos acostumar a uma visão muito restritiva do objeto da desapropriação que é o que prevalece entre nós, apesar de a legislação desde o decreto-lei de 1941 ser mais ampla, quando se imagina que só se

pode desapropriar o equipamento que vai ser mantido como bem público. Se nós observarmos com atenção o entorno de obras públicas em todo o Brasil, principalmente urbanas, obras rodoviárias, ferroviárias, de toda natureza, vemos com frequência que a cidade foi seccionada pela obra pública e que o tecido urbano antigo não foi alterado. Então, ela não só não está sendo aproveitada em termos da receita que ela poderia gerar, como ela está gerando problemas de incômodo no entorno imediato daquele equipamento.

Então, em lugar de gerarmos receita, valor econômico, nós estamos gerando desvalorização em muitos casos, pelo menos no entorno mais imediato, em que o equipamento pode gerar ruído, em que o equipamento pode gerar tráfego de carga, poluição, etc. Então, é preciso reordenar todo o entorno de uma intervenção de grande porte no meio urbano para que ela não gere efeitos negativos e para que ela possa, então, gerar efeitos positivos que sejam aproveitados economicamente, como foi dito anteriormente.

Como Consultor aqui do Senado, eu tive oportunidade de participar da equipe que elaborou a minuta posteriormente apresentada, que se tornou projeto de lei. Então, eu gostaria de trazer aqui para os senhores um pouco da reflexão que foi incorporada ao projeto.

Os objetivos urbanísticos desse tipo de intervenção constam do projeto. O Secretário aqui já os expôs muito bem. São objetivos que, ao mesmo tempo, têm a ver com a política de mobilidade, que precisa ter uma demanda assegurada para viabilizar economicamente o transporte de massas. São objetivos urbanísticos, quer dizer, você dar o pleno aproveitamento do solo urbano, cumprindo, assim, a função social da propriedade, e a redução desses impactos negativos, evitar impactos negativos quando a intervenção não reordena o entorno.

Uma preocupação que houve e que está incorporada ao projeto é que ele é muito claro ao dizer que qualquer intervenção no meio urbano tem que respeitar o plano diretor e o plano de desenvolvimento urbano integrado quando for região metropolitana. Isso é muito importante, porque uma parte, vamos dizer, da hostilidade que a sociedade tem com relação a esse tipo de projeto é que já houve no passado tentativas de se fazerem grandes projetos urbanos sem adequada discussão urbanística, ou seja, projetos impostos unilateralmente por um Prefeito, porque a sociedade é pega de surpresa, de repente todo mundo fica sabendo que vai ser desapropriado. A desapropriação tem todos esses problemas que o Fernando citou.

Então, ao vincular qualquer intervenção urbana ao plano diretor e ao plano metropolitano, porque já são regulamentados pelo Estatuto da Cidade e pelo Estatuto da Metrópole, tem *status* até constitucional, indiretamente o que está se dizendo? Que esse tipo de intervenção, primeiro, vai estar integrado no planejamento geral da cidade. Não tem nenhuma intervenção que impacta mais uma cidade do que o transporte de massas, especialmente o transporte ferroviário, os metrô. Então, essas intervenções têm que estar integradas no planejamento urbano, não só pelo impacto no entorno imediato, mas pelo impacto geral na cidade.

Esses planos têm um regime jurídico de elaboração e aprovação. Quer dizer, o Estatuto da Cidade garante participação popular, são aprovados por lei. Então, é a Câmara Municipal que vai aprovar um plano diretor desse. E, depois, existe o projeto específico da intervenção urbana, o projeto urbanístico, que também tem que ser aprovado pelo Município. Quer dizer, no caso, nós não temos muito bem resolvido no Direito brasileiro esses projetos de intervenção em áreas já urbanizadas, mas, digamos assim, é um projeto de parcelamento do solo. Então, ele tem equivalência a um projeto de parcelamento do solo. Então, é um projeto que tem que ser aprovado pela prefeitura. Como um projeto de parcelamento do solo, a prefeitura vai poder usar todas as prerrogativas que ela tem quando ela aprova um projeto de parcelamento do solo. Quais são essas prerrogativas? Definir as chamadas diretrizes de urbanização. O que há nessas diretrizes, de acordo com a Lei 6.766?

A prefeitura define as praças, as ciclovias, a drenagem, se tiver recursos hídricos, o uso desses recursos hídricos, ou seja, a prefeitura define tudo que ela vai precisar para si, os equipamentos para escolas, para postos de saúde, para esportes, para cultura... Então, a prefeitura faz parte do projeto, ela diz tudo o que vai precisar naquele entorno, e o resto é área privada que vai ser aproveitada economicamente para viabilizar o conjunto da intervenção.

Outra coisa que eu gostaria de destacar aqui é que o projeto prevê a criação, para executar esse tipo de intervenção, de uma sociedade de propósito específico. Essa sociedade pode ser criada pelo operador ferroviário ou não, pode ser criada por outro arranjo qualquer. Então, essa sociedade de propósito específico é uma técnica de financiamento de projetos bastante conhecida - a terminologia em inglês é *project finance* - em que você segrega as receitas e as despesas de um projeto e o patrimônio de um projeto para que ele alcance viabilidade econômica e possa ser financiado depois por capital ou por dívida, eliminando riscos associados aos seus diversos atores. O que eu quero dizer com isso? Um projeto constituído como uma sociedade de propósito específico, em que se demonstra a viabilidade financeira desse projeto, alcança facilidade para obter financiamento bancário, para emitir debêntures, para conseguir financiamento das mais variadas formas do próprio mercado.

Agora, nós colocamos algumas regras para o caráter imobiliário dessa sociedade. A principal delas é a possibilidade de que os proprietários se tornem sócios dessa sociedade de propósito específico. Como? Integralizando o capital através da entrega do imóvel. Isso é uma modalidade de *land readjustment*, dentre aquelas que o Geraldo citou, empregada em alguns países. O projeto não obriga, apenas abre essa possibilidade, mas eu acho que ela cria possibilidades extraordinárias para viabilizar essas operações. Por quê? A outra técnica de *land readjustment* muito conhecida é uma espécie de permuta de imóveis, que o Geraldo também apresentou aqui muito bem, em que o proprietário entrega um determinado imóvel e recebe em troca outro imóvel que vai ser construído depois. Para isso, você já tem que ter o projeto final muito bem-acabado, você tem que saber exatamente o que vai ser esse projeto final. E você tem todo um processo difícil de negociação dessas permutas. Uma pequena casa térrea vale quantos apartamentos que vão ser construídos de que metragem? Você tem que avaliar as duas coisas: quanto vale a casa, quanto vale o apartamento. Então, a dificuldade de você chegar a um acordo numa situação desta é maior. Agora, se você permite que o proprietário simplesmente se torne um sócio desse empreendimento, especialmente se o empreendimento está bem desenhado e tem comprovada a viabilidade financeira dele, é muito mais simples.

O proprietário simplesmente vai entregar o imóvel, vai ser avaliado esse imóvel, e isso vai se tornar uma cota da capital da sociedade ou de um fundo imobiliário.

Eu lembraria que o Brasil hoje tem centenas de fundos imobiliários que funcionam muito bem. Isso já é uma realidade conhecida das pessoas. Hoje em dia, qualquer pessoa, através de sua corretora, pode investir até R\$100 num fundo imobiliário e se tornar cotista de um empreendimento de grande porte. Então, isso já é uma coisa muito simples. A ideia aqui do projeto é simplesmente fazer a conexão dessa situação com esse sistema que já funciona muito bem.

Outro aspecto que não foi levantado até o momento é que nós, de fato, explicitamente, fizemos uso de toda a reflexão que o Congresso já tinha feito em torno da MP 700 e trouxemos da MP 700 um elemento importante que endereça um problema muito comum: a situação das pessoas que não são proprietárias dos imóveis que habitam, especialmente os posseiros em núcleos urbanos informais consolidados, como favelas e outras situações das mais variadas que respondem por uma parcela enorme do desenvolvimento urbano brasileiro. Todos nós sabemos disso. A atual Lei de Desapropriações não permite que essas pessoas sejam desapropriadas, essas pessoas não têm imóveis para serem desapropriados. Então, o Poder Público tem uma enorme dificuldade em justificar um pagamento para essas pessoas saírem de lá, para poder, então, ser feito o empreendimento. Por outro lado, não seria justo bloquear o empreendimento pela presença dessas pessoas ali, desses assentamentos ali. Se o assentamento regular não justifica o obstáculo ao empreendimento, não vai ser o assentamento irregular que vai justificar. Então, nós temos que ter uma solução de indenizar essas pessoas. Então, nós trouxemos da MP 700 um dispositivo nesse sentido que permite uma indenização por todo o investimento que elas já fizeram ali na região.

