



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

REUNIÃO

16/10/2019 - 39ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

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

Declaro aberta a 39ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

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

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

Aprovada.

Gostaria de iniciar a reunião de hoje fazendo um registro a respeito de uma relevante decisão do STJ na semana passada. Penso ser, caro Senador Rodrigo Pacheco, uma decisão importante para o setor elétrico, especialmente para os consumidores de energia. Trato da decisão do Presidente do STJ, Ministro João Otávio de Noronha, na CLS nº 2.572-DF.

O Presidente do STJ, na semana passada, suspendeu decisão do TRF1 que impedia a Aneel de aplicar qualquer tipo de penalidade à Usina Termelétrica Pernambuco III mesmo em caso de desatendimento aos despachos do Operador Nacional do Sistema para geração de energia elétrica, isto é, a Aneel estava impedida de realizar seu poder sancionador mesmo no caso de a usina se negar a gerar energia para o Sistema Interligado Nacional quando necessário para a segurança do abastecimento.

Apenas para dar uma dimensão da situação, essa usina, com potência de 200 megawatts, sozinha, tem condições de fornecer energia para 1,6 milhão de habitantes, algo como a cidade de Recife, capital do Estado de Pernambuco. Antes dessa decisão, a Usina Pernambuco III recebia cerca de R\$11,5 milhões por mês, ou seja, R\$138 milhões por ano, e não podia ser penalizada pela Aneel por descumprimento contratual como no caso de não estar disponível para acionamento pelo Operador Nacional do Sistema quando necessário. Sem a atuação judicial da Aneel e da Advocacia-Geral da União, o consumidor brasileiro ficaria sem a garantia do suprimento de energia quando necessário e iria pagar R\$1,39 bilhão para a Usina Pernambuco III até o final do contrato caso a liminar não fosse suspensa.

Destaco que essa judicialização nos contratos de disponibilidade de térmicas é algo sobre o que eu já havia manifestado preocupação quando das audiências públicas na discussão do PLS 232, de 2016. Naquela oportunidade, indaguei a um dos convidados sobre esse tema, abordando expressamente a Usina Termelétrica Pernambuco III. Naquele primeiro momento, se fizeram de desentendidos, desconhecendo a situação e a sua gravidade.

Dessa forma, diante de tão expressivo resultado judicial, parabenizo publicamente o Diretor-Geral da Aneel, Dr. André Pepitone; o Procurador-Geral da Aneel, Dr. Luiz Eduardo Araújo; e o Advogado-Geral da União, Ministro André Mendonça.

Eram essas as palavras que eu gostaria de dizer frente a uma decisão judicial que vai no sentido de aliviar o bolso do consumidor e indica a reprovação do Poder Judiciário a demandas aventureiras que atentam contra a segurança, previsibilidade e estabilidade do setor elétrico.

Por fim, ainda a respeito do setor elétrico, não poderia deixar de registrar a acertada decisão tomada pela Aneel ontem ao indeferir o pedido de Revisão Tarifária Extraordinária (RTA) apresentado pela Energisa Rondônia. A empresa tem a

concessão de distribuição no meu Estado. A agência, com base nas melhores normas regulatórias existentes e julgando estritamente à luz de critérios técnicos, rejeitou por unanimidade do colegiado a revisão tarifária pretendida pela Energisa. Eram as ponderações que queria fazer na manhã de hoje.

Esse assunto dos contratos de disponibilidade, nós vamos retornar a ele. Vamos tratar desse assunto mais vezes. O Brasil, desde o apagão, adotou como solução um mecanismo de contratação por disponibilidade que tem se mostrado ineficiente, caro e intermitente quanto à disponibilidade. Você tem um contrato de disponibilidade para o caso de necessidade de acionamento e, quando há o acionamento, não há oferta do produto. Agora, o consumidor está pagando por isso, o cidadão está pagando por isso. Então, esse é um tema que nós queremos revisitar brevemente para poder aclarar ainda mais esse debate.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG) - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Pela ordem.) - É apenas para um registro, Sr. Presidente Senador Marcos Rogério, em relação ao que V. Exa. acabou de expor.

Eu tenho para mim que decisões judiciais, sejam de um juiz de primeira instância, sejam de um Ministro do Supremo Tribunal Federal, não devem ser comemoradas. Eu tenho para mim que, infelizmente, a Justiça brasileira, em alguns setores, tem se rendido a esta necessidade de se aproximar do apelo popular. E, por vezes, o juiz, o magistrado, seja, repito, de primeira instância, seja de um tribunal superior, acaba por pretender uma aproximação com o apelo popular. E a decisão, quando se rende a um apelo popular, deixa de se render ao fato, à prova e à circunstância dos autos.

Eu sempre considerei que os melhores juízes são aqueles silenciosos, quando, nas suas próprias circunstâncias, eles e os autos do processo julgam de acordo com a sua consciência, com o seu sentimento, fundados na lei, na Constituição e com base naquilo que está contido nos autos do processo. Então, tenho para mim, seja na minha carreira como advogado, seja como mandatário - Deputado Federal e, hoje, Senador -, que o juiz sempre cumpre a sua obrigação, não cumpre mais do que sua obrigação ao julgar de acordo com as circunstâncias do processo.

Mas V. Exa. faz uma nota aqui, que merece a minha profunda e sincera adesão, a uma decisão do Ministro João Otávio de Noronha, Presidente do STJ, e não poderia deixar de render a S. Exa. o Ministro João Otávio as minhas homenagens, não por ele ser meu conterrâneo de Minas Gerais, mas por ser um magistrado com esse perfil, um magistrado que toma as decisões independentemente das consequências de opinião pública, independentemente das críticas que virão em relação às decisões que profere. Certa vez, eu o ouvi numa palestra dizendo tudo que um político não poderia dizer, porque seria vaiado no aeroporto ou coisa que o valha, porque eram manifestações impopulares, mas de acordo com a lei brasileira. Quer-se fazer diferente? Mude a lei, mas, enquanto a lei vigorar em determinados segmentos, em determinados setores, ela deve ser cumprida, ainda que parte da sociedade entenda que isso seja uma injustiça. Mas esse é o papel de magistrado. E o Ministro João Otávio de Noronha sempre se revelou um magistrado absolutamente vocacionado, talhado para sua função, hoje chefe do STJ.

Como V. Exa. comentou a respeito dessa decisão proferida por S. Exa., eu gostaria aqui de fazer minha adesão, conhecendo o perfil do Ministro João Otávio de Noronha, que é absolutamente republicano. E não tenho dúvida, sem conhecer o mérito dessa causa, de que S. Exa., seguramente, agiu de acordo com o que as circunstâncias dos autos impunham a ele agir. Então, apenas esse registro importante, na linha do que V. Exa. aqui enalteceu.

E V. Exa. foi muito feliz ao final, quando cumprimentou o Diretor-Geral da Aneel, os outros funcionários da Aneel, o Advogado-Geral da União, mas o Ministro não. O Ministro é um juiz e tem que cumprir o seu papel. Quando se cumpre bem, nós ficamos felizes.

