



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
14/12/2020 - 10ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO. Fala da Presidência.) - Boa tarde a todos.

Declaro aberta a 10ª reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Nesta terceira reunião semipresencial, faremos um bloco de sabatinados de acordo com as agências reguladoras para as quais os sabatinados foram indicados.

Teremos, portanto, os indicados para Antaq e Anatel, três indicados para a ANTT e um indicado para a ANP, num total de seis arguições públicas.

Tão logo seja aberto o processo de votação, os membros da Comissão poderão votar nos indicados em processo de sabatina. Cada Senador inicia com a apresentação dos relatórios, seguida pela exposição dos indicados, limitada a dez minutos, com tolerância de um minuto.

Ao final de cada exposição, será concedida a palavra às Sras. e aos Srs. Senadores que desejarem sabatar os indicados, conforme a ordem de inscrição.

Tanto as perguntas quanto as respostas deverão se limitar ao tempo de dois minutos, com tolerância de um minuto.

Convido para que tomem assento à Mesa e façam sua exposição pelo tempo máximo de dez minutos, com tolerância de um minuto, a Sra. Flávia Moraes Lopes Takafashi, para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Antaq; o Sr. Vicente Bandeira de Aquino Neto, para exercer o cargo de membro do Conselho Diretor da Agência Nacional de Telecomunicações Anatel, conforme os indicativos da Comissão.

Convido também o Sr. Alexandre Porto Mendes de Souza, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT; o Sr. Arnaldo Silva Junior, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT; a Sra. Tabita Yaling Cheng Loureiro, para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, ANP; e o Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto, para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT.

Inicialmente, faremos a leitura dos relatórios referentes às indicações para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Antaq, e, na sequência, os demais indicados.

Agradeço desde logo a presença das Sras. e dos Srs. Senadores, também dos indicados para as agências reguladoras, e, de modo especial, quero agradecer a todos os relatores, que apresentaram os seus relatórios e que farão a apresentação na tarde de hoje.

Peço, inicialmente, vênha aos indicados que solicitaram agenda no gabinete para falar com o Presidente da Comissão ao longo do dia de hoje. Foi um dia de muitas tratativas para que esta sessão pudesse acontecer e tivéssemos aqui os indicados para serem sabatinados, arguidos pelo conjunto dos Senadores, e terem seus nomes aprovados ou não por esta Casa, a depender da deliberação dos Senadores.

Portanto, acabei não tendo a oportunidade de receber para o diálogo, sempre muito cordial, muito franco, com os indicados, mas se foram indicados e aqui estão certamente gozam do prestígio daqueles que referendaram os vossos nomes, seja o Ministro da Infraestrutura, seja dos demais Ministérios a que estão vinculadas essas indicações, bem como da Presidência da República. São todos bem-vindos à Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Inicialmente faremos a leitura dos relatórios referentes às indicações, portanto, da Antaq. O relator da matéria já se encontra presente. O Senador Weverton já está aqui.

Eu vou pedir vênua aos relatores, se for possível, nós temos duas candidatas a Diretorias na Mesa, para a gente fazer preferencialmente as duas relatorias das nossas candidatas e, na sequência, os demais relatores terão a palavra.

Item 1.

Senador, V. Exa. tem uma missão, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

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

Então vou começar com a do Wellington Fagundes.

Item 1. Projeto não terminativo.

O SR. WEVERTON (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - MA. Pela ordem.) - Não, em homenagem às mulheres, vamos prestigiá-las e liberá-las logo para que a gente possa...

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

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 68, DE 2020

- Não terminativo -

Submete à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o § 1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome da Senhora FLÁVIA MORAIS LOPES TAKAFASHI, para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, na vaga decorrente do término do mandato de Francisval Dias Mendes em 18 de fevereiro de 2021.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Wellington Fagundes

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

Reunião destinada à arguição pública da indicada

Com a palavra S. Exa. o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Como Relator.) - Meu caro Senador, Presidente Marcos Rogério, todos os companheiros desta Comissão, foi-me dada a incumbência - e eu tenho muita satisfação - de fazer o relatório da indicação à diretoria da Antaq, pelo Presidente da República, nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Trata-se da Mensagem nº 68, de 2020, da Presidência da República, que submete à apreciação do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome da Sra. Flávia Moraes Lopes Takafashi para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na vaga decorrente do término do mandato de Francisval Dias Mendes, em 18 de fevereiro de 2021.