Eu acho que o Fernando esclareceu muito bem os questionamentos do Senador sobre desapropriação e contribuição de melhoria. Eu apenas destacaria o seguinte: nós não podemos confundir a natureza privada do empreendimento, seja ferroviário, seja empreendimento imobiliário ao redor, com uma suposta ausência de interesse público ou de utilidade pública do empreendimento. Eu acho que quem quer que tenha prestado atenção aqui à posição do Secretário e do Geraldo percebeu claramente o enorme interesse público que existe em fazer esse aproveitamento urbanístico do entorno dos equipamentos de transporte coletivo. Isso é fundamental para as cidades brasileiras. As nossas cidades sofrem de problemas terríveis de excessivo espraiamento, de periferias enormes que se espalham caoticamente, digamos...

(Soa a campanha.)

O SR. VICTOR CARVALHO PINTO - ... assim, justamente porque nós não conseguimos fazer o adensamento onde ele tem que ser feito.

Então, o mercado imobiliário procura glebas onde elas existem, e elas existem lá na periferia distante. Nós tivemos que oferecer glebas bem situadas no centro de cidades para gerar o melhor aproveitamento urbano possível e permitir o adensamento. Hoje em dia, a sociedade brasileira discute muito mobilidade, a questão do pedestre, a questão da bicicleta, até do patinete. Nós precisamos redesenhar as cidades para viabilizar isso, afastando assim a necessidade do automóvel. Para redesenhar a cidade, nós precisamos justamente de lembrar esses terrenos, fazer a infraestrutura de transporte coletivo e, no entorno dela, criar um ambiente favorável a esses modos de transporte não motorizados.

Então, é de enorme interesse público isso e, com isso, a gente consegue oferecer imóveis em áreas adensadas e com infraestrutura. Esse é até um caminho para a política habitacional brasileira, que tem que oferecer imóveis dessa natureza, não imóveis distantes da malha urbana. Então, o interesse público, a meu ver, é absolutamente claro, lembrando que não é interesse público abstrato, é interesse público em que um plano diretor vai definir onde e como vão ser feitos esses

empreendimentos. Também não é o empreendedor privado, da cabeça dele; ele vai estar executando um projeto público, ainda que em regime de concessão, de autorização, de direito privado.

Sobre a questão da contribuição de melhoria, eu acho que é um tema que precisa ser aprofundado. Como o Fernando disse muito bem, nós temos que rever toda a legislação desse tributo, mas eu destacaria o seguinte: primeiro, a contribuição de melhoria é um mecanismo de financiamento viável, empregado, por exemplo, na Colômbia, com muita frequência. Muitas obras são financiadas pela contribuição de melhoria. No nosso caso específico, ela tem um papel importante que é o seguinte: uma coisa é reurbanizar o entorno da estação por uma necessidade urbanística, agora, existem imóveis em que não há necessidade de se reurbanizar, que estão além desse perímetro mais imediato, mas que também se valorizam. Então, também não é justo que eles recebam essa valorização sem uma contribuição específica, e é um ganho econômico que tem que ser transformado em um ganho financeiro para o projeto. Na nossa avaliação, quando fizemos o projeto, entendemos o seguinte: a arrecadação da contribuição de melhoria é que vai ser do empreendedor, não a fixação da contribuição de melhoria. Então, como tributo que ela é, assim como a desapropriação, por analogia, ela tem que ser instituída por lei, ela tem que observar todos os requisitos previstos no Código Tributário e na legislação específica de contribuição de melhoria. A analogia, a meu ver, é exata com o que foi dito sobre desapropriação. A prerrogativa é sempre do Poder Público, agora, a contribuição é para financiar uma obra, então, nada mais justo que quem faça a obra receba a contribuição. Talvez seja necessário um ajuste maior nisso, mas a ideia de que apenas a arrecadação, que é feita pelo empreendedor, nós entendemos que poderia estar contemplada no projeto como foi feito.

Agradeço muito a oportunidade e fico à disposição para perguntas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Victor, eu que agradeço a você por estar hoje aqui e estar nos ajudando nesse processo todo, juntamente com a Liliane e o pessoal da assessoria do Senado. Muito obrigado. Para nós é uma satisfação contar com a assessoria de vocês.

Eu queria salientar aqui a importância deste assunto, apesar de parecer um pouco inóspito às vezes, um pouco jurídico demais, a questão dos direitos reais que envolvem isso, mas me dá a impressão, ao ouvir vocês aqui, principalmente o ministério, o Fernando teve essa experiência também lidando com isso, que nós tocamos a superfície do assunto, por questão da matéria do setor ferroviário, de fato, e acaba abrindo caminhos literalmente para algumas importantes questões do reordenamento urbano em si.

Aí, aproveitando aqui e tomando a liberdade de começar um pequeno debate rápido, sem querer alongar demais, só para arrematar alguns entendimentos, anotei aqui três itens que eu queria que vocês falassem rapidamente cada um, Jean, Geraldo, se possível, uma coisa que me ficou lá do início ainda. A questão da regulação, voltando aos trens urbanos e interurbanos, até onde vai hoje - para o usuário, para a audiência saber -, de forma bem simples, quem regula isso de fato hoje no Brasil e até onde podemos alterar isso. Claro que uma lei pode quase tudo, mas até onde deveríamos mexer nessa ordem de jurisdições entre Federação, Estados e Municípios.

Agregando o Fernando à segunda pergunta, voltando à questão do serviço público. Vocês acham que faz falta a gente eventualmente acabar com a dúvida e colocar alguma coisa numa lei, nesta ou noutra, em que a gente defina claramente até onde vai o conceito de serviço público no caso de transporte ferroviário? O limite poderia ser, por exemplo, até onde ele compete diretamente com o rodoviário urbano? A partir disso, linhas turísticas, linhas específicas, tudo isso já não seria, porque seriam parte de projeto privado, atividades ligadas por lei, mas não necessariamente serviço público? Poderia haver alguma limitação mais clara sobre isso? Porque isso vai delimitar também o que pode ser autorizado e o que tem que ser concessionado e toda a decorrência disso, no sentido dos controles, de reversão de bens, etc., etc. Então, essa é uma segunda pergunta, essa questão de serviço público e não serviço público. Porque me parece que alguém, obviamente alguns vão levantar que, do ponto de vista de um trem urbano essencial para uma pessoa ir do trabalho para casa, isso se assemelha por demais a um ônibus, portanto seria um serviço público urbano. E as demais linhas talvez não precisassem ficar nesse quadro, uma linha turística, uma linha como eu mencionei, meramente comercial, que oferecesse serviço específico de passageiro e carga para uma cidade do interior, enfim, não estariam nesse mesmo quadro.

Por fim, o terceiro item é em relação a questão de se inserimos aqui um pouco mais de especificidade sobre desapropriações e até sobre contribuições de melhoria ou se a gente estaria mais ou menos contemplado com os textos, apesar de uma alteração que salta aos olhos, que é no §3º do art. 44 proposto, em que o projeto original diz que "a entidade poderá desapropriar". Isso gerou tanta confusão, porque muita gente veio me perguntar se a gente estava propondo que os privados desapropriassem, e a gente então tem que inserir, como na outra MP, no outro parágrafo da mesma natureza, dizer que "poderá promover a desapropriação". É bem diferente. Esclarecido isso, mesmo assim, se vocês acham que há outras coisas - Victor também - que a gente poderia especificar melhor, ou deixar assim para ferrovias e partir para uma iniciativa legislativa diferente no sentido de desapropriações em geral, salientando que, quando o Victor chamou a atenção para essa

questão da ocupação informal, dos núcleos mais informais, esse é o Brasil real. A gente vai encontrar muito, principalmente na questão dos trens urbanos. Não é um parágrafo isolado para atender a um caso muito específico; é a maior parte dos casos. Em Natal mesmo, capital do meu Estado, a gente sabe perfeitamente que, por onde passam essas ferrovias, se aglomeraram pessoas em torno. Em algumas servidões já abandonadas, também. Então, esse processo de - entre aspas - "titularizar" rapidamente, ou mesmo que informalmente, para efeito de serem indenizados por investimentos ali realizados, eu acho que é um passo extremamente importante. É por isso que eu estou dizendo que aqui parece que a gente está tratando uma coisa muito específica, talvez inóspita, mas que gera uma série de repercussões e ideias, ou para outras legislações ou para, aqui mesmo, tentar resolver alguns problemas bastante crônicos do planejamento urbano e das ferrovias no Brasil.

Então, só esse capítulo que a gente está falando... Para quem não está acompanhando a lei toda e o projeto, quero dizer a vocês: esse é um projeto extremamente complexo porque ele tem aqui, no seu projeto original, que nós vamos mudar, 69 artigos. E nós estamos falando, nessa audiência pública aqui, da Seção 9ª, que tem quatro artigos, quatro artigos que tratam desse tema. Imaginem o quanto esse assunto rende. São quatro artigos em uma lei de 69 artigos, e foi tudo isso aqui. Então, eu queria ouvir a opinião de vocês sobre isso, porque de fato a gente pode abrir *hiperlinks* legais, legislativos, enormes; ou não, ou simplesmente deixar a coisa o mais simples possível, resolver o problema pontual da ferrovia urbana e partir para uma outra solução legislativa mais complexa, uma nova tramitação, etc. Essa era a minha pergunta, mais operacional, mesmo.

Jean, por favor, e Geraldo.

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Vou procurar responder rápido para que todos possam também se manifestar, até começando pela última observação do Senador.