O segundo registro é em relação à Presidência desta Comissão de Serviços de Infraestrutura. É uma oportunidade aqui de reconhecer o trabalho de V. Exa., a sua preocupação com aquilo que é o escopo da Comissão. Recentemente, pedi que V. Exa. fizesse uma reunião comigo, e V. Exa. disse: "Não. Estou em Rondônia em uma diligência externa a examinar questões de energia". E este é o papel da Comissão: estar próximo, buscar soluções, sem intransigência. É este o perfil de V. Exa.: do diálogo, da abertura, mas com muita firmeza. Eu o conheço desde a época da Câmara dos Deputados. Sei o quanto V. Exa. é firme nas suas posições, o quanto defende o seu Estado de Rondônia e o quanto está defendendo as pautas inerentes à Comissão de Infraestrutura em nível nacional, extrapolando os limites da sua Rondônia para defender os interesses nacionais que são inerentes à pauta da Comissão de Infraestrutura, sobretudo essa de energia, que V. Exa. está tão dedicado a cumprir.

Recentemente, na Comissão de Assuntos Econômicos, eu fiz um pedido em nome de V. Exa., que estava a presidir a Comissão de Infraestrutura no mesmo horário, em relação àquele projeto do risco hidrológico. Pedi que houvesse o adiamento, houve o adiamento, não foi pautado esta semana, segundo me informou o Senador Omar Aziz, Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos. E é também uma pauta de que V. Exa. tem que participar, porque hoje, no Senado Federal, um dos maiores conhecedores do setor de energia e das matérias de infraestrutura do País, seguramente, é V. Exa., Senador Marcos Rogério.

Então, é apenas este registro elogioso e que orgulha o nosso Partido, o Democratas, V. Exa. que é um dos nossos quadros, dos mais preparados da República.

É apenas este registro.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Minhas homenagens ao Senador Rodrigo Pacheco, Líder do Democratas no Senado Federal. Com muito orgulho, sou liderado por V. Exa., e a consideração e o respeito são recíprocos. Eu fico muito honrado de poder dividir a bancada do Partido com V. Exa., que é, por todos nós, por todos os Senadores do Democratas, respeitado por sua trajetória, por seu preparo, pela maneira como V. Exa. conduz o seu mandato e conduz a Liderança do Partido também, neste espaço de diálogo plural extremamente interessante.

E dentro dessa perspectiva, o primeiro registro que faz, do Ministro Noronha, eu tenho que subscrever, todas as afirmações, todas as considerações que V. Exa. faz em relação a ele. Eu também não sou de fazer culto a magistrado que cumpre o seu papel constitucional quando decide olhando para os autos, e não para a plateia. Eu tenho essa mesma formação, essa mesma perspectiva em relação ao papel da judicatura.

Em relação à questão do trabalho da Comissão, quando nós assumimos esse trabalho aqui, e V. Exa. tem ajudado a construir essa agenda, essa pauta, nós sinalizamos claramente para os membros da Comissão e para a sociedade que representamos que o papel da Comissão não seria ser destaque por sabatinas e escolhas desses ou daqueles representantes de agências reguladoras, mas seria o debate da infraestrutura nacional.

Esta é uma Comissão de Infraestrutura, e não há infraestrutura mais necessária e cujo custo tenha maior impacto no custo País, no custo Brasil, do que a energia. É um insumo fundamental. Não há riqueza sem energia. Não há crescimento econômico sem energia. Para o País crescer 2% hoje, ele precisa crescer em geração de energia, sobretudo com fontes limpas.

Agora, no patamar de custo de geração, de transmissão, de distribuição e de tributação em que nós temos a energia brasileira, o País se mostra cada vez menos competitivo. Esse é um desafio que todos nós temos que enfrentar.

E eu diria, apenas pegando carona na fala de V. Exa., que o papel da Comissão não é olhar apenas para o aspecto endógeno. Eu acho que nós temos que olhar para o aspecto externo, para aquilo que está acontecendo lá fora, no mundo real, sem perder de vista sempre que o papel do Parlamentar, o papel do Parlamento, é exercer a legislação, mas também o controle. E às vezes a gente se esquece de que esse papel de controle, especialmente esse controle externo, que vai *in loco*, conhecer as realidades, checar os processos, checar os resultados, é fundamental.

Então, a Comissão hoje não se limita à atuação nos quadrantes físicos aqui do Congresso Nacional. Ela está saindo para ir aos Estados. Fizemos isso em Rondônia; o Senador Wellington Fagundes, que está aqui, já aprovou vários requerimentos aqui de diligência externa lá no Estado do Mato Grosso; vamos fazer no Piauí, vamos fazer em Roraima. No Tocantins, nós temos uma pauta esta semana com a Senadora Kátia Abreu, vai estar sob a liderança da Senadora Kátia Abreu. Esse é o papel de controle externo do Poder Legislativo, e a Comissão de Infraestrutura cumpre essa missão.

Então, queria dizer a V. Exa. que me honra muito tê-lo como meu Líder e, se estou fazendo tudo isso, é porque V. Exa. nos tem dado o suporte necessário, o apoio necessário para fazê-lo. Não fosse a caneta de V. Exa., nem na Comissão eu estaria, porque V. Exa. é meu Líder.

Vamos à pauta da Comissão de hoje.

Primeiro item da pauta: o PPA, deliberação sobre as emendas a serem apresentadas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Projeto de Lei do Congresso Nacional nº 21, de 2019, que institui o Plano Plurianual da União para o período de 2020 a 2023.

Relatoria do Líder Senador Rodrigo Pacheco, a quem concedo a palavra para proferir o seu relatório.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Como Relator.) - Sr. Presidente, com base no art. 97 da Resolução nº 1/2006-CN, esta Comissão de Serviços de Infraestrutura reúne-se para deliberar sobre as emendas a apresentar ao Projeto de Plano Plurianual da União para o período de 2020 a 2023 (PLN 21/2019-CN). No prazo avençado,

foram apresentadas 21 (vinte e uma) emendas, todas relativas a contemplar investimentos para financiar políticas públicas de caráter plurianual, majoritariamente ao abrigo da concentração material das competências desta Comissão, e nenhuma de texto.

As emendas foram propostas de sorte a incluir no Anexo III - Investimentos Plurianuais Prioritários, programação plurianual, e estão listadas em quadro anexo, sendo referenciadas neste voto pelo seu número de ordem no mencionado quadro.

Voto do Relator.

Aspectos normativos.

O art. 97, da Resolução nº 1, de 2006, prevê que as Comissões Permanentes do Senado Federal ou da Câmara dos Deputados, no âmbito de suas competências regimentais, possam apresentar emendas ao projeto. Nos termos do inciso I, do art. 97, faculta-se a cada Comissão a apresentação de até cinco emendas à despesa.

Já o Parecer Preliminar sobre o PLN nº 21, de 2019, que - aspas - "institui o Plano Plurianual da União para o período de 2020 a 2023" - fecha aspas -, aprovado no âmbito da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO), limitou o número de emendas por Comissão Permanente do Senado Federal ou da Câmara dos Deputados em três proposições por colegiado.