O relatório.

O Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem nº 68, de 2020, da Presidência da República, submete à apreciação do Senado Federal a indicação da Sra. Flávia Moraes Lopes Takafashi para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em conformidade com o disposto no art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o §1º do art. 53 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001.

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão opinar sobre a escolha de diretores da Antaq. Nos termos do art. 383 do Risf, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) deve arguir o indicado e apreciar o relatório com base nas informações prestadas sobre a candidata.

O *curriculum vitae* anexo à mensagem presidencial relata a formação acadêmica e a experiência profissional da indicada, que passo a resumir.

A Sra. Flávia Moraes Lopes Takafashi é cidadã brasileira, graduada em Direito pelo Centro Universitário Cruzeiro do Sul (UDF, 2015) e também Mestre em Direito das Relações Internacionais e da Integração da América Latina pela Universidad de la Empresa (Montevideu, Uruguai, 2019). Ela possui pós-graduação em Logística Internacional pela Faculdade de Educação da Serra-FASE em parceria com a Abracomex (2016).

No tocante à experiência profissional, a indicada é servidora pública federal pertencente à carreira de Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários da Antaq (2010). Na Antaq, foi assessora técnica da Diretoria da Antaq (2011 a 2014), Superintendente de Outorgas (2014 a 2016) e Superintendente de Regulação (2016-2017), sendo também Gerente de Regulação Portuária e Superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais da Antaq (2018-2019). Desde 2019, é Presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos e Diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional dos Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura.

A análise do *curriculum vitae* anexado à Mensagem 68, de 2020, evidencia que a formação acadêmica e o histórico profissional da indicada a credenciam para o desempenho das atividades do cargo de Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, para o qual foi escolhida pelo Senhor Presidente da República.

Adicionalmente, em atendimento ao art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal, a indicada apresentou, além do seu *curriculum vitae*, os seguintes documentos que foram entregues à Comissão dentro do prazo previsto:

- argumentação escrita que demonstra sua experiência profissional;
- declaração quanto à sua atuação como Presidente do Conselho de Administração da Companhia Docas do Estado da Bahia; declaração de que não possui parentes que exerçam ou exerceram atividades públicas ou privadas vinculadas à atividade profissional da Antaq;
- declaração de que não atuou como sócia proprietária ou gerente de empresas ou entidades não governamentais;
- declaração de regularidade fiscal, no âmbito federal e distrital, acompanhada da certidão de dívida ativa negativa junto ao Governo do Distrito Federal e da certidão negativa de débitos relativos aos tributos federais e à dívida ativa da União; e também
- declaração de que não figura como autora ou ré em nenhuma ação judicial em curso.

São esses os elementos disponíveis para esta Comissão de Serviços de Infraestrutura para que ela delibere sobre a indicação da Sra. Flávia Moraes Lopes Takafashi para ser conduzida ao cargo de Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

É esse o relatório, Sr. Presidente.

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

Agradeço a V. Exa. pelo sucinto relatório.

Item 2 da pauta, não terminativo.

ITEM 2

MENSAGEM (SF) Nº 91, DE 2020

- Não terminativo -

Submete à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o art. 23 da Lei nº 9.472, de 1997, a escolha do Senhor VICENTE BANDEIRA DE AQUINO NETO, para ser reconduzido ao cargo de Membro do Conselho Diretor da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Vanderlan Cardoso

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

Reunião destinada à arguição pública do indicado

O Senador Vanderlan pediu que fosse designado *ad hoc* o Senador Líder Eduardo Gomes, para proceder à leitura do relatório.

Portanto, Senador Eduardo Gomes, V. Exa. tem a palavra para proferir o relatório.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO. Como Relator.) - Sr. Presidente, quero cumprimentá-lo e cumprimentar a todos os indicados.

Queria fazer uma solicitação a V. Exa. e aos nobres colegas, Senadores e Senadoras, se, por uma questão de prática e de procedimento, posso fazer em seguida a leitura, já muito curta também, das duas, bem objetivas, da Sra. Tabita, indicada para ANP. Eu faria rapidamente as duas leituras. Ganharíamos tempo. É o item 5.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Então, vou apregoar o item 5, e V. Exa. já faria isso na sequência.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) - Isso!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Item 5.