Eu tive oportunidade de ver, 15 dias atrás, o trabalho que tem sido muito bem feito na cidade de Medellín, com relação à questão dos assentamentos - que nós colocamos ali - irregulares. Então, eles desenvolveram um sistema de teleférico, um teleférico que, pelo trabalho social, teve um sucesso que no Rio de Janeiro não teve. Então, a diferença não é do sistema, não é do tipo de equipamento ser melhor ou deixar de ser melhor; é o trabalho social. O trabalho social feito em Medellín é muito bom, e está sendo feito ainda. Então, os mecanismos que eles adotaram com relação a como solucionar...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Você pode explicar rapidamente, exemplificar o que aconteceu em Medellín especificamente?

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Explico, sim. Medellín, como boa parte conhece, até porque foi muito colocado em filmes, pela história de Pablo Escobar e outros, é uma cidade que, por ter uma parte de topografia muito parecida com o Rio de Janeiro - lá não tem mar, mas tem muito morro -, acabou crescendo muito para as regiões dos morros, com assentamento irregular, com comunidades vivendo em uma violência total, quando surgiu a solução de poder incluir essas pessoas através de um sistema de transporte pelo teleférico. Mas a inclusão pelo teleférico foi parte, porque o trabalho social que foi feito foi muito grande. Primeiro, para onde o teleférico ia avançando, ia se criando uma condição de qualidade, dentro do ambiente, diferenciada - ou seja, construindo núcleos, tipo o nosso Minha Casa, Minha Vida, naquelas regiões onde se promoveu, junto com o núcleo habitacional e as substituições daquelas casas de madeira por sistemas de alvenaria - algumas dessas sendo aproveitadas sem construir nenhum sistema tipo de apartamento, mas tirando aquela condição de casa de madeira por uma casa de alvenaria - a criação de escolas nessas regiões. Tive a oportunidade de ver várias escolas que foram sendo construídas ao longo do empreendimento do teleférico, e as pessoas sendo trabalhadas para isso. Centros de lazer - isso que me deu a ideia, que eu estava comentando com os colegas antes de começar a reunião - para as crianças do lado da estação do teleférico.

Com essa inclusão, as pessoas que viviam ali começaram a sentir que elas eram pessoas. Não era só a conexão delas com a cidade, que passava a existir de uma maneira mais eficiente, mas o trabalho de integração, o trabalho de mantê-las naquela região, que é a vida delas, mas não manter sem nenhum aparelho à sua disposição, mas tendo escola, tendo centro de lazer. Isso tudo fez com que a criminalidade... É claro que ações da área de segurança também foram realizadas, mas não teriam tido êxito se as pessoas não estivessem a favor do Poder Público. Ou seja, quando o Poder Público se esconde, outros ocupam esse espaço; agora, quando o Poder Público se apresentou e buscou trazer essa inclusão, as coisas foram crescendo juntas.

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Então, o sistema do teleférico foi subindo e essa condição fez com que as pessoas aderissem. Então, eu acho que no nosso trabalho, é claro que os ajustes têm que ser feitos em questão de se poder ter um valor de ressarcimento a que esse pessoal tem direito. Se está vivendo naquela região, não se pode tirar a pessoa e jogá-la em qualquer canto. Então, o sistema de transporte pode ser, sim, um fator de inclusão social.

É um tema grande. Eu vou fazer, até por dever de ofício, uma apresentação sobre a viagem lá em Medellín. Eu vou convidar, para poder ter um pouquinho mais de tempo para a gente colocar, mas é um *briefing* para não tomar muito tempo. Com relação à questão da regulamentação, esse é um tema, Senador, em que a gente tem um trabalho muito grande pela frente, porque o Brasil, desde o sistema de concessão das ferrovias, deixou de operar trem de passageiros.

Então, nós não temos trens de passageiros, a não ser os trens metropolitanos. Nós começamos a ter uma legislação, uma regulamentação com relação aos sistemas de trem que nós pensamos em operar, ou seja, nós precisamos diferenciar - ainda não há isto - o que é um trem regional, o que é um trem de longo percurso, o que é um trem metropolitano, questões básicas de regulamentação que precisam ser desenvolvidas.

Nós temos notícia - não é, Geraldo - de um trabalho que foi feito pela Universidade de Santa Catarina - inclusive esse trabalho foi levado lá para a ANTT -, que pode ser, sim, uma semente para poder analisar esse estudo e poder, em cima desse estudo, chegar a uma regulamentação geral com relação ao transporte de passageiros. Então, nós temos muito o que fazer na questão do passageiro.

Com relação ao público-privado, que é a terceira questão, esse é um tema fundamental a ser tratado. Por quê? Porque há atividades, mesmo que sejam desenvolvidas pelo setor privado, como nós temos... Nós não temos a Linha 5? Hoje o sistema de transporte em São Paulo está mais operado por sistema privado do que público. Hoje as Linhas 1, 2 e 3 do metrô são menores do que as Linhas 4, 5, 15, que estão em operação por concessionário privado. E já há a construção da Linha 6, que vai ser privada; ou 17, que já tem concessão privada, só não começou a operar; as Linhas 8 e 9 da CPTM, que já estão levadas para a iniciativa privada. Agora, o serviço é público. Então, quando a gente olha esse envolvimento do sistema metropolitano, mesmo sendo desenvolvido pelo setor privado, ele tem que atender esse vetor, que é da questão pública.

Agora, há casos em que existem, sim, possibilidades de haver os transportes: *shoppings*, sistema turístico... Existem várias empresas de turismo que têm um interesse danado em que haja conexões para determinadas cidades que têm atração turística. Nós temos várias cidades, inclusive de atração turística aqui no Brasil, que podem muito bem ser servidas por um trabalho de trem. Grande parte dessas cidades tem acessibilidade, pelo menos tem uma faixa de domínio de ferrovia que não está sendo utilizada hoje, mas a faixa de domínio existe, e tem uma atratividade forte para um serviço eminentemente privado.

Há aspectos que eu só queria abordar para concluir essa questão do público e privado, usando até o Japão aqui do Geraldo. Eu tive oportunidade de ver lá no Japão sistemas de transporte de carga, inclusive dentro das cidades. Por exemplo: pega um centro de distribuição e leva essa carga de um centro de distribuição até os pontos remotos, onde vai ser distribuída aquela carga. Bom, esse sistema, por si só, é um sistema que já atende o interesse do grupo privado, mas esse grupo privado, por serem regiões de uma densidade grande de passageiros, oferece o serviço de passageiros.

Bom, esse sistema, por si só, é um sistema que já atende o interesse do grupo privado, mas esse grupo privado, por serem regiões de uma densidade grande de passageiros, oferece o serviço de passageiros. E, no Japão, o serviço de passageiros prestado por essas empresas tem até uma tarifa menor do que a tarifa pública convencional dos ônibus ou mesmo do sistema de trilhos que há pela cidade.

Então, essas possibilidades também existem. É um foco por que, às vezes, a gente passa despercebido. E um ponto que hoje, na Semob, estamos trazendo, porque é uma responsabilidade nossa a questão do transporte de mercadoria dentro da cidade. Então, isso tem um impacto que pode trazer o interesse para um serviço de carga que traga o passageiro. Agora, no transporte de massa, realmente o serviço privado é importante estar conectado com a determinação daquilo que o serviço público orienta.

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

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - Obrigado, Senador.

Eu sou engenheiro, e engenheiro não entende dessas coisas de lei, se é melhor, se é pior, se deve fazer uma, duas, juntar, separar.

Eu vou tratar da questão do serviço público de regulação de forma bem prática, dando um exemplo. O transporte coletivo é um serviço público, ele interessa à comunidade toda. A prestação desse serviço pode ser pública, privada, mista. Quando a gente pega a W3 aqui - e, a partir dela, eu quero falar um pouco da regulação -, nós temos, segundo informações que eu recebi, 147 linhas de ônibus sobrepostas no mesmo trecho. Se a gente pegar um projetinho e for desenhar, vai desenhar uma, porque você precisa de uma linha. Faz integrações na Estação Asa Norte, Estação Asa Sul, talvez uma ali no centro, perto da Rodoviária. Então, se a gente tem 147 linhas, o que a gente tem, na verdade, é uma explícita ausência do Poder Público, ele deixou à deriva, e isso vem de longa data, sabe-se lá por quê.

Tive a oportunidade de falar isso com o Governador Ibaneis, também com o Secretário de Mobilidade do DF, que foi Ministro dos Transportes, Valter Casimiro. Vamos botar um olho nisso, ver o que está acontecendo. Quem define a linha é o Poder Público. Não pode ser o privado que vai dizer: "Eu passo aqui à hora que eu quiser". Quem define a linha é o Poder Público; agora, quem presta o serviço, aí a gente entra... São vários aspectos, circunstâncias diferentes e tal.

Nós temos uma legislação sendo tratada aqui e muito bem encaminhada na secretaria - o Secretário começou a tratar desse assunto recentemente - que é a questão da autoridade metropolitana, porque, se numa cidade já é difícil fazer o reordenamento das linhas - e isso é fundamental, porque o bom uso do transporte depende do bom traçado das linhas de transporte -, imaginem numa região metropolitana, em que estamos tratando de várias cidades e cada uma quer fazer do seu jeito?