O mesmo Parecer Preliminar asseverou que cada emenda à despesa deve se referir à criação ou ampliação de um único Programa, à ampliação ou nova regionalização de uma única Meta já existente ou à inclusão de um único Investimento Plurianual. De igual sorte, a inclusão de Investimento Plurianual deverá ser acompanhada da informação referente ao custo total do empreendimento, custo no período de execução do Plano Plurianual, data de início e data de término.

Nos termos do art. 100 da Resolução nº 1, de 2006, aplicam-se, no que couber, às emendas ao PLPPA, relativas à inclusão ou ampliação de Investimentos Plurianuais ou Programas e à ampliação de Metas ou proposição de nova regionalização, as disposições relativas às emendas à despesa do projeto de lei orçamentária anual.

São elegíveis para apresentação de emendas iniciativas alinhadas com as competências regimentais da Comissão, especialmente em benefício de órgãos públicos gestores de políticas públicas no âmbito das competências regimentais do colegiado. As emendas têm de ter caráter institucional e representar interesse nacional.

Critério de escolha - distribuição entre áreas de governo.

Para a seleção dentre as emendas - todas meritórias, diga-se de passagem -, utilizamo-nos dos critérios da preferência manifestada pelo conjunto da Comissão por área temática, buscando prestigiar todas as áreas de atuação governamental propostas.

A tabela a seguir apresenta a distribuição das emendas segundo o programa proposto. Há aqui uma tabela, então, que diz: mobilidade urbana, 1; recursos hídricos, 1; transporte aquaviário, 4; transporte terrestre e trânsito, 15. Total: 21 emendas.

Em observância ao princípio que determina às Comissões formularem propostas de interesse nacional, propomos, dentro das áreas de governo apresentadas, a seleção de emendas que tenham caráter amplo em sua aplicação, de forma a favorecer ações que impactem o conjunto da infraestrutura nacional.

Por derradeiro, lançamos o critério de privilegiar, pela intervenção da Comissão, aquelas áreas de governo que são sua competência exclusiva, uma vez que as aplicações em outras áreas, embora admissíveis pela Resolução nº 1, de 2006, terão oportunidade de ser acolhidas naqueles colegiados que apresentam competências substantivamente mais próximas das respectivas atividades.

Nesse sentido, em que pese o inegável mérito da Emenda nº 1, que contemplou o Programa "2219 - Mobilidade Urbana", visando à implantação do Metrô de Salvador, entendemos que o investimento estaria melhor enquadrado dentro das competências da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que terá oportunidade de contemplá-lo em suas escolhas.

Sendo assim, nos restam três programas a serem aquinhoados - Recursos Hídricos, Transporte Aquaviário e Transporte Terrestre e Trânsito -, o que nos leva invariavelmente à conclusão de que, como se tratam de três emendas, o bom senso nos guia para a escolha de um investimento em cada programa.

Para o Programa de Recursos Hídricos, temos uma única emenda apresentada, a de nº 7, de autoria deste Relator, que busca priorizar a Construção da Barragem de Jequitaí, em Minas Gerais.

Já com relação ao Programa de Transporte Aquaviário, das quatro proposições apresentadas, três referem-se ao mesmo investimento, qual seja: "Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins", com mesmo valor financeiro. No presente caso, sugere-se a aprovação da Emenda nº 14, do Senador Irajá.

Por fim, o Programa de Transporte Terrestre e Trânsito foi o escolhido pelos autores em 15 proposições. Neste específico, optamos pela emenda que nos parece ter o maior alcance, que é a de nº 21, do Senador Fernando Bezerra Coelho, referente a Manutenção de Trechos Rodoviários da Região Nordeste.

Sendo assim, selecionamos as seguintes prioridades a serem convertidas em emendas da Comissão de Serviços de Infraestrutura ao Plano Plurianual da União 2020-2023:

1. Sugestão de Emenda nº 7, para Construção de Barragem no Município de Jequietaí, deste Relator, no valor de R\$50 milhões;
2. Sugestão de Emenda nº 14, para Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tocantins, do Senador Irajá, no valor de R\$547.527.398,00;
3. Sugestão de Emenda nº 21, para Manutenção de Trechos Rodoviários da Região Nordeste, de autoria do Senador Fernando Bezerra Coelho, no valor de R\$ 80 milhões.

Quanto às demais sugestões de emendas apresentadas a esta Comissão, não obstante o inegável mérito, devemos propor o não acolhimento, tendo em vista o limite quantitativo de três emendas por colegiado.

Não foi proposta emenda de texto.

Conclusão, Sr. Presidente.

Consideramos, assim, que a distribuição das emendas aprovadas leva à intervenção da Comissão ao máximo possível de funções de Governo, tendo-se em sua conta as competências regimentais de atuação.

Em razão de todo o exposto, instruímos:

I) pelo acolhimento, no mérito, das sugestões de Emendas de números 07, 14 e 21; e

II) pelo não acolhimento, no mérito, com a devida vênia, pelas razões já expostas da limitação quantitativa, das demais sugestões de emendas apresentadas.

Esse é o meu voto.

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

Está em discussão o relatório. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, passo à votação.

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

Aprovado.

As emendas serão encaminhadas à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização para as devidas providências.

Segunda parte.

Deliberação sobre as emendas a serem apresentadas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal ao Projeto de Lei do Congresso Nacional nº 22, de 2019, que “estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2020”.

A Relatoria também é do Líder Senador Rodrigo Pacheco, a quem concedo a palavra para proferir o seu relatório.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Como Relator.) - Sr. Presidente, com base nos arts. 43 a 45 da Resolução nº 1/2006-CN, esta Comissão de Serviços de Infraestrutura reúne-se para deliberar sobre as emendas a apresentar ao Projeto de Lei Orçamentária Anual para 2020 (PLN 22/2019-CN).

No prazo avençado, foram apresentadas 65 (sessenta e cinco) emendas, todas relativas a contemplar programações orçamentárias para financiar políticas públicas, majoritariamente ao abrigo da concentração material das competências desta Comissão, e nenhuma de texto.

Do total das emendas apresentadas, 62 (sessenta e duas) foram de apropriação, e 3 (três) de remanejamento. Dentre as emendas de apropriação, 15 (quinze) são para acréscimo de dotações a programações já constantes do projeto e 47 (quarenta e sete) para inclusão de novas programações, com os recursos e metas correspondentes, ao abrigo do art. 39 do mesmo diploma normativo.

As emendas estão listadas em quadro anexo, sendo referenciadas neste voto pelo seu número de ordem no mencionado quadro.

Aspectos Normativos.

O art. 43 da Resolução nº 1/2006-CN prevê que as comissões permanentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, e as comissões mistas permanentes do Congresso Nacional, no âmbito de suas competências regimentais, possam apresentar emendas ao projeto. Nos termos do § 1º do art. 44, faculta-se a cada comissão a apresentação de até 8 (oito) emendas à despesa, sendo 4 (quatro) de apropriação e 4 (quatro) de remanejamento.