ITEM 5

MENSAGEM (SF) Nº 97, DE 2020

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o § 2º do art. 11 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o nome da Senhora TABITA YALING CHENG LOUREIRO, para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, na vaga decorrente do término do mandato de Felipe Kury em 21 de dezembro de 2020.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Eduardo Gomes

Relatório: Pronto para deliberação

Observações:

Reunião destinada à arguição pública da indicada

Portanto, V. Exa. tem a palavra para proferir os dois relatórios.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO. Como Relator.) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Senadores e Sras. Senadores, todos os indicados...

Sr. Presidente, faço a leitura agora do relatório do item 2.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, senhores e senhoras indicados nesta reunião da Comissão de Infraestrutura, por meio da Mensagem nº 91, de 2020, o Senhor Presidente da República submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Sr. Vicente Bandeira de Aquino Neto para ser reconduzido ao cargo de membro do Conselho Diretor da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

O indicado é cidadão brasileiro, nascido em 8 de novembro de 1968. Graduiu-se em Direito pela Universidade Federal da Paraíba. Possui mestrado e doutorado em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza. Além da atuação em diversos congressos, seminários e apresentações, o indicado tem dois livros publicados, cujas referências encontram-se na documentação encaminhada. Foi Procurador-Geral do Município de Aquiraz, no Estado do Ceará. Exerceu o cargo de Procurador efetivo na Câmara Municipal de Paraipaba, no Ceará. Foi Procurador efetivo na Câmara Municipal de Caucaia, também no Estado do Ceará.

O candidato apresentou todos os documentos previstos no Regimento Interno do Senado Federal necessários ao cargo, assim como a declaração escrita onde afirma possuir experiência profissional e formação técnica adequadas, ao lado de afinidade intelectual e moral para exercer o cargo pleiteado.

Assim, entendemos que Vicente Bandeira de Aquino Neto atende às condições legais previstas, pois, além dos requisitos formais, exerceu o cargo de Conselheiro da Anatel em prazo remanescente ao do antecessor por menos de dois anos, o que permite a sua recondução. Ademais, o indicado tem formação acadêmica compatível com o cargo, depreendendo-se, do currículo encaminhado, que ocupou no setor público, por mais de quatro anos, cargo em comissão ou função de confiança equivalente ou superior ao DAS-4.

Diante do exposto, entendemos que as Sras. e os Srs. Senadores dispõem de suficientes elementos para deliberar sobre a recondução de Vicente Bandeira de Aquino Neto ao cargo de membro do Conselho Diretor da Anatel.

Esse é relatório, Sr. Presidente, do eminente ilustre Senador Vanderlan Cardoso, a cuja leitura nós agora procedemos, como Relator *ad hoc* por determinação de V. Exa.

É o relatório.

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

V. Exa. tem a palavra para o relatório do item 5.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO. Como Relator.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, senhoras e senhores indicados, por meio da Mensagem nº 97, de 2020, o Senhor Presidente da República submete à apreciação do Senado Federal a indicação do nome da Sra. Tabita Yaling Cheng Loureiro para exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), na vaga decorrente do término do mandato de Felipe Kury, em 21 de dezembro de 2020.

Tabita é brasileira, nascida na cidade do Rio de Janeiro, no Estado do Rio de Janeiro, em 1985. Graduiu-se em Engenharia de Produção pela Universidade Federal Fluminense, em 2007. Obteve os títulos de Mestre em Engenharia Mecânica pela PUC do Rio de Janeiro, em 2013, e de MBA em Gestão de Petróleo e de Gás Natural, pela Geneva Business School, na Suíça, em 2020. Ainda no que diz respeito à sua formação acadêmica, possui curso de pós-graduação *lato sensu* em Engenharia de Petróleo pela PUC do Rio de Janeiro, realizado em 2010. Adicionalmente, possui diversos cursos de atualização em temas relativos à indústria do petróleo e sua regulação.