Em Londres, nós temos uma autoridade metropolitana, que estamos usando como modelo nesse nosso projeto - depois você pode falar onde está, onde se encontra -, a TfL (Transport for London). É uma autoridade metropolitana de transporte que define as linhas metropolitanas. Então, acho que a gente deve ter, sim, essa questão no Brasil. Nós estamos tratando. Já temos um projeto apresentado, Secretário? Já apresentamos o projeto?

O SR. JEAN CARLOS PEJO (*Fora do microfone.*) - Ainda não, mas estamos ajustando o projeto de lei dentro...

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - Então, nós vamos apresentar para que a gente tenha, em regiões metropolitanas ou Ride, uma autoridade que define: "as linhas são aqui".

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Todas as linhas.

O SR. GERALDO FREIRE GARCIA - Claro, lógico, porque isso define o fluxo da cidade. Inclusive, estando bem definido, você também tem, a partir daí, onde a cidade vai sofrer expansão, porque uma coisa é conectada à outra, uma coisa induz a outra.

Bom, era isso.

Sobre a questão da desapropriação, eu gostaria muito de ouvir o que o Victor tem a falar, onde a gente deve colocar, aonde a gente deve chegar, porque os estudos dele embasaram muito, digamos assim, o que eu tratei a respeito disso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Primeiro o Fernando, depois o Victor, na mesma ordem.

O SR. FERNANDO COUTO GARCIA - Primeiro, Senador, a questão do corte do serviço público. V. Exa. está interessado nesta questão. Vou fazer, primeiro, uma distinção aqui. Eu não tenho conhecimento suficiente da infraestrutura ferroviária para dar uma opinião sobre a questão dos projetos *brownfield*, as áreas em que já há alguma infraestrutura implementada, que podem eventualmente demandar um tratamento diferenciado para isso. Eu acho que precisaria de um estudo de alguém que conhece, em detalhes, a infraestrutura existente para fazer essa afirmação de uma forma mais concreta e não em abstrato.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mas você sabe disso tudo se já são concessões ou tem alguma autorização?

O SR. FERNANDO COUTO GARCIA - Não, não existe autorização, que eu saiba, para a questão ferroviária hoje.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Todos são concessões hoje. O.k.

O SR. FERNANDO COUTO GARCIA - Nós temos muita infraestrutura que não está em funcionamento, uma boa parte da nossa infraestrutura.

Em relação a projetos *greenfield*, que vão começar do nada e para que não existe ainda uma infraestrutura, eu vejo muita dificuldade em traçar, na lei, com a generalidade e a abstração que são atributos da lei, um corte para dizer: olha, isso aqui vai ficar reservado só para concessão e permissão, ou seja, regime público, e isso aqui vai poder ser autorização. Eu sou mais simpático à solução da assimetria regulatória: os dois regimes vão conviver para todas as atividades e vamos vendo o que vai acontecer. E o Poder Público não vai perder o controle disso, por quê? Ele tem autorização. No regime privado, não vai simplesmente o particular chegar do nada e dizer: "Não, vou fazer uma rodovia aqui, estou começando." Não, ele vai ter que pleitear autorização, vai ter que instruir, vai ter que apresentar os projetos, os estudos, o impacto. E o Poder Público pode dizer: "Não, esse seu projeto conflita com outro projeto que eu tenho aqui, público, nesse caso, vai haver uma canibalização aqui, vai haver um parasitismo dos projetos, negada a autorização."

Então, a autorização, como já existe no setor portuário, serve justamente para permitir que o Poder Público não perca o controle sobre o regime privado. Então, o regime é privado, mas autorizado, não é uma atividade econômica qualquer, totalmente livre para a iniciativa privada, sem autorização.

Acredito que talvez, se V. Exa. ainda sentir necessidade de um reforço em relação a isso, particularmente, eu optaria por um reforço de caráter formal, ou seja, em vez de fazer o corte por tipo da atividade, talvez uma solução seria exigir que a decisão que defere a autorização para que a atividade seja exercida no regime privado conte com uma fundamentação qualificada, ou seja, que o gestor público, que a autoridade pública que vai ter que conceder a autorização seja obrigada por lei a fazer uma fundamentação específica e detalhada a respeito do possível impacto que aquela autorização vai gerar sobre serviços que estão sendo exercidos ou virão a ser exercidos, no curto prazo ou no médio prazo, no regime público. E aí essa análise ficaria para ser feita com base em elementos mais concretos, de modo que a gente evite o risco de que uma solução genérica e abstrata, como aquela que pode ser dada pela legislação, acabe por inviabilizar os benefícios ou dificultar os benefícios que a mudança que está sendo discutida pode gerar.

Em relação à desapropriação, eu particularmente entendo que, quanto mais se escreve, maior a dificuldade de se angariar consenso. Acredito que o projeto de lei, como está redigido hoje, é um avanço na questão da desapropriação. E aí me parece que é uma questão muito mais de sensibilidade política sobre a possibilidade de se angariar consenso sobre acréscimos do que propriamente uma questão técnica. Eu falei aqui da Medida Provisória nº 700 como um exemplo positivo, mas talvez esse possa ter sido um erro do Governo na época da tramitação da Medida Provisória nº 700, porque, mesmo com a tramitação do processo de *impeachment*, se o Governo tivesse sido um pouquinho mais minimalista na época, tivesse deixado de lado algumas alterações que geraram polêmica, por exemplo, a alteração no regime de juros, que gerou na época uma grande dificuldade por conta dos processos de desapropriação para fins de reforma agrária, talvez essa medida provisória pudesse ter tramitado mais rápido e ter sido aprovada antes do processo de *impeachment* ter chegado no finalmente. Aí, talvez, hoje a gente estaria com um regime jurídico melhor.

Então, eu acho que esta é uma sensibilidade que, com certeza, Senador, V. Exa. vai ter, muito mais do que qualquer técnico: qual é a capacidade de se angariar consenso em torno de um número excessivo de modificações?

É isso.

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

O SR. VICTOR CARVALHO PINTO - Comentando a questão também de serviço público, atividade econômica, eu queria trazer um pouco da experiência que nós vivemos, testemunhamos aqui no Senado. Eu estou aqui desde 2002 e acompanhei muito de perto a discussão da reforma portuária. As pessoas que são dessa área, todas, acompanharam muito de perto a enorme polêmica que houve em torno dos terminais de uso privado. O próprio Senado fez inúmeras audiências públicas, a sociedade. Eu nunca vi tantos pareceres de juristas, de economistas, dizendo que... A polêmica na época era se o terminal, que tinha outro nome, de uso privativo poderia prestar serviço para terceiros ou se só poderia prestar serviço para o próprio proprietário. Então, houve polêmicas enormes, pareceres mais afirmativos, definitivos, enfáticos, dos maiores juristas do País.

O Governo, no início, também era muito firme em torno de não permitir isso. Quer dizer, o terminal privativo é só para o proprietário, não pode prestar serviço a terceiro justamente por entender que serviço portuário é serviço público. No entanto, de maneira quase surpreendente para mim, e acho que para todo mundo, em determinado momento - acredito que foi na gestão da Presidente Dilma -, o Governo inverteu a posição. Ele falou: "Não, realmente nós precisamos de investimento portuário. O investimento está acontecendo nos terminais privativos, e nós temos mais é que incentivar essa modalidade. E por que não permitir que se faça investimento para atender o público em geral e não só o próprio investidor?". Foi uma grande surpresa. Eu lembro que a Senadora Ideli Salvatti, por exemplo, que sempre foi contra essa proposta, tornou-se Ministra da Casa Civil, se não me engano, e passou a liderar justamente essa nova visão, que é saudável, porque, nem na política nem na vida, nós não podemos nos petrificar; temos que estar sempre abertos a ouvir o outro e realmente avaliar se a visão contrária não é melhor do que aquela que nós estamos defendendo em cada momento.

Então, quero crer que deu certo. Hoje em dia, mudou-se até o nome: a palavra "privativo" passou a ser "privado", porque privativo é o que é da própria pessoa, e privado é apenas um regime jurídico. Acredito que isso deu certo. Hoje em dia, existem esses investimentos enormes em terminais privados e tal. Anteriormente, talvez a gente pudesse fazer uma reflexão semelhante em torno do celular. Telecomunicações sempre foi tida como serviço público, mas, na década de 90, resolveram dizer o seguinte: "Por que a gente não pode ter livre iniciativa, investimento privado, etc., no celular?"

E deu certo também. Hoje em dia, existe aí essa grande competição entre as várias operadoras oferecendo serviços de telefonia celular.

Vendo a experiência de outros países... Por exemplo, esse projeto da Flórida que o Geraldo apresentou me parece ser 100% privado. Em outros países, não existe a necessidade de categorizar essas coisas tão rigidamente. Acredito que a Inglaterra também tem, em várias áreas de infraestrutura, projetos que são privados, embora regulados. Lembro também que os terminais de uso privado portuários são regulados, o celular é regulado. Então, o fato de ser privado não quer dizer que não vai estar regulado.