São elegíveis para apresentação de emendas iniciativas alinhadas com as competências regimentais da Comissão, especialmente em benefício de órgãos públicos gestores de políticas públicas no âmbito das competências regimentais do colegiado (art. 43). As emendas têm de ter “caráter institucional” e “representar interesse nacional”, vedada a destinação a entidades privadas, salvo se contemplarem programação constante do projeto (art. 44, II). Ademais, a justificação da proposta de emenda deve conter elementos de custo, cronograma e financiamento (arts. 44, II, e 47, V).

Por fim, caso a emenda seja sobre ação que contemple obra, ela deve prever a execução de um único empreendimento, exceto quando contemplar subtítulo constante do projeto de lei. Trata-se de inteligência dos arts. 41, III, e 47, II, da R1/2006-CN, segundo interpretação recorrente do Comitê de Admissibilidade de Emendas da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CAE/CMO).

Critérios de caráter geral na apreciação das emendas.

Inicialmente, é preciso evidenciar a existência de normas de conteúdo aberto na regência *interna corporis*, cuja delimitação axiológica importa para a tipificação dos pleitos passíveis de encampação pelas comissões permanentes.

Nesse sentido, destaque-se que “caráter institucional” e “interesse nacional”, previstos no art. 44, II, da Resolução 01/2006-CN, não encontram regramento regimental.

Na ausência, pois, de definição literal no texto da Resolução que lhe confira força cogente, adotamos as “Diretrizes e orientações ao Projeto de Lei Orçamentária Anual para 2020, (PLN n.º 22/2019-CN), e para análise de sua admissibilidade, em razão do art. 25 da Resolução n.º 1/2006-CN”, exaradas pelo Comitê de Admissibilidade de Emendas - CAE.

No tocante à baliza que esteou sua apreciação, ressalte-se a interpretação restritiva ao termo “obras públicas” disposto entre as matérias sob competência do colegiado, nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal. A considerar qualquer sorte de intervenções para as quais seria cabível o emprego do elemento de despesas 51-Obras e Instalações, seguramente perder-se-ia a finalidade da norma regimental, que não recomenda o trato da Comissão sobre, por exemplo, intervenções de menor monta nos próprios órgãos federais (como reformas em ministérios ou em gabinetes) ou o amparo a outras unidades federadas no provimento de infraestrutura sob titularidade destas, em face do interesse local.

Nesse sentir, acolhemos como crivo inadmitir, por não obedecer ao caráter institucional, as intervenções para gestão e administração de unidades ou programas, embora possam contemplar despesas com natureza de investimentos. Suplementarmente, também não as ações que constituam apenas apoio aos entes subnacionais com a transferência voluntária, quando não esteja aclarada a destinação para obras públicas e em áreas mais bem suportadas por outros colegiados permanentes.

Relativamente ao “interesse nacional”, convém destacar a dificuldade oriunda da ausência, nesta Comissão, de critérios objetivos para sua avaliação.

Algumas tentativas já ocorreram, gerando avaliações em alguma medida dissonantes entre si - e aqui reporto a um precedente de 24 de outubro de 2007. Portanto, este Relator assume a contingência de fazer a avaliação caso a caso, à vista das circunstâncias do objeto da emenda e suas justificativas, levando em conta ações cujos beneficiários se localizem em mais de uma unidade da Federação.

De todo modo, a avaliação do interesse nacional tem por critério básico o alcance dos benefícios decorrentes da ação proposta, devidamente demonstrado na justificação, conforme interpretado pelo já mencionado Parecer do CAE/CMO.

2.3 Critérios Específicos - Distribuição entre Áreas de Governo.

Para a seleção dentre as muitas emendas - todas meritórias - utilizamo-nos dos critérios da preferência manifestada pelo conjunto da Comissão por área temática, buscando prestigiar aquelas com maior número de repetições. Além disso, em observância ao princípio que determina às Comissões formularem propostas de interesse nacional, propomos, dentro das áreas de governo apresentadas, a seleção de emendas que tenham caráter amplo em sua aplicação, de forma a favorecer ações que impactem o conjunto da infraestrutura nacional.

Por derradeiro, lançamos o critério de privilegiar, pela intervenção da Comissão, aquelas áreas de governo que são sua competência exclusiva, uma vez que as aplicações em outras áreas, embora admissíveis pela Resolução nº 1/2006-CN, terão oportunidade de ser acolhidas naqueles colegiados que apresentam competências substantivamente mais próximas das respectivas atividades.

Assente-se a esse propósito que as matérias discutidas no âmbito da Comissão têm-nos oferecido subsídios para o conhecimento exaustivo das necessidades do País em infraestrutura econômica, o que já não ocorre com outras áreas de governo cujas necessidades são tratadas em outras instâncias da Casa que mais bem podem aquilatar melhor o mérito específico das respectivas políticas setoriais. Desnecessário dizer, a esse respeito, que as áreas finalísticas da Comissão têm impacto direto e imediato na competitividade da economia brasileira, superando gargalos de logística que hoje estrangulam a capacidade das empresas nacionais de produzirem e exportarem.

Para aplicação dos critérios, dispomos a distribuição das emendas segundo suas características temáticas: defesa nacional - Marinha, duas emendas; integração nacional, três emendas; desenvolvimento regional, uma; infraestrutura hídrica, duas; desenvolvimento urbano, uma; e transportes, 59 - sendo: rodovias, 38, ferrovias, duas; aviação civil, três; navegação interior, 11; estudos/projetos de infraestrutura de transportes, 5 -, num total de 65.

Não foi proposta emenda de texto.

Emendas de Remanejamento à Programação Orçamentária - é o item 2.5.

Foram propostas três emendas de remanejamento, as de nºs 21, 22 e 23. As Emendas de nºs 21 e 22 referem-se a ações dentro do Programa Transporte Terrestre e Trânsito. Já a de número 23 pretende realizar melhoramentos diversos no canal de navegação da Hidrovia Taquari.

Todas as emendas de remanejamento atenderam ao disposto no art. 45 da Resolução nº 1/2006-CN, transcrito a seguir - aspas: “As emendas de remanejamento somente poderão propor acréscimos e cancelamentos em dotações de caráter institucional e de interesse nacional, no âmbito da mesma subárea temática e mesmo grupo de natureza de despesa, observada a compatibilidade das fontes de recursos” - fecha aspas.

Porém, a Emenda de nº 23, em princípio, fere o disposto no art. 44 do citado normativo, que veda a designação genérica de programação que possa contemplar obras distintas. No presente caso, observando-se a própria justificativa do autor da emenda, vislumbrou-se que a emenda tem por objetivo realizar uma série de intervenções que se caracterizam como obras distintas, principalmente pelo fato de o Rio Taquari contar com mais de 530km de extensão. Nesse sentido, recomendamos sua inadmissibilidade.