No tocante à expectativa profissional, Tabita iniciou sua carreira profissional na ANP, como técnica de nível médio, admitida por meio de concurso público, em janeiro de 2006, quando ainda cursava a Universidade. Em 2008, já formada, foi aprovada mais uma vez em concurso público, desta vez para o cargo de Especialista em Regulação da ANP, o qual exige nível superior.

Como Especialista em Regulação, desenvolveu sua carreira dentro da importante Superintendência de Desenvolvimento e Produção, onde foi Assessora, Superintendente Adjunta e Superintendente. Em 2017, tornou-se Assessora da Diretoria-Geral, cargo que ocupou até 2019, quando se licenciou para realizar o MBA em Gestão de Petróleo e Gás Natural na Suíça. De volta ao Brasil, em meados de 2020, reassumiu o cargo de Assessora na Diretoria-Geral da ANP.

Entre as realizações da indicada na ANP, destacam-se seus trabalhos relativos à redução da queima de gás natural no Brasil; ao aumento da recuperação de petróleo dos campos; à quantificação do potencial petrolífero nacional; à intensificação das atividades exploratórias no País; e à oferta permanente de áreas para a exploração e produção de petróleo e de gás natural. Todas essas atividades foram guiadas com a visão estratégica de modernizar a regulação e aumentar a atratividade de investimentos no Brasil, bem como a sua competitividade, frente aos concorrentes internacionais.

A candidata apresentou todos os documentos previstos no Regimento Interno do Senado Federal necessários ao cargo, assim como a declaração escrita na qual demonstra sua experiência e realizações profissionais, maturidade intelectual e integridade moral para ocupar o cargo de Diretora da ANP.

A partir dos elementos apresentados, entendemos que a indicada atende às condições legais que dispõem sobre a gestão de recursos humanos das agências reguladoras, pois possui nacionalidade brasileira, reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo da especialidade do cargo para a qual está indicada.

Além disso, Tabita tem formação acadêmica compatível com o cargo para o qual foi indicada.

Consideramos, assim, que o processo de sua indicação cumpriu todas as exigências constitucionais, legais e regimentais. Esta Comissão, portanto, tem condições de deliberar sobre a condução da Sra. Tabita Yaling Cheng Loureiro ao cargo de Diretora da ANP.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

Ainda adicionamos a vitória de uma carreira que se iniciou nos cargos iniciais da ANP e chega agora ao momento da indicação para a diretoria. Portanto, parabenizo a indicada.

São esses os dois relatórios, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa. e homenagens a V. Exa. pelo relatório nestas duas indicações, tanto à Anatel, quanto à ANP.

Item 3.

ITEM 3

MENSAGEM (SF) Nº 93, DE 2020**- Não terminativo -**

Submete à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o § 1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001, a escolha do Senhor ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pronto para deliberação

Observações: Reunião destinada à arguição pública do indicado

Com a palavra o Senador Acir Gurgacz, para proferir o seu relatório.

O SR. WEVERTON (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - MA) - Presidente, o próximo é o Arnaldo, não é? *(Pausa.)*

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

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - RO. Como Relator.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, senhoras indicadas para a Antaq e para a ANP e demais indicados aqui presentes, inicialmente, Sr. Presidente, agradeço a oportunidade de ter sido escolhido para relatar mensagem sobre pessoa importante para a Agência Nacional de Transportes Terrestres do nosso País.

O Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem nº 93, de 2020, submete à apreciação do Senado Federal a indicação de Alexandre Porto Mendes de Souza para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres, em conformidade com o disposto no art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (Risf), cabe a esta Comissão opinar sobre a escolha de diretores da ANTT. Nos termos do art. 383 do Risf, a Comissão de Serviços de Infraestrutura deve arguir o indicado e apreciar o relatório com base nas informações prestadas sobre o candidato.

Além disso, o indicado deve também atender aos requisitos de tempo de experiência profissional em postos específicos, conforme determina o art. 5º da Lei nº 9.986, de 2000, que dispõe sobre a gestão de recursos humanos das agências reguladoras e dá outras providências.

Por fim, o art. 4º da mesma Lei nº 9.986, de 2000, determina que os mandatos dos diretores não serão coincidentes e que, se não forem providos no mesmo ano em que ocorrer sua vacância, terão sua duração reduzida de forma a permitir a regra da não coincidência. Assim, caso o indicado seja nomeado, seu mandato deverá respeitar as regras aqui descritas.