Confesso que não foi uma reflexão que eu tenha feito - acho que a nossa equipe também não fez, na época da elaboração do projeto, uma reflexão mais aprofundada sobre essa classificação...

(Soa a campanha.)

O SR. VICTOR CARVALHO PINTO - ... na mobilidade urbana -, mas eu tenderia a pensar da maneira como o Fernando apresentou aqui. Eu acho que abrir uma possibilidade para que o gestor, no caso concreto, avalie o que é melhor talvez seja saudável.

Eu tenho muita preocupação em a gente, a partir de Brasília - digamos -, enrijecer a legislação e coibir a criatividade dos entes subnacionais, especialmente de quem está realmente com a mão na massa, que são os Estados e Municípios, no caso da mobilidade urbana. Acho muito importante a gente ter uma legislação que proteja o interesse público, evite abusos, mas que também garanta a liberdade para o gestor criativo vir com novas ideias e novos modelos. Depois, quando a gente vir que há algum abuso, a gente talvez faça alguma coisa para coibir e, quando der certo, a gente pode fazer alguma coisa para expandir.

Então, essa ideia que o Fernando esposou aqui de assimetria regulatória eu veria também com bons olhos, deixando que os Prefeitos, os Governadores, os gestores, no caso concreto, pudessem avaliar.

Reconheço que a hipótese de um transporte urbano em regime de autorização contrariaria, digamos assim, o nosso entendimento atual desse setor - ela seria alguma coisa exótica. Mas eu não teria receio de abrir uma possibilidade para que, dentro do processo decisório democrático e fundamentado das políticas públicas, que é o que já está presente na legislação tanto urbana quanto de mobilidade, houvesse essa possibilidade. Eu acho que talvez fosse o caso de a gente fazer alguma adaptação no projeto com relação à Lei da Mobilidade Urbana. Eu acho que vocês do Ministério levantaram essa necessidade, que me parece realmente pertinente. Talvez alguma conexão melhor com a Lei da Mobilidade Urbana seja boa para evitar qualquer tipo de contradição entre uma legislação e outra.

Realmente, confirmando aqui a hipótese que o Fernando levantou, quando nós resolvemos aproveitar um pouco da reflexão e do trabalho do texto da MP 700, houve a preocupação realmente de excluir tudo o que era atrito, quer dizer, tudo que era polêmico. Por exemplo, a MP 700 permite desapropriações no regime do RDC em que não existe ainda o projeto básico nem o executivo. Então, existe uma grande polêmica nas associações profissionais dos engenheiros e arquitetos a respeito desse regime jurídico do RDC. Como nós entendemos que não era assunto aqui para entrarmos numa polêmica dessas, nós excluímos essa situação.

Também havia muita crítica à MP 700 sobre a questão dos projetos que são feitos sem adequado projeto urbanístico, etc., embora seja uma crítica injusta, porque a MP 700 contemplava isso. Enfim, nós fizemos questão também de fazer essa vinculação com o plano diretor, com o projeto urbanístico específico aprovado pelo Município.

Realmente houve essa preocupação de aproveitar o mínimo possível, o mínimo necessário da MP 700, embora ela realmente tenha outras contribuições importantes. Talvez a questão do registro público que você citou, Fernando, seja pertinente para levar até o fim essa ideia de aproveitar os direitos decorrentes da imissão provisória na posse e dar pleno aproveitamento a esses direitos, mas, realmente, foi esta a reflexão: aproveitar o mínimo possível.

Eu acho, Senador, que, de fato, esta audiência pública revelou que existem vários outros problemas na legislação que são muito mais profundos, seja na legislação de desapropriação, seja na legislação urbanística, no Estatuto da Cidade - há muita coisa a ser melhorada nessa legislação. Mas me parece que o projeto fez o necessário para excluir problemas. Eu acho que ele está bem desenhado nesse aspecto. Talvez outras proposições, no futuro, possam endereçar esses problemas mais amplos que o senhor levanta com toda a razão.

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

Eu queria agradecer a todos vocês quatro que vieram e salientar que eu deixei correr um pouco frouxo o tempo aqui no final, porque, de fato, eu particularmente encontro, nessas audiências públicas, uma possibilidade até de a gente fazer um debate. Praticamente são três razões. Primeiro, as posições contextualizantes, mas, logo em seguida, algum debate e até

alguns acordos já. Ontem, por exemplo, tivemos uma reunião aqui sobre assentamento, sobre energia eólica e solar nos assentamentos, e nós imediatamente acordamos alterações no projeto de lei, na mesma hora que estávamos aqui falando.

E aqui também, de certa forma, estamos decidindo que profundidade dar a esse pequeno capítulo aí, que parece pequeno, como eu disse, mas é um enorme *hiperlink* para uma realidade urbana adjacente às ferrovias e para essa questão dos serviços públicos. Enfim, quando a gente toca nisso aí, são quatro artigos que vão abrir um tremendo arcabouço de provisões que já existem e outras que talvez possam ser suscitadas a partir desse debate.

Eu queria registrar que marcaram presença aqui nesta audiência os Senadores Jarbas Vasconcelos, Marcelo Castro, Vanderlan Cardoso, Acir Gurgacz, Fabiano Contarato, Nelsinho Trad, Flávio Bolsonaro, eu mesmo, Jean Paul Prates, Wellington Fagundes, Jayme Campos, Marcos do Val, Paulo Paim...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu cheguei.

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

Antes de encerrarmos, eu preciso lembrar...

Senador, quer dar uma palavrinha? Chegou a tempo.

Vamos lá. Senador Wellington Fagundes com a palavra.

Tome tempo para se organizar, sem problema.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sr. Presidente, eu, primeiro, quero pedir desculpa pelo adiantado da hora. Ninguém almoçou ainda e eu sei que o estômago deve estar mandando uma mensagem nervosa para o cérebro, mas é que eu tive três eventos. Eu estava com uma equipe de Mato Grosso, 50 produtores rurais que vieram aqui fazer um curso no Senai de empreendedorismo rural, presidentes de sindicatos, portanto, do interior todo do Mato Grosso, ainda tive uma outra audiência e estava lá no Plenário agora onde eu queria registrar a presença deles todos. Mas eu gostaria de ter acompanhado a audiência inteira.

Primeiro, quero destacar o papel do Senador Jean Paul na nossa Comissão de Infraestrutura, que tem sido um grande destaque, e não é elogio aqui por elogio, mas é realmente um Senador extremamente competente, preparado, está relatando esse projeto que é fundamental para o Brasil. A forma e os detalhes, claro, ele tem feito audiência para discutir, para fazer um aperfeiçoamento e produzir uma legislação que venha realmente ajudar o Brasil neste momento da necessidade e da carência de investimento.

Estávamos ali discutindo exatamente o momento que vive o Brasil. Eu estou aqui há 28 anos: seis mandatos como Deputado Federal e agora no quinto ano como Senador e já tivemos oportunidade de ver muitas crises aqui no Brasil. Uma hora é crise política, outra hora é a crise econômica, mas já estamos aqui perdurando há uns cinco, seis anos numa crise acumulada: econômica e política ao mesmo tempo. E qual nós vamos resolver primeiro, Senador Jean Paul?

Quando o Presidente do Banco Central esteve aqui nos visitando para sua sabatina, eu, como Líder do Bloco Vanguarda, o recebi e perguntei a ele exatamente qual crise ele, como experiente... Ele é neto do Roberto Campos, nascido em Mato Grosso, ali, bem próximo de Cuiabá. Eu, inclusive, fui cabo eleitoral, era um grande fã do Roberto Campos, porque também teve um grande papel no Mato Grosso e no Brasil, foi Senador por Mato Grosso e ajudou também muito o nosso Estado.

Eu quero registrar que estou aqui também com o Deputado Victório Galli, que também é do meu Estado de Mato Grosso...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Bem-vindo, Deputado Galli.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... e está aqui presente conosco. E eu perguntava a ele exatamente: qual crise? Seria a econômica ou a política? E ele, no seu conhecimento de economia, falou: "A econômica". Eu disse: olha, como veterinário, eu quero discordar, porque eu acredito que não tem crise econômica que se consiga superar com a crise política, principalmente num País como o nosso em que acaba uma eleição e aquele revanchismo fica aflorado.

Eu disse agora num pronunciamento, Senador Jean Paul, e V. Exa. é um exemplo disso, é um Senador do PT, mas aqui nós já estamos batizando que o Senador Jean Paul é o PT do novo...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mas eu já estou me rebatizando de PT de novo.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... do PT do novo, exatamente por causa do bom senso.

Então, eu dizia lá: governar, como dizia Juscelino Kubitschek, é a arte de saber perdoar. Quem ganha tem que ser mais humilde que quem perde. Então, o governante tem que ser o agregador. Na campanha eleitoral, cada um coloca suas posições, inclusive ideológicas, para convencer o eleitor. Depois, quem ganhou tem a obrigação de trabalhar e, principalmente, no caso do Executivo, governar para todos, de preferência, sempre tomando decisão para atender, se possível, a grande maioria.