Sendo assim, sugerimos a seleção, por esta Comissão, das emendas de remanejamento relacionadas abaixo:

1. Sugestão de Emenda nº 21, para adequação do Trecho Rodoviário Bataguassu-Porto Murtinho, na BR-267, no Estado de Mato Grosso do Sul, de autoria do Senador Nelsinho Trad, no valor de R\$100 milhões com ajuste no produto e unidade de medida de forma a adequar a meta da emenda ao seu objeto; e

2. Sugestão de Emenda nº 22, para construção de trecho rodoviário Entroncamento BR-163 (Rio Verde de Mato Grosso) - Entroncamento BR 262 (Aquidauana), na BR-419, no Estado de Mato Grosso do Sul, também do Senador Nelsinho Trad, no valor de R\$70 milhões, com ajuste no produto e unidade de medida, de forma a adequar a meta da emenda ao seu objeto.

2.6 Emendas de apropriação à programação orçamentária.

Preliminarmente, ressaltamos que a aplicação dos critérios dispostos nos itens 2.1 e 2.2 levou à inadmissão de sugestões de emendas apresentadas por variados autores. Isso decorre da subsunção aos critérios normativos expressos na Resolução nº 1/2006-CN e da adoção pela relatoria de critérios técnicos e objetivos para apreciação das propostas, aos quais não nos furtaríamos de submeter as pretensões que manifestamos nas sugestões encaminhadas.

Assim, manifestamo-nos pela inadequação das sugestões de Emendas de nºs 9, 14, 25 e 64, por ausência de caráter institucional, nos termos das Diretrizes e orientações ao Projeto de Lei Orçamentária Anual para 2020, (PLN n.º 22/2019-CN), e para análise de sua admissibilidade, em razão do art. 25 da Resolução n.º 1/2006-CN, exaradas pelo Comitê de Admissibilidade de Emendas. São iniciativas que, *data venia*, fogem à seara competencial deste Colegiado ou que têm reduzida afinidade com as matérias com que regimentalmente o Colegiado lida.

De outra sorte, instruímos a inadmissão das propostas de números 13, 19, 28, 34, 41, 43 e 65, em razão de as ações propostas não identificarem com clareza o objeto de execução, quer por não delimitar o trecho a sofrer a intervenção, quer por importar na possibilidade de multiplicidade de obras. Trata-se de inteligência do CAE/CMO ao interpretar o art. 44, II, da Resolução nº 1/2006-CN e instruir a exclusão dos critérios de vedação apenas os casos em que a programação já constar do projeto do Poder Executivo.

Sobre as demais propostas, aplicamos os critérios de valoração contemplados no item 2.3 deste relatório. Nesse caso, entre as programações sob exclusivo tratamento desta Comissão, por pertinência temática, ressaltam-se as áreas de atuação governamental vinculadas à macrologística. Destaques para o modal rodoviário, em razão da concentração da nossa matriz de transportes, a realização de Estudos e Projetos de Infraestrutura de Transportes, bem como construção de barragem.

Pormenorizando a análise, selecionamos as sugestões que apresentaram objetos coincidentes ou similares, de sorte a contemplar os interesses catalisados por um número maior de Parlamentares, em benefício das unidades federadas que representam e da população a ser assistida. Nesses termos, diversificando as propostas, foram selecionadas as seguintes prioridades a serem convertidas em emendas de autoria da Comissão:

1. Sugestão de Emenda nº 2, para Adequação de Trecho Rodoviário Vilhena-Porto Velho, na BR-364, no Estado de Rondônia, de autoria do ilustre Presidente, Senador Marcos Rogério, no valor de R\$ 630 milhões, com ajuste no produto e unidade de medida de forma a adequar a meta da emenda ao seu objeto;
2. Sugestão de Emenda nº 5, para Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União - Na Região Centro-Oeste, do Senador Jayme Campos, no valor de R\$ 230 milhões, com ajuste no produto e unidade de medida de forma a adequar a meta da emenda ao seu objeto;
3. Sugestão de Emenda nº 12, para Construção de Barragem no Município de Jequitaiá, no Estado de Minas Gerais, deste Relator, com valor de R\$ 50 milhões;
4. Sugestão de Emenda nº 42, para Construção de Trecho Rodoviário Manaus- Divisa AM/RO, na BR-319, no Estado do Amazonas, do Senador Eduardo Braga, no valor cem milhões de reais, com ajuste no produto e unidade de medida de forma a adequar a meta da emenda ao seu objeto.

Quanto às demais sugestões para esta Comissão, não obstante o seu inegável mérito, devemos propor o não acolhimento, tendo em vista o limite quantitativo de quatro emendas de apropriação por comissão permanente, regulado no art. 44, § 1º, da Resolução nº 1/2006-CN.

Conclusão.

Consideramos, assim, que a distribuição das emendas aprovadas leva a intervenção da Comissão ao máximo possível de regiões nas funções de governo da sua área regimental de atuação, segundo o interesse dos Parlamentares do colegiado, evidenciado pelo número de emendas apresentadas a cada finalidade. Por essa razão, votamos pela aprovação do parecer nos termos aqui apresentados.

Em razão de todo o exposto, instruímos:

- I) pela inadmissibilidade, ante a legislação pertinente, da sugestão de Emenda de Remanejamento nº 23;
- II) pela inadmissibilidade, ante a legislação pertinente, das sugestões de Emendas de Apropriação nºs 9, 13, 14, 19, 25, 28, 34, 41, 43, 64 e 65;
- III) pelo acolhimento, no mérito, das sugestões de Emendas de Remanejamento nºs 21 e 22, ambas de autoria do Senador Nelsinho Trad;
- IV) pelo acolhimento, no mérito, das sugestões de Emendas de Apropriação nºs 02, 05, 12 e 42; e, por último,
- V) pelo não acolhimento, no mérito, pelas razões expostas, das demais sugestões de emendas apresentadas.

Esse é o meu voto, Sr. Presidente.

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

Está em discussão o relatório. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o relatório do Senador Rodrigo Pacheco.

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

Aprovado.

As emendas serão encaminhadas à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização para as devidas providências.

Indago aos Senadores se querem acrescentar alguma complementação. *(Pausa.)*

Não havendo mais nada a tratar, encerraremos a presente reunião.

A nossa próxima reunião será na terça-feira, às 11h da manhã, com pauta deliberativa.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG) - Sr. Presidente...

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

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Pela ordem.) - V. Exa. até me deu a palavra, e eu, inadvertidamente, não a assumi no momento em que V. Exa. me deu.

Peço a palavra, ao final desta reunião, para manifestar uma preocupação, já externada a V. Exa. em determinada ocasião, em relação à edição de uma resolução, no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), sob a condução do nosso colega de partido, o Deputado Onyx Lorenzoni, hoje Ministro, quanto à desregulamentação do setor de transporte rodoviário interestadual e internacional. É a Resolução nº 71, de 2019, que objetiva desregulamentar todo o setor para estabelecer que o próprio mercado se regule nesse segmento, o que, na minha opinião e pela percepção que tive ao ler a resolução, é um grave e grande equívoco do Governo Federal - caso se prossiga com a ideia ali contemplada de uma resolução que, por ora, é opinativa.

Explico a V. Exa. e ao Senador Wellington Fagundes, também aqui presente na Comissão, os motivos disso.