O currículo anexo à Mensagem Presidencial relata a formação acadêmica e a experiência profissional do indicado, que passo a resumir.

O Sr. Alexandre é cidadão brasileiro, graduado em Engenharia Elétrica e Eletrônica pela Universidade Federal de Uberlândia e pós-graduado em Gestão, Planejamento e Controle dos Transportes pela Universidade de Brasília.

No tocante à experiência profissional, atuou na iniciativa privada, no setor ferroviário (2005 a 2006), e, atualmente, é servidor público federal, desde 2009 ocupante do cargo de Especialista em Regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Desde seu ingresso na agência, ocupou diversos cargos de gerência: Gerente de Regulação de Transportes Ferroviários (2012 a 2014), Superintendente de Transportes Ferroviários (2014 a 2020) e atualmente ocupa o cargo de Diretor Substituto na ANTT.

A análise do currículo, anexa à Mensagem nº 93, de 2020, evidencia que a formação acadêmica e o histórico profissional do indicado o credenciam para o desempenho das atividades do cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para o qual foi escolhido pelo Senhor Presidente da República.

Sua larga experiência como servidor, gerente, superintendente e diretor da ANTT atende de longe os requisitos exigidos para o cargo.

Adicionalmente, em atendimento ao art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal, o indicado apresentou, além do currículo, os seguintes documentos, que foram entregues à Comissão dentro do prazo previsto:

- argumentação escrita que demonstra a sua experiência profissional;

- declaração de que não possui parentes que exerçam ou exerceram atividades públicas ou privadas vinculadas à atividade profissional da ANTT;
- declaração de que não participa como sócio, proprietário ou gerente de empresas ou entidades governamentais;
- declaração de que não figura como autor ou réu em ações judiciais;
- declaração de que, nos últimos cinco anos, atuou como Diretor Substituto da Agência Nacional de Transportes Terrestres desde fevereiro de 2020;
- declaração de regularidade tributária e/ou fiscal nos âmbitos federal e distrital, acompanhada das respectivas certidões;
- certidão judicial, cível e criminal negativas no âmbito federal e no Distrito Federal; e
- certidão de regularidade junto à Justiça Eleitoral.

São esses os elementos disponíveis para que esta Comissão de Serviços de Infraestrutura delibere sobre a indicação do Sr. Alexandre Porto Mendes de Souza para ser conduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa. pelo sucinto relatório, nobre Senador Acir Gurgacz.

ITEM 4

MENSAGEM (SF) Nº 96, DE 2020

- Não terminativo -

Submete à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001, a escolha do Senhor ARNALDO SILVA JUNIOR para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, na vaga decorrente do término do mandato de Marcelo Vinaud Prado em 18 de fevereiro de 2021.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: pronto para deliberação.

Observações: reunião destinada à arguição pública do indicado.

Com a palavra...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - RO) - Pela ordem, Sr. Presidente, por gentileza!

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

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - RO. Pela ordem.) - Sr. Presidente, diante dos Senadores que aqui estão e de outros que estão aguardando em seus gabinetes para poderem dar o seu voto, eu pediria a V. Exa. se seria possível nós abrirmos o painel em bloco, como foi feito hoje durante o dia todo na Comissão de Relações Exteriores.

É o pedido que faço, Sr. Presidente.

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

Vou pedir apenas vênia para, enquanto o Senador Weverton apresenta o seu relatório... Há uma mensagem pendente. Se ela não chegar aqui nesse interregno... Ela tem que ser inserida no sistema para se fazer a votação em bloco. Se não a inserirmos neste momento, teremos que fazer duas votações.

Portanto, asseguro a palavra ao nobre Senador Weverton Rocha para proferir o relatório em relação ao item 4.

O SR. WEVERTON (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - MA. Como Relator.) - Cumprimento o Sr. Presidente e os caros indicados aqui para as agências.

Quero cumprimentar todos os colegas Senadores.

O Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem nº 96, de 2020 (Mensagem nº 733, de 2020, da Presidência da República), submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Sr. Arnaldo Silva Júnior para exercer o cargo de

Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em conformidade com o disposto no art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (Risf), cabe a esta Comissão opinar sobre a escolha de diretores da ANTT. Nos termos do art. 383 do Risf, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) deve arguir o indicado e apreciar o relatório com base nas informações prestadas sobre o candidato.

Além disso, o indicado deve também atender aos requisitos de tempo de experiência profissional em postos específicos, conforme determina o art. 5º da Lei nº 9.986, de 2000, que “dispõe sobre a gestão de recursos humanos das agências reguladoras e dá outras providências”.

O currículo anexo à mensagem presidencial relata a formação acadêmica e a experiência profissional do indicado, que passo a resumir.

O Sr. Arnaldo Silva é cidadão brasileiro, graduado em Direito pela Universidade Federal de Uberlândia, mestre e doutor em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas e Gerais.

No tocante à experiência profissional, os cargos mais relevantes ocupados pelo indicado foram: Secretário Municipal de Gestão Estratégica da Prefeitura Municipal de Uberlândia (2019); assessor da Comissão de Ciência e Tecnologia da Câmara dos Deputados (2002-2003); e Deputado Estadual pelo Estado de Minas Gerais (2015-2019). Atualmente, o indicado é Secretário Parlamentar no Senado Federal, lotado no Gabinete do Senador Rodrigo Pacheco.

A análise do currículo anexado à Mensagem nº 96, de 2020, evidencia que a formação acadêmica e o histórico profissional do indicado o credenciam para o desempenho das atividades do cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres, para o qual foi escolhido pelo Senhor Presidente da República.

Adicionalmente, em atendimento ao art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal, o indicado apresentou, além do currículo, os seguintes documentos, que foram entregues à Comissão dentro do prazo previsto:

- argumentação escrita que demonstra sua experiência profissional;
- declaração quanto à sua participação como sócio da empresa Arnaldo Silva Júnior Sociedade Individual de Advocacia;
- declaração de que não possui parentes que exercem ou exerceram atividades públicas ou privadas vinculadas à atividade profissional da ANTT;
- declaração de que não atuou, nos últimos cinco anos, em juízos, tribunais ou em conselhos de administração de empresas estatais;
- declaração de regularidade tributária e/ou fiscal, nos âmbitos federal, estadual e municipal, acompanhada das respectivas certidões;
- certidão judicial criminal negativa no âmbito federal e do Estado de Minas Gerais;
- certidão de regularidade junto à Justiça Eleitoral;
- certidão judicial para fins eleitorais emitida pelo Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, que informa a existência de processo cível em segunda instância em desfavor do indicado;
- certidão de regularidade junto à Justiça Federal e à Justiça Estadual (MG);
- declaração de que figura como autor ou réu em oito processos judiciais em curso.

São esses os elementos disponíveis para que esta Comissão de Serviços de Infraestrutura delibere sobre a indicação do Sr. Arnaldo Silva Júnior para ser conduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

É esse o relatório, Sr. Presidente.

Perceba que eu ainda o li todo para ganhar tempo, para a mensagem chegar, a outra. Se não chegou, aí eu também quero me somar aqui ao Senador Acir e fazer o apelo para que V. Exa. abra com o bloco que já está disponível, e o outro, em outra oportunidade, nós o faremos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Weverton Rocha, pelo sucinto voto, mas paciente, no sentido de esperar ajustarem o sistema.

Peço à Secretaria da Comissão que abra o processo de votação, para que as Sras. e Srs. Senadores que queiram exercer antecipadamente o seu direito de voto possam fazê-lo neste momento, antes que haja a oitiva ou a sabatina, efetivamente, dos senhores indicados e das senhoras indicadas. Aqueles que queiram exercer esse direito, ao final da votação, assim deverão proceder.

Estamos fazendo dessa maneira em razão da excepcionalidade das circunstâncias em que acontecem as sabatinas, em razão do protocolo de segurança à saúde dos Senadores, das Senadoras e dos servidores desta Casa. É notória a ausência física dos Senadores no âmbito desta Comissão, não por ausência, mas em razão justamente do protocolo de segurança. O número de Parlamentares presentes à sessão é reduzido em razão desse aspecto da segurança. Portanto, os Senadores têm que fazer o deslocamento até o Senado ou até as unidades de votação para exercerem esse direito. É em razão disso que, excepcionalmente, se faz a abertura da votação de forma antecipada.