Neste momento, eu penso que, no Brasil, nós precisamos convergir exatamente para os investimentos necessários, porque, como eu disse também ao Ministro Tarcísio, não há Ministro da Economia que se sustente num país onde o desemprego vai aumentando a cada dia. Isso traz desesperança. Então, nós vamos voltar à geração de emprego com infraestrutura, assim como eu disse para o Ministro Tarcísio. Num país como o Brasil, rodoviário essencialmente, porque abandonamos as nossas ferrovias - nós as abandonamos: tínhamos trinta e tantos mil quilômetros de ferrovias, hoje temos 12 mil funcionando, uns dizem que são 10 mil, outros dizem que são 12 mil, vamos ficar no meio termo, mas o importante é que nós diminuimos muito a nossa malha ferroviária -, eu disse ao Ministro: não há Ministro da Infraestrutura também que se sustente se voltar o país do tapa-buracos.

Aí eu me lembro do Presidente Lula logo quando começou o desafio que foi vencer aquela malha toda esburacada - e a nossa malha ainda é uma malha precária, quer dizer, precisando de muito investimento. Para isso, Senador Jean Paul, precisamos de segurança jurídica.

Eu sou Presidente da Frente Parlamentar de Infraestrutura e Logística. Em todos os encontros que fazemos com os empresários o que se questiona é exatamente a segurança jurídica. Quem vai investir num contrato de longo prazo se muda como política de governo? Não, tem que ser política de Estado, permanente. Eu sou, inclusive, autor da PEC 39, que traz exatamente essa questão, e está aqui, precisamos votá-la, está tramitando, já está na pauta. Espero, inclusive quero pedir o apoio do Senador Jean Paul, que a gente coloque isso para ser votado porque é a reclamação do investidor.

Então, nós temos que fazer com que esses investimentos venham para o Brasil, e investimento consolidado. Aqui estamos discutindo autorização de ferrovia, para se construir uma ferrovia totalmente privada. Quem vai fazer uma ferrovia dessa não vai pensar em cinco anos, dez anos; vai pensar em 50 anos, 100 anos. É assim que o investidor vai vir para o Brasil.

Então, falando isso - praticamente um discurso, e eu gostaria de aqui poder abordar tudo que aqui foi falado, mas tudo isso aqui vai ficar nos *Anais*, e nós teremos oportunidade de, depois, estudar um pouco melhor, principalmente com a síntese do Senador Jean Paul -, eu queria aqui, principalmente ao Jean, colocar uma angústia de nós mato-grossenses. Nós temos lá em Cuiabá um VLT inacabado, Senador Jean Paul, uma obra em que já se gastou mais de...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vou me agregar a você e pegar carona para falar a mesma coisa. Faço minha as suas palavras em relação a Natal.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Também existe isso em Natal?

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É obra da Copa do Mundo...

Então, está lá, e infelizmente foi um erro do Governo de uma decisão, naquela época, de comprar as máquinas. Estão todas as máquinas lá - novíssimas à época, mas já estão se deteriorando, porque tecnologia... Um celular: você compra um celular hoje, e daqui a seis meses ou um ano já existe tecnologia nova, e aquele já está superado. E estão lá esses maquinários, e não existe uma decisão. Passaram quatro anos do ex-Governador, e não se tomou uma decisão. Estão lá. E o Governador agora entrou. E nós queremos uma solução.

Então, eu gostaria aqui, se for possível, de ouvir aí rapidamente uma sugestão do que fazer, porque lá está se discutindo: "Não, vamos mudar novamente o modal; vamos abandonar aquilo lá". O que é que nós vamos fazer com essas máquinas? Jean, você poderia dizer se tem comprador? Se tem possibilidade? O que fazer com isso, não é?

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Reformular.

É importante dizer que o VLT não é só para o transporte; ele não visa apenas e tão somente ao transporte: é uma urbanização também da cidade.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Isso foi mostrado aqui, inclusive.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Foi mostrado.

Então, eu gostaria de pedir - porque o tempo não será suficiente -, inclusive, se for possível, para a gente fazer, Senador Jean, especificamente sobre esse assunto, até uma audiência pública, em Mato Grosso, da Comissão, para a gente discutir com alto nível; não é com paixão política, não. Nós precisamos ter a solução para o Estado.

E aqui, depois, quanto a ferrovias, eu quero mais uma vez fazer o convite, Senador Jean Paul: agora no dia 4, quinta-feira, a Assembleia Legislativa - os deputados - vai visitar lá em Rondonópolis o maior terminal ferroviário da América Latina. Eu quero convidar todos vocês e inclusive o Senador. Se for o caso e se for possível, que a gente pudesse ir lá, inclusive em nome da Comissão, para conhecer. Levamos o Ministro da Infraestrutura poucos dias atrás lá, e ele ficou encantado. Agora nós queremos fazer com que aquela ferrovia avance. E talvez a autorização seja o melhor caminho.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Saindo de Rondonópolis e chegando a Cuiabá; e de Cuiabá até o Nortão. E essa ferrovia tem total viabilidade.

Agora, para isso, qual é o problema? É preciso resolver o problema da Malha Paulista: enquanto a velocidade em Mato Grosso é de 80km por hora, em São Paulo ela é de 15km por hora. Então, o Estado das onças está na frente de São Paulo em ferrovia, pelo menos nesse trecho, não é? (Risos.)

Nesse aspecto - não vou aqui me delongar -, quero apenas fazer o convite, já que V. Exa. está aqui à frente dessa área tão importante. Eu gostaria sim de recebê-lo no meu Estado para *in loco* conhecer a realidade.

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

Eu queria, antes de mais nada, agradecer suas palavras generosíssimas, vindas de uma pessoa que é membro importante e experiente desta Casa, tanto da Câmara quanto do Senado.

Eu cheguei agora aqui, tentando fazer um trabalho de me juntar a vocês e melhorar o País, independentemente de estar na oposição ou de ter estado e ajudado governos anteriores, não só Lula e Dilma, como até o Governo Fernando Henrique, com a lei do petróleo e outros marcos regulatórios importantes que estão em vigor, com sucesso, até hoje.

Também quero dizer que estamos trabalhando aqui com os ministros, particularmente com os que eu considero ministros. Alguns do Governo - aí eu boto o chapéu da oposição para falar - parecem antiministros, mas há alguns ministros, de fato, com "m" maiúsculo, como o Ministro Canuto, o Ministro Tarcísio, o Ministro Marcos Pontes, da Ciência e Tecnologia, com quem nós temos trabalhado muito bem.

Vocês sabem que nós temos aí uma Governadora em exercício no Rio Grande do Norte, com muitas dificuldades, herdando um orçamento penurioso. E nós temos que trazer investimentos novos para os nossos Estados como um todo.

Aproveito até a vinda do Senador Styvenson, que está aqui conosco, do Rio Grande do Norte, para também fazer aqui o meu coro ao Senador Wellington, quanto ao VLT de Natal, à CBTU e aos ofícios que têm já sido trocados e saber, mais ou menos, qual é o *status* disso e propor eventualmente que nós façamos uma reunião também em Natal sobre isso. É a complementação desse VLT tão importante para nós, para a cidade de Natal, Parnamirim, até Nísia Floresta. Então, é realmente um projeto que as pessoas não sabem exatamente para onde vai. E seria uma coisa importante que o ministério retomasse essas discussões, mesmo que não se sinta premido a prometer nada necessariamente, mas, pelo menos, que a gente consiga evoluir e ter uma ideia de como ajudar, Styvenson, e colaborar, tanto no Governo do Estado - temos uma Governadora com muito ímpeto, que trabalhou na conquista dessa obra - como nós também aqui no Legislativo, tanto a bancada da Câmara dos Deputados quanto nós aqui no Senado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu quero falar, Senador...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Uma hora extra aqui para o Jean. (Risos.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Senador Jean, não sei se já chegou a informação, porque nós acabamos o Plenário. A partir do encerramento do Plenário, nós estamos ao vivo. Então, o senhor está falando também para o Brasil todo.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Estamos ao vivo, podendo falar para Natal e para todo o Brasil.

Obrigado, Jean. Nosso xará vai ganhar uma hora extra antes do almoço.

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Senador Wellington Fagundes, Senadores, é uma satisfação estar no Senado, na Casa do Povo. Responderei objetivamente à sua pergunta, que é muito importante.

Há 15 dias, nós tivemos uma segunda reunião com o Governador do Estado. Há um pouquinho menos de um mês, ele esteve conosco na Secretaria de Mobilidade. E, naquela reunião com ele, nós entendemos que é preciso chegar a uma solução. Então, o que eu propus ao Governador e ele entendeu de imediato e achou que era interessante... Nós promovemos, há dez dias, uma reunião, lá na Semob, em que reunimos o Governador do Estado de Mato Grosso, o Dr. Mauro Mendes, que apresentou todo o histórico; convidamos para participar e estiveram presentes os órgãos de controle, o TCU, a CGU; chamamos a Caixa Econômica Federal; chamamos o Conselho Curador do FGTS; enfim, chamamos todos os elementos responsáveis.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Ministério Público também?