O sistema de transporte rodoviário, seja em nível de interligação entre Estados, seja entre países - e isso se reflete também nos Estados, é regulado pelos próprios Estados, entre os Municípios -, é um sistema que hoje existe e que pressupõe pontualidade, investimentos, regularidade. Um veículo, um ônibus, ainda que não tenha nenhum passageiro, no seu horário marcado de 18h, tem que prosseguir viagem, independentemente de ter passageiros ou não. O sistema de gratuidades para deficientes físicos e para idosos...

Há, então, um sistema regulado e tutelado pelo Estado através de concessões públicas ou de autorizações, como é hoje no ambiente da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que funciona; que garante que as pessoas, nos mais diversos rincões, de lugares às vezes inóspitos e inacessíveis, tenham a possibilidade de ter a segurança de um veículo que os transporte até uma determinada localidade. Do interior à capital, por exemplo, ou de uma capital a outra capital, num fluxo para o Estado de São Paulo, para o Município de São Paulo.

Então, há essa segurança hoje, tanto que esse é um sistema aprovado por boa parte da população brasileira, que funciona e que garante essa interligação, garante que as pessoas possam ser transportadas com dignidade, com segurança pelas vias e pelas rodovias do Brasil.

Há um rigor muito considerável, muitas aplicadas se há ali uma pedra que bate num para-brisa, que é trincado e não é consertado, há uma multa. A ANTT está lá para poder fiscalizar, e nos Estados também há essas fiscalizações. Se não se cumpre a garantia da gratuidade, também há multa em relação a essas concessionárias que investem nos seus veículos, há investimentos até muito altos, que geram empregos regulares, que garantem que haja uma jornada de trabalho numa linha como de Ji-Paraná até Brasília, em que vários motoristas terão que substituir ao longo do trajeto. Então, as concessionárias permitem que esse sistema seja regido e gerido com a segurança necessária para garantir o transporte dessas pessoas.

Quando se pretende desregulamentar, Senador Wellington, o que se acaba fazendo? Permitindo que duas pessoas se reúnam, resolvam comprar um ônibus financiado e possam então fazer esse transporte com algum tipo de regularidade. Alguém aqui é contra aplicativo? Absolutamente, só que nós não podemos transmutar a realidade de Uber e táxi para um transporte regular de passageiro, que é um transporte coletivo entre Municípios.

Então, se é possível entrar o sistema tecnológico de aplicativos nesse modelo, que se faça através de fretamento, que se possa unir as pontas de pessoas que desejam fretar um ônibus para ir a qualquer localidade e o aplicativo possa, então, fazer a união dessas pontas com um método tecnológico que facilita muito a vida das pessoas, isso é inquestionável.

Mas o transporte público coletivo de pessoas é uma garantia essencial do cidadão, é mais ou menos, como se pretender que a segurança privada só possa substituir a segurança pública, uma empresa de segurança privada substitui a Polícia Militar numa determinada localidade ou que os hospitais particulares façam as vezes dos hospitais públicos.

Então, dessa ideia de liberalismo, de desregulamentação eu sou defensor. Votei favoravelmente à MP da Liberdade Econômica, tenho votado nessas pautas de quanto menos presença do Estado melhor, mas há determinados setores que, se forem mexidos nessa linha, poderão representar um verdadeiro caos à sociedade brasileira.

Então, eu tenho manifestado e tenho tido muita preocupação com essas ideias, especialmente essa materializada na Resolução nº 71, dessa desregulamentação geral de permitir o controle de itinerário, de preço de passagem e de horários por conta daqueles que vão prestar o serviço sem a participação de uma agência que possa regular, a partir de critérios de direito regulatório, essas relações.

V. Exa., Senador Marcos Rogério, certamente, ao percorrer as estradas de Rondônia, já identificou pessoas que estavam ali, num lugar que não tem ponto de ônibus, que é uma estrada de terra vicinal, com uma malinha, sabendo que às 10h40 passará um ônibus para ela poder subir e ir ao seu trajeto.

Essa desregulamentação, da forma como ela está sendo pensada, é algo que vai gerar uma grande insegurança e vai afetar muito a vida das pessoas de um modo geral.

Então, quero apenas externar a V. Exa., como Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que possa ter um olhar em relação a esse tema - e eu promoverei os requerimentos adequados nesse sentido -, para que possamos fazer uma reflexão se é o caso de haver uma regulamentação séria de responsabilidade da ANTT.

A ANTT tem que começar a ter um pouco mais de responsabilidade em relação a isso. Afinal de contas, será que o modelo é de autorizações? Não deveria ser de concessão ou concessão onerosa, que faça com que essas empresas que prestam esses serviços regulares possam pagar à União para poder ter a possibilidade de ter essa concessão pública? Isso é de interesse do Estado - o Estado *lato sensu* da União -, que acaba por ter uma fonte de recursos adequada para poder manter esse sistema e ao mesmo tempo é interesse do usuário, porque estabelece ali uma segurança de que há uma concessionária fiscalizada, com existência física: você sabe aonde vai se houver um acidente, que o ônibus tem seguro, que há o seguro de passageiros, que o motorista está cumprindo sua jornada regular.

Então, nós precisamos enfrentar esse tema e pode ser que isso tenha que partir do Senado da República, que tenha que partir da Câmara dos Deputados porque até agora a ANTT se omitiu ao longo do tempo em relação a esse tema. É preciso, então, enfrentá-lo.

A hipótese é de uma regulamentação, a partir de um direito regulatório sério, que possa estabelecer qual o regime que nós queremos no Brasil. Na minha opinião, pelo menos num primeiro momento, identifico, muito melhor do que um caminho de desregulamentação pura e simples para bagunçar um mercado que está funcionando, um sistema que de um certo modo está funcionando para o usuário brasileiro, que se faça a concorrência pública, a licitação. Não se encontrou ainda melhor forma de Direito Administrativo de garantir lisura, de garantir obediência aos princípios constitucionais do que a concorrência, estabelecer a concorrência entre empresas regularmente constituídas que possam ser concessionárias de serviço público. Assim como estão fazendo com aeroportos, com portos, com rodovias, que se faça com o sistema de transporte para que o usuário - no final das contas, o pobre - que precisa do ônibus porque não tem dinheiro para pagar avião possa ter um serviço de qualidade, possa ter garantida sua gratuidade, sobretudo seguro. Que ele tenha a tranquilidade de entrar numa empresa que está regularmente constituída e vai prestar um serviço adequado porque está sendo fiscalizada pelo Estado.

A omissão do Estado de fiscalizar e desregulamentar é um caminho muito equivocado. E peço a reflexão de V. Exa., do Senador Wellington Fagundes e dos demais colegas da Comissão de Serviços de Infraestrutura para esse tema, que é um tema muito caro para a Nação brasileira.

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

O Senador Wellington Fagundes sinaliza que quer se manifestar também.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Com relação às emendas, já votamos, eu não fiz nenhum óbice.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Tenho alguns posicionamentos, mas o importante é que precisava aprovar e estão aprovadas.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Eu quero aqui me colocar também. Lá na Comissão de Orçamento a gente está definindo conjuntamente a visão da Comissão.