Portanto, está aberto o processo de votação.

(Procede-se à votação)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Passo a palavra ao Líder Eduardo Gomes para exercer a Presidência, para que eu possa fazer a relatoria de uma matéria.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Gomes. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) -

ITEM 6

MENSAGEM (SF) Nº 92, DE 2020

- Não terminativo -

Submete à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, combinado com o §1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001, a escolha do Senhor DAVI FERREIRA GOMES BARRETO para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: pronto para deliberação.

Com a palavra o Senador Marcos Rogério para proferir a leitura do seu relatório.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO. Como Relator.) - Agradeço a V. Exa., Sr. Presidente, Senador Eduardo Gomes, às Sras. Senadoras e aos Srs. Senadores.

Sr. Presidente, peço vênia a V. Exa. para fazer aqui um sucinto relatório e ir direto ao voto.

Com base no art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição, e em conformidade com os termos dos arts. 53 e 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República submete à apreciação do Senado Federal o nome do Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto para ocupar o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia especial vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Para tanto, encaminha a esta Casa a Mensagem nº 92, de 2020 (Mensagem nº 729, de 2020, na origem), à qual se encontram anexados o *curriculum vitae* do indicado e demais documentos pertinentes.

O Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto nasceu em 1979. Obteve o diploma de bacharel em Engenharia Eletrônica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), no ano de 2003. Em 2011, concluiu curso de mestrado em Regulação pela Universidade de Brasília.

No currículo encaminhado, constam três publicações. A primeira é a sua dissertação de mestrado, que teve como título "Avaliação de impacto do controle externo do Tribunal de Contas da União". A segunda é um livro de teoria e exercícios de auditoria, publicado pela Editora Método. A terceira, publicada pelo TCU em 2010, tem como título "A absorção indevida de ganhos de escala não decorrentes de melhorias operacionais das distribuidoras de energia elétrica".

O histórico profissional do indicado registra que iniciou suas atividades profissionais em empresas de consultoria de apoio à gestão empresarial, tendo participado de projetos no Brasil e no exterior, oportunidades em que atuou em diversos segmentos econômicos e em diferentes áreas temáticas.

Entre os anos de 2008 e 2017, foi Auditor Federal de Controle Externo no Tribunal de Contas da União (TCU). Inicialmente, como auditor, participou de auditorias em temas relacionados a reajustes e revisões tarifárias, a segurança energética e a governança das agências reguladoras. Em seguida, exerceu as funções de Assessor e Diretor de equipe técnica da Secretaria de Macroavaliação Governamental, período em que, além de gerenciar a equipe técnica de fiscalização, também coordenou o trabalho de parceria entre o TCU e a Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), com o objetivo de promover uma revisão de pares para aperfeiçoamento da análise desempenhada pelo tribunal nas contas do Governo da República.

No ano de 2013, assumiu a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária Hídrica e Ferroviária, na função de Secretário, tendo sido responsável pela equipe técnica do tribunal a cargo da fiscalização de concessões nos setores rodoviário, portuário, ferroviário e de aviação civil.

Ainda no TCU, em 2016, foi nomeado Secretário da unidade regional do Tribunal no Estado do Ceará, a quem cabe a fiscalização de órgãos federais localizados naquele Estado.

Em 2017, assumiu a posição de Conselheiro Substituto do Tribunal de Contas do Estado do Ceará, responsável pelo julgamento de processos de prestação de contas, contas de Governo e demais processos de controle externo de entes estaduais e municipais.

Em junho de 2019, foi nomeado para o cargo de Diretor da ANTT, após sua indicação ter sido aprovada por esta Casa. Como membro da agência, tem participado de importantes projetos do setor de transportes como a consolidação das renovações antecipadas das concessões ferroviárias e do novo modelo de concessões rodoviárias.