O SR. JEAN CARLOS PEJO - O Ministério Público foi o único que não foi, mas nós vamos explicar a sequência dos fatos. Acho que até é uma oportunidade boa para a gente poder contar exatamente como as coisas estão avançando.

Então, essa reunião geral foi exatamente para poder colocar todos os setores, com todas as informações, para um caso que é muito complexo. Ele é um caso complexo porque, desde a origem, já começou com muito problema: se era sistema BRT, se era sistema VLT; depois se decidiu pelo sistema VLT e iniciou-se uma obra com o sistema VLT, uma obra cujo controle de execução não foi executado como era importante que fosse feito. Por quê? Porque construíram os trens antes de se construir a via onde seriam colocados esses trens. Então, houve problemas de toda parte. Não vamos nos alongar em contar os problemas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Abriu a cidade inteira.

O SR. JEAN CARLOS PEJO - É, recortou a cidade. E o povo de Cuiabá é quem está pagando o preço de todas essas ações desordenadas. E pior do que a ação desordenada foi que acabaram acontecendo casos graves de gestão da obra. Inclusive houve um caso, conforme explicou, muito bem detalhado, para todos, o Governador Mauro Mendes, em que houve até delação premiada do ex-Governador, o que praticamente impede qualquer continuidade com o consórcio atual. Recentemente, também houve a decisão judicial, colocando o contrato como já extinto.

Então, nessa circunstância, o que nós combinamos com o Governador? Definiu-se um grupo de trabalho, com um representante de cada um dos setores, para ir lá, a Cuiabá, onde haverá uma reunião com o Ministério Público, para que isso seja discutido com o Ministério Público, dentro do cenário atual, que é complexo porque, apesar de ser financiamento, não é uma obra de OGU, não é do Orçamento Geral da União, é um financiamento parte do FGTS, parte do BNDES, com recursos do FAT, mas aí são valores que já foram colocados de mais de um bilhão naquele programa, muito material entregue já, os trens prontos, e essa desordenação da obra recortou a cidade. Então, há que se chegar a uma alternativa de solução.

Então, nós estamos já aguardando a indicação da data que Governo do Estado ficou de marcar, para que, discutindo com o Ministério Público, se encontre qual é a melhor solução para que, em Cuiabá, o sistema seja entregue para o povo da cidade. Não podem continuar as coisas como estão.

Essa é uma fotografia real do que nós tivemos dez dias atrás.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Então, esta encaminhado já.

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Então, aquilo que podemos dizer...

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN CARLOS PEJO - ... que estava adormecido durante esses cinco anos, hoje nós estamos trabalhando juntos, de mãos dadas, o Ministério do Desenvolvimento Regional junto com o Governo do Estado, na busca da melhor solução. E, para isso, nós trouxemos os órgãos de controle, todo mundo colocando, de maneira clara, transparente, aquilo que é possível de ser feito para se ter uma solução no mais curto prazo.

Eu espero que a gente tenha, após essa reunião lá, no Mato Grosso, em Cuiabá, com a participação do Ministério Público, uma nova estação. Nós partimos com o trem agora, chagamos a uma nova estação onde se indiquem quais são os caminhos e a real solução para se poder retomar o sistema da maneira que for a melhor para o povo de Cuiabá, para o povo de Mato Grosso, que é a solução que se está buscando que o Governo do Estado tome. A solução técnica passa pelo Governo,

que é o contratante da obra. A nossa parte é dar as condições para que, efetivamente, as coisas aconteçam da melhor maneira possível.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu queria ainda fazer uma indagação, Senador. Não sei quantos por cento, em Natal, por exemplo, estão feitos de investimento - quantos por cento da obra. Tem ideia?

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Depende do que você considerar que é o total...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O total do investimento.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... porque nós estamos falando de um investimento adicional da ordem de 150 milhões, que seria a linha branca: os Municípios de Parnamirim, São José de Mipibu e Nísia Floresta, área metropolitana de Natal.

O SR. JEAN CARLOS PEJO - O caso lá do Rio Grande do Norte é um caso...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Já tem área em funcionamento?

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Já há um sistema que é operacional...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito melhor, não é?

O SR. JEAN CARLOS PEJO - ... mas o caso do Rio Grande do Norte é muito diferente do caso de Cuiabá.

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

O SR. JEAN CARLOS PEJO - O caso lá do Rio Grande do Norte é uma questão de se ajustar a questão de orçamento com as próprias prioridades necessárias para a região.

Nós temos conversado, muitas vezes, lá com a Governadora.

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

O SR. JEAN CARLOS PEJO - A Fátima tem vindo conversar com o ministro, comigo, várias vezes. Estamos agora resolvendo o caso lá da Avenida Roberto Freire, de Natal. Então, nós estamos bastante sensíveis, o ministro também bastante sensível.

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

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Estamos muito juntos.

O caso do Rio Grande do Norte, realmente, para alegria do Senador Jean...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Está fácil! (*Risos.*)

O SR. JEAN CARLOS PEJO - ... é um caso diferente do caso de Cuiabá, mas a que nós vamos dar solução.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Objetivamente, a pergunta, então, do Mato Grosso. Lá, no Mato Grosso, já há mais de 60% - ou talvez 70% - de todo o investimento já feito, e lá também o que se cobra é a possibilidade de funcionar pelo menos um trecho e colocar aqueles trens para rodar, porque a tendência de uma máquina parada é ficar obsoleta e, digamos, ser danificada muito, inclusive correr o risco de fogo, capinzal...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É importante dar um sinal à população também de que aquilo vai andar de algum jeito.

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Exatamente.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Principalmente na artéria principal, onde se corta a cidade. A ponte já está pronta, então poderia funcionar, e aquilo, inclusive... Aí a pergunta objetiva que eu quero fazer é exatamente esta. Discute-se também que o VLT não tem custo-benefício possível de funcionar em Cuiabá. Quando eu falo Cuiabá, é Cuiabá e Várzea Grande, porque a linha começa em Várzea Grande, no aeroporto, que foi inclusive concessionado.

Aí eu quero registrar inclusive que a esposa do Senador Jayme Campos é Prefeita de Várzea Grande, e o Senador Jayme também está à frente dessa luta. O Prefeito de Cuiabá, o Emanuel Pinheiro, também. E eu acredito que foi outro erro.

Começou-se a obra sem se ouvir as duas prefeituras. As prefeituras não participaram das decisões, não foram ouvidas. Então, essa foi mais uma questão. E entendo, até porque legalmente o Município é o soberano, que a decisão principal tem que ter o alvará municipal para fazer qualquer obra, seja ela federal ou estadual.

E, claro, os dois Prefeitos - a Prefeita Lucimar Campos, bem como o Prefeito Emanuel Pinheiro - querem participar dessa decisão.

Então, são dois aspectos. A primeira pergunta é: é possível um custo/benefício viável para uma situação como a de Cuiabá? E a segunda - só porque eu não quero interromper mais, Senador Jean...

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Fica aqui a proposta à Comissão - são duas situações. Eu vou fazer o requerimento para que dessa discussão a Comissão de Infraestrutura do Senado participe, até porque temos o Senador Jayme Campos, que também é de lá, então já fica aqui o nosso convite e o nosso pedido também para que a Comissão possa oficialmente participar dessa reunião, porque, afinal de contas, há recurso federal também. Então, é uma responsabilidade de todos nós, como Senadores Federais e também como moradores de Mato Grosso. É por isso que eu quero aqui ao Secretário, oficialmente, ao Ministério dizer que nós não abrimos mão de participar dessa discussão.

Então, o requerimento será aprovado, com certeza, na semana que vem, e, na condição de Vice-Presidente da Comissão, eu tenho certeza de que eu terei o apoio de todos os companheiros. Não podemos fazer essa aprovação neste momento, porque esta é uma reunião extraordinária. Na próxima terça-feira eu acredito que estaremos aprovando.

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Senador, isso agrega um valor enorme às discussões que estão sendo feitas. A participação do Parlamento nesse programa agrega muitíssimo valor, com certeza, dentro do ambiente do âmbito do MDR, e pessoalmente será, para mim, uma satisfação grande participar desse grupo de trabalho, discutindo um tema de uma importância bastante grande.

Respondendo à questão, claro, existem sistemas de VLTs que não têm tanta dependência de subsídio. Cada empreendimento depende muito das condições, sejam de receita operacional, sejam de receita não operacional, o que nós discutimos muito hoje aqui.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Aliás, começamos a audiência de hoje fazendo essa pergunta justamente: quando é viável sem subsídio?

O SR. JEAN CARLOS PEJO - Então, a gente colocou aqui, durante a exposição, as possibilidades. Agora, o que nós pedimos e o Governo do Estado está apresentando? É a questão dos custos operacionais, de todos os estudos que existem com relação ao sistema, porque, segundo a exposição que o Governador nos fez, lá na reunião com todos, a intenção do Governador é de que esse sistema seja substituído por um sistema de BRT. Agora, seja o sistema "a", seja o "b", tem que haver estudos bem determinados, até porque para a mudança de um sistema há algumas portarias, como eu disse antes: apesar de não ser recurso direto do orçamento da União, é do FGTS e do FAT, então existem regulamentos em que os objetos são importantes que sejam mantidos. As alternativas de solução podem acontecer, mas o máximo de informações possíveis é que vai poder determinar qual é a solução a seguir.