Em relação ao assunto aqui das concessões rodoviárias ou autorizações rodoviárias, esse assunto já vem sendo discutido há muito tempo.

O Ministério Público, tanto Federal como dos Estados... Muitos Estados já optaram por fazer a licitação, mas eu acho que é extremamente importante aquilo que está funcionando... Não diria precariamente, está funcionando no Brasil.

Eu também tenho uma certa preocupação de mudança, porque já há muitos Municípios em que as empresas não querem mais fazer transporte coletivo, porque os transportes alternativos e outros tantos fazem com que as empresas não tenham capacidade de andar de acordo com a legislação, ou seja, é preferível então deixar a coisa totalmente solta. E isso tem causado muitos problemas, acidentes. As pessoas, depois, não têm a quem recorrer.

É a mesma coisa que tirar, de uma hora para a outra, a obrigatoriedade das cadeirinhas ou dos radares eletrônicos que a gente tem. E a gente sabe que, em alguns lugares, aumentou muito o número de acidentes.

Então, eu diria isso do ponto de vista da vida também, porque é claro que um transporte totalmente sem regulamentação, sem fiscalização, apesar da deficiência da ANTT, existe. Isso precisa ser melhorado. Agora, eu penso que mudar completamente aquilo que está pelo menos funcionando realmente é uma preocupação de muitos. E isso já está sendo muito comentado realmente, porque, a partir daí, me parece inclusive que essa ação já está sendo tirada ou já se tirou da ANTT e foi levada para a Casa Civil. Então, se a ANTT é uma agência com muito mais condições, imaginem isso, esse sistema sendo cuidado pela Casa Civil!

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Pela ordem.) - Se me permite, Senador Wellington Fagundes, a ANTT é a agência que tem a atribuição para esta regulação e, bem ou mal, precariamente ou não, é quem compreende do sistema, quem conhece o sistema. Há um conjunto de linhas interestaduais e internacionais no Brasil que é de conhecimento pleno da ANTT. Ao tirar da ANTT para ser tratado no ambiente da Casa Civil, qual a *expertise* que se tem para tratar de um tema desse em relação transporte rodoviário de passageiros?

Pretender fazer com o transporte rodoviário de passageiros terrestre o que se faz com o transporte aéreo é uma ilusão. O investimento no transporte aéreo é para meia dúzia. Agora, um vizinho, junto com outro vizinho, comprar um ônibus para fazerem a linha de Ji-Paraná a Porto Velho é completamente possível.

Então, é esse cuidado que nós temos que ter, é esse problema que nós estamos enfrentando. Não é o problema de Uber e táxi, não é a lógica de Uber e táxi e não é a lógica do sistema aéreo, que se autorregula ali - e uma autorregulagem que faz sofrer o consumidor, porque a passagem está R\$1,5 mil, R\$2 mil por conta disso. Nesse sistema, não! Há um valor de referência por parte da ANTT na passagem, as empresas podem até cobrar menos, pela concorrência delas, mas não podem também inflar o preço, porque há uma fiscalização.

Então, nós temos que enfrentar esse assunto e que fazer uma proposta, Senador Marcos Rogério. Não vejo outro caminho. O caminho lícito, moralmente adequado, o que o Direito brasileiro permite que se faça num sistema desse é a concorrência, colocar em concorrência aqueles que pretendam ser concessionários, que tenham condições para sê-lo, que possam disputar com regras de técnica, de preço, de melhor preço de tarifa para ter essa segurança jurídica.

O que o Senador Wellington Fagundes disse é muito sério: as empresas estão deixando de fazer e deixando desprovidas as localidades por conta do clandestino. Aí, na alta temporada, há lá um monte de *vans*, ônibus e carros de passeio para transportar. Quando não se está na alta temporada, some todo mundo. Aí, não há o transporte regular, porque, repito, o transporte regular tem que sair da rodoviária com um ou com zero passageiro para poder cumprir a linha, e tomando prejuízo, porque várias linhas são deficitárias. Então é um sistema que se regula, mas em que não pode deixar de haver a participação do Estado, porque é um serviço essencial e direito do cidadão de ter acesso a outras localidades.

Essa reflexão é muito importante que façamos de maneira muito séria e que inauguremos aqui nesta Comissão e que tem sido protagonista de tantas coisas. V. Exa. tem capitaneado essa rediscussão do modelo elétrico brasileiro. Que se possa fazer também no tocante à ANTT, ao transporte rodoviário coletivo de passageiros. Será um grande serviço prestado pela Comissão ao País.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - E o que fazer, não é? Eu acho que o Senador Rodrigo Pacheco não está propondo aqui uma audiência pública, mas ele está propondo à Comissão e ao Presidente que a gente encontre talvez uma forma melhor de discutir o assunto, não sei se seria uma audiência.

O SR. RODRIGO PACHECO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MG. Pela ordem.) - Eu proporia, Senador Wellington, eventualmente - não sei se deveria ser por escrito, fica a critério do Presidente -, um encaminhamento por parte da Comissão, devidamente aprovado pelo Plenário da Comissão, ao Ministro Onyx Lorenzoni para que reavalie a Resolução nº 71, de 2019, e que possa ouvir e deixar que a Comissão faça estudos, em conjunto com o Governo Federal, para se chegar a um denominador comum que seja adequado.

Eu acho que esse seria um encaminhamento interessante, apropriado, pertinente, para que possamos evitar que essa resolução, que é opinativa, transforme-se num decreto do Presidente da República que desregulamente, numa canetada, todo o sistema de transporte, bagunçando a vida de inúmeros brasileiros que precisam desse transporte para sobreviver.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Eu faria uma... Não sei se vou inovar, se há precedentes ou não. Eu designaria V. Exa... Como há uma orientação, uma resolução orientativa por parte da Casa Civil à PPI em relação a esse tema e a Casa não foi consultada, a mensagem não chegou ao Parlamento, mas como é um assunto público e de interesse público, não sei se faria ou pediria à Consultoria que fizesse uma manifestação em relação a isso e encaminharíamos para o ministério, ou se daria para designarmos um Relator para isso.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sr. Presidente, pela notícia que eu tenho, na verdade...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Inicialmente, vamos pedir à Consultoria para tecnicamente se manifestar em relação a isso. Vou pedir uma manifestação técnica da Consultoria. E o encaminhamento, faria pela Comissão, como manifestação da Comissão, inicialmente manifestando preocupações em relação a isso, as percepções que a gente tem aqui. Posteriormente, acho que podemos, no ambiente da política, se for o caso, trazer o debate à Comissão, na forma de um seminário ou de audiências públicas, ouvindo setores e sobretudo a ANTT, que reconheço é quem tem *expertise* e autoridade em relação a essa matéria.

Acho que há um risco. O Senador Pacheco, Senador Wellington, já vinha abordando esse assunto com alguns Senadores e comigo algumas vezes, tivemos a oportunidade de reunir inclusive alguns dirigentes do setor, que se manifestaram preocupados com relação a esse tema.