Em atendimento ao que determina o art. 383, inciso I, alínea "b", item 1, do Regimento Interno do Senado Federal, o indicado declara que sua esposa Carolina Martins de Aragão é servidora pública federal, Analista de Comércio Exterior, desde 2014; que seu pai, Francisco José Pierre Barreto Lima, exerceu, entre 2001 e 2004, o cargo de Secretário de Administração da Prefeitura de Fortaleza; e que seu tio Francisco César Pierre Barreto Lima exerce, desde 2007, o cargo de Superintendente Adjunto do Departamento Estadual de Rodovias do Ceará. Também foram apresentadas pelo indicado todas as demais declarações relacionadas no referido art. 383, inciso I, alínea "b", do Regimento Interno desta Casa.

Consta ainda da documentação encaminhada a argumentação escrita destinada a demonstrar experiência profissional, formação técnica adequada e afinidade intelectual e moral para o exercício do cargo, em que se observa que o indicado atende aos requisitos de tempo de experiência profissional em postos específicos, conforme determina o art. 5º da Lei 9.986, de 2000, que dispõe sobre a gestão de recursos humanos das agências reguladoras e dá outras providências.

Diante do exposto, entendemos que os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras integrantes da Comissão de Serviços de Infraestrutura dispõem de informações suficientes para deliberar sobre a indicação do Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, em cumprimento às exigências constitucionais contidas no art. 52, inciso III, alínea "f", combinado com os arts. 53 e 58 da Lei 10.233, de 2001.

É o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Gomes. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) - Cumprimento o nobre Presidente e Relator, Marcos Rogério, ao tempo em que, estando o relatório pronto para deliberação, passo novamente a Presidência ao seu titular, o Senador Marcos Rogério.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a S. Exa. o Senador Eduardo Gomes, que exerceu o papel de Presidente desta Comissão, para que eu pudesse fazer o relatório.

Eu quero reiterar aqui aos Srs. Senadores e às Sras. Senadoras membros desta Comissão de Serviços de Infraestrutura que o sistema de votação está aberto. Aqueles que estão em seus gabinetes ou em outros ambientes da Casa e que queiram exercer o direito de voto... Muitos estão conectados ao Sistema de Deliberação Remota do Senado Federal. Neste caso das indicações para as agências reguladoras, das indicações de autoridades, é preciso que a votação seja presencial. Portanto, o painel está aberto, as cabines estão abertas para colher os votos das Sras. e dos Srs. Senadores.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Passaremos, neste momento, à sabatina dos indicados.

Os convidados têm até dez minutos, como já informamos no início, para as suas apresentações. Aqueles que queiram utilizar os dez minutos têm liberdade para tal; os que tiverem poder de síntese e quiserem usar tempo menor estejam à vontade.

Eu vou iniciar com as nossas candidatas que estão à mesa.

Infelizmente, V. Sas. terão de ficar até o final para a arguição dos Senadores. Assim, o fato de falarem na frente não vai liberá-las da presença, mas, pelo menos, terão oportunidade de iniciar as suas manifestações.

A Dra. Flávia Moraes Takafashi, indicada para a Diretoria da Antaq, tem a palavra para a sua exposição.

A SRA. FLÁVIA MORAIS LOPES TAKAFASHI (Para expor.) - Boa tarde.

Exmo. Sr. Senador Marcos Rogério, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Senador Wellington Fagundes, Relator da minha matéria, Sras. e Srs. Parlamentares que integram esta Comissão, senhoras e senhores que acompanham

virtualmente esta reunião, demais colegas presentes que, como eu, terão os seus nomes apreciados por esta Casa Legislativa, o meu muito boa tarde.

Inicialmente, Sr. Presidente, eu gostaria de registrar a minha satisfação pela oportunidade que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República me conferiu ao ser indicada para o cargo de Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, minha casa de origem, onde iniciei minha trajetória no setor de infraestrutura aquaviária. Assim, eu gostaria de ressaltar que é uma honra ter o meu nome apreciado pelos senhores.

Caso aprovada, honrarei a confiança em mim depositada com muito trabalho e empenho, de modo a contribuir com o desenvolvimento desse setor considerado um dos mais estratégicos para o desenvolvimento econômico do País.

Também gostaria de registrar o meu sincero agradecimento ao Senador Wellington Fagundes, Relator da minha indicação. Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), o Senador Wellington é um grande defensor da logística brasileira e tem atuado sempre pelo progresso da logística nacional. Senador, o meu muito obrigada.

Iniciei as minhas atividades na Antaq, em 2010, por meio de concurso