O que nos foi apresentado na reunião realizada há duas semanas é que o sistema do VLT, pelo que foi estudado pelo Governo do Estado, tem dificuldade de se manter, precisa de subsídios, e o Governo do Estado teria dificuldades para poder manter o sistema.

Agora, esses são números que serão apresentados com bastante detalhe e ao longo deste trabalho. Nós vamos ter a oportunidade até, na reunião que for marcada aqui para discutir o tema - e com certeza o Governador vai estar junto, com dados do que se avançou durante esses dias, em que vai haver o envolvimento do Ministério Público, com esse intervalo de tempo que eles estão preparando as informações... Tenho certeza de que vai ser muito rica a reunião que será realizada aqui no Senado.

Eu acho que essa é uma notícia muito boa para a solução, da participação aqui do Senado, do Parlamento, na busca... *(Falha na gravação.)*

... VLT de Cuiabá que, há mais de cinco anos, está criando um problema sério para o cidadão de Cuiabá.

Então, pode ter certeza de que, de nossa parte, dentro do ambiente do MDR, nós estamos aí juntos na busca da solução, utilizando tudo aquilo que a gente tenha de conhecimento, seja no aspecto normativo, seja até no apoio na parte técnica,

para poder auxiliar a melhor solução para o Estado do Mato Grosso e mesmo para o Brasil, já que há muito recurso público envolvido.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Senador Jean Paul, só para esclarecer, porque nós estamos ao vivo e com certeza muita gente está nos cobrando, a assessoria já veio aqui...

Eu fui candidato a Governador na eleição passada, e o atual Governador Mauro Mendes também era concorrente. E na campanha eu cobre dele, porque ele era Prefeito à época. Eu disse por várias vezes que ele foi omissos nessa questão, porque a decisão de BRT e VLT ficou realmente... Era BRT, VLT, BRT... A briga de grupos entendendo qual que era... E a população não foi consultada. E principalmente aqueles que representam a população local, que é o Prefeito e os Vereadores de Cuiabá, o Prefeito e Vereadores de Várzea Grande, não foram; não houve nenhuma reunião oficial. E, agora, ele é Governador, então eu estou aqui cobrando que essa solução tem que ser encontrada.

Ele pediu um ano. Eu acho que um ano é muito tempo, mas nós queremos ajudar para que, claro, em um ano essa solução seja tomada e vamos ajudar aqui. Eu e o Senador Jayme Campos, se for o caso, colocando recurso de emenda no orçamento, envolvendo toda a bancada, porque, claro, se ganhamos a eleição nós temos obrigação de resolver os problemas, e obras inacabadas são o grande problema do Brasil. Só no meu Estado, em Mato Grosso, são mais de 500 obras inacabadas. Nós gastaríamos o Orçamento da União de alguns anos só para concluir as obras inacabadas: as creches, as escolas e tantas obras inacabadas no Brasil afora.

Eu sempre tenho entendido que a obra inacabada é a pior, não serve para nada, porque é o desperdício do recurso público, um investimento que não está servindo para o uso da população, e ainda tem que gastar. No caso do VLT, está pagando juros, está pagando a manutenção, que é extremamente alta, e ainda tendo uma depreciação muito grande.

Então, aqui o questionamento agora não é olhar para trás, é olhar para frente. Nós queremos ajudar o Governador, queremos ajudar o Mato Grosso a resolver esse cancro, essa ferida no corpo central da cidade. Isso tem que ser resolvido.

Agora, acho difícil a mudança do modal para BRT. A pergunta seria: o que fazer? Vamos vender para o Rio Grande do Norte as nossas máquinas? Talvez aí seja uma solução. E ainda - não vamos nos estender, depois eu vou ter uma conversa no particular - as linhas, os trilhos podem servir para um BRT, digamos, porque eu sei que existe aquele pneu em cima de trilho, talvez esse também, não sei, mas aí teria que mudar as máquinas também. Então tudo isso são situações...

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Ou conjugar os sistemas também.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Se for BRT, parece-me que praticamente tem que mudar completamente o sistema, pouco se aproveitaria, a não ser a desapropriação, que já foi feita, a ponte, enfim... Aliás, o espaço que está aberto.

Porém, eu fico satisfeito. Há dois Jean aqui - um é bom, dois é muito melhor ainda... *(Risos.)*

E dois extremamente competentes! E faço aqui também um agradecimento ao Fernando, ao Victor e ao Geraldo por esta audiência. Com certeza, nós já ganhamos muito, e vão ganhar, sim, o Estado do Rio Grande do Norte, o Estado de Mato Grosso e o Brasil, porque tudo isso representa a experiência, em que a gente precisa aproveitar aquilo que foi ruim para que se torne um aprendizado e a gente não cometa os mesmos erros.

A Copa do Mundo foi um bom evento, o Brasil ganhou muito, e não podemos falar só daquilo que aconteceu errado. O Brasil ganhou muito com a Copa do Mundo. Em Mato Grosso mesmo não tivemos um incidente durante a Copa do Mundo. Não tivemos um incidente! Aliás, do Mato Grosso, veio para cá a equipe, toda a equipe que fez o evento veio para cá reforçar, dar o apoio em Brasília, porque o estádio... Não tivemos nenhum... A receptividade, nós tivemos as melhores notas. O estádio de Cuiabá foi considerado o quarto melhor projeto do mundo, uma arquitetura maravilhosa. Infelizmente, depois o Governo não deu a manutenção, mas aconteceram todos os jogos, com estádio lotado, sem nenhum problema, e depois o Governo que assumiu disse que a obra não estava pronta. Como não estava pronta? Podia haver algum detalhe a mais a ser feito, e caberia ao Governo a continuidade. Não pode um governante que ganhou as eleições viver quatro anos falando mal do Governo passado. Não, já foi, já ganhou a eleição, agora é hora de governar. E aí esse papel... Eu perdi a eleição, mas sou Senador, tenho a obrigação de ajudar o meu Estado. E o Mauro, inclusive, foi Prefeito do meu partido, apoiado por mim. Então a campanha já passou, agora é trabalhar pelo Brasil e pelo Mato Grosso.

O SR. PRESIDENTE (Jean Paul Prates. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Muito obrigado, Senador Wellington. Eu quero parabenizá-lo também por esse espírito republicano, que é o mesmo que você apontou a mim. Estamos justamente numa mesma postura de construção, de derivar soluções, terminar obras.

Quero também salientar a importância do seu trabalho à frente da Frente Logística, a frente parlamentar que versa sobre logística nacional. É extremamente importante esse trabalho. É uma liderança já notória, a que desejo me somar, sempre que puder ajudar nessas construções de novas obras e no término das que ainda faltam.

Logística é uma coisa que não tem fim. Toda hora você está expandindo, toda hora você precisa aprimorar, modernizar, com equipamentos novos, tecnologias novas que surgem. Logística, eu digo sempre, é a última coisa... O ser humano não vai conseguir resolver com a digitalização, com a virtualização. Até que inventem como desintegrar um copo d'água, e ele aparecer lá na Europa, vamos ter, de fato, que pegar esse copo e levar para lá, para que ele apareça lá. Qualquer carga, qualquer pessoa, terá que ser transportada, de alguma forma, fisicamente. Não há virtualização da logística.

Então é um assunto antigo, dos mais antigos que a humanidade conhece; porém, o que vai perdurar provavelmente mais até do que o ciclo do petróleo e outras fontes energéticas, todos os outros problemas em que nós estamos aí evoluindo sempre. Eu queria agradecer mais uma vez a vocês, pedir desculpa pelo adiantado da hora, de utilizá-los todo este tempo, mas eu acho que foi muito rico para nós. É um agradecimento sincero que eu faço. Sempre que as pessoas vêm aqui, vêm voluntariamente, arcando com custos, tudo isso, com o tempo. A gente às vezes abusa do tempo, fica aqui explorando os nossos bons palestrantes, nossos bons apresentadores que vêm nos ensinar coisas para que nós façamos boas leis para o País, para que não cometamos deslizos de legislar onde já há legislação, ou para buscar justamente as lacunas legislativas que nos faltam para evoluir no mundo real.

Antes de encerrarmos, eu lembro às Sras. e aos Srs. Senadores que se encerra amanhã, dia 28 de junho, às 18h, o prazo para apresentação de sugestões às emendas desta Comissão de Infraestrutura à Lei de Diretrizes Orçamentárias do ano de 2020, o PL nº 5, de 2019.

Por fim, agradeço mais uma vez a presença de todos, em especial das Sras. e dos Srs. Senadores presentes, e dos nossos convidados.

Convoco nossa próxima reunião, a ser realizada no dia 2 de julho, terça-feira, às 11h, neste plenário, para discutir e deliberar acerca justamente das emendas da Comissão à LDO.

Está encerrada a reunião.

Agradeço mais uma vez a todos. Boa tarde.

(Iniciada às 11 horas e 19 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 6 minutos.)