V. Exa. traz com muita propriedade, com muita assertividade o tema à Comissão no dia de hoje. Acho que é uma questão de segurança. O debate aqui se cinge a um aspecto de segurança tripartida: segurança jurídica, segurança regulatória, segurança econômica, e vai impactar lá na ponta quem está dependente desse sistema. Oferta, qualidade, preço, eficiência, tudo isso está embutido, e uma desregulamentação pode ter reflexos extremamente nocivos, negativos para o setor. Assiste razão à V. Exa., que é quem entende do assunto. Eu sou aqui apenas alguém que está ouvindo as demandas. E, a par das manifestações que já ao longo desses últimos dias, fiquei realmente tocado e instado a também tomar a iniciativa de provocar o Ministro Onyx, que é do nosso partido, Democratas. Não sei em que pé está, não é uma decisão do ministério, mas é uma sinalização...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - Sr. Presidente, pela ordem. O aspecto é que a ANTT já deixou de analisar os processos, então estão sobrestadas na ANTT as novas autorizações, digamos. Por isso eu acho que o Senador Rodrigo Pacheco está trazendo aqui essa manifestação para a Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - A questão é que, por exemplo, uma situação dessa, que é uma recomendação, não é norma vinculativa; não se trata de um instrumento normativo, mas ele tem caráter indicativo, opinativo e, *data venia* pela antecipação, talvez até com certo aspecto de usurpação de competência, porque essa matéria é da competência do órgão regulador, que tem assento normativo próprio.

Então acho que é absolutamente pertinente a provocação de V. Exa. e tempestivo que se manifeste ao Governo e à Casa Civil em relação a essa matéria. Obviamente que o Ministro Onyx Lorenzoni é extremamente aberto ao diálogo e a essas preocupações e não terá dificuldade nenhuma em ouvir as preocupações do Senado Federal. Faremos isso.

Eu queria apenas dar informação à Comissão. Eu fiz alguns requerimentos e ofícios em relação à questão do risco hidrológico e eu queria colocar a par a Comissão sobre algumas informações que nós já temos, até em razão de uma publicação que saiu hoje no *Valor Econômico* tratando desse tema, que está ligado ao PL 3.975, de 2019, no Senado (PL 10.985/2019 na Câmara). Apesar de não ser possível discutir o mérito no atual momento - e eu não tive oportunidade de discutir mérito, porque quando a matéria tramitou no Senado eu era Deputado e quando tramitou na Câmara eu estava Senador, nós estamos aqui discutindo apenas as emendas que foram apresentadas na Câmara dos Deputados e que estão sendo submetidas a debate e à votação aqui no Senado lá na Comissão de Assuntos Econômicos -, eu queria dar aqui apenas algumas explicações em relação a esse tema, que acho extremamente relevante para o País e com impactos para o consumidor, para o setor e para o consumidor.

No mercado de curto prazo, a judicialização em relação ao risco hidrológico alcança cerca de 7,4 bilhões em valores brutos e cerca de 4,6 bilhões em valores líquidos. O requerimento de informações ao Ministério de Minas e Energia que encaminhei foi público, aprovado aqui na Comissão de Infraestrutura, deixando claro a todos do setor elétrico e à sociedade quais eram as minhas dúvidas em relação a essa matéria. Vejo muita gente falando muita coisa, mas estava claro para quem queria ler e entender quais eram as preocupações: deslocamento hidráulico, antecipação de garantia física e atrasos de transmissão.

O Ministério de Minas e Energia informou inicialmente que o montante envolvido... Numa primeira manifestação não falou em valores. Posteriormente, instado novamente a se manifestar, informou que o montante envolvido para a resolução da questão pela via legislativa, com extensão da outorga, alcançaria o montante de R\$11 bilhões, um pouquinho mais de 11 bilhões, mas não fez, na manifestação que encaminhou, referência ao Wacc.

Diante disso e em razão das informações que obtive, solicitei à Aneel que informasse qual o montante envolvido para resolução da questão na via legislativa com extensão da outorga. E a Aneel manda as informações - estão à disposição da Comissão -, apontando o montante de 16,35 bilhões como impacto desse projeto. Então, não é correto afirmar que não

impacta o consumidor, uma vez que posterga o prazo de vencimento da outorga. Assim, o consumidor tem expectativa legítima com prazo definido para o leilão e com possibilidade de redução na tarifa, ou seja, a modicidade tarifária a partir do leilão com menor preço, e isso é postergado em razão do alongamento de contrato.

Pela regra atual, para algumas usinas, em havendo renovação, seria postergada a captura da renda hidráulica pelo consumidor na forma do regime de cotas. E, no caso da aprovação do PLS 232, nesse caso sou Relator na CI, também seria adiada a destinação de parte da renda hidráulica para o consumidor na forma de aporte na CDE, dois terços do valor da concessão. É disso que nós estamos falando.

Estou fazendo referência a essa questão na Comissão hoje em razão da publicação que saiu hoje, apontando os números, o impacto desse projeto para o setor.

É um tema sensível, é um tema que precisa ser debatido à exaustão. Muitos Senadores conhecessem o tema, sabem do impacto dele, direto e indireto; tanto do impacto para o consumidor em relação ao alongamento de contrato da outorga quanto do impacto na CDE, por encargos. Com essa solução de maior outorga, de alongamento de outorga, penso - e isso está explícito nos encaminhamentos que recebi - que vai haver impacto também na CDE. Ou seja, se o impacto será na CDE, o impacto será também para o consumir. Então, é um tema sensível, e eu compartilhar com a Comissão essas preocupações.

Quando o tema voltar ao debate na Comissão de Assuntos Econômicos, eu apresentarei o detalhamento em relação a essa matéria. Até lá, estamos tentando encontrar um ponto de convergência, um ponto médio para gente tentar avançar nessa matéria.

O risco hidrológico existe, há prejuízos, mas a solução não pode ser para agravar o problema. Você tem que resolver o problema sem aumentar o impacto para o consumidor. Quem paga a conta sempre é o consumidor e, nesse caso, o consumidor mais pobre, especialmente aquele que está refém de um sistema e que não pode se livrar dele, não tem opção. E a conta vai sempre para ele. É preciso que a gente tenha cautela, que a gente tenha cuidado para poder garantir segurança contratual, segurança econômica para o setor, previsibilidade. Enfim, não desconheço aqui a necessidade de a gente enfrentar essa matéria, mas em um debate que deixe claro qual é o impacto e onde ele vai mexer, com quem vai mexer.

São só essas brevíssimas ponderações que estou fazendo aqui em razão da publicação que saiu hoje de que, fato, a Comissão já recebeu a informação do Ministério das Minas e Energia, trazendo seus números... E aí há uma divergência bastante significativa, porque o Ministério fala em 11 bilhões, e a Aneel, que é quem faz o cálculo, joga essa fatura para 16 bilhões. Não estamos falando de algo pequeno, mas de algo grande que impacta tanto o setor elétrico quanto o consumidor.

Não havendo mais nada a tratar, agradecendo a presença de todos, especialmente do Senador Rodrigo Pacheco, Relator para as matérias da Ordem do Dia de hoje, está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 11 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 12 minutos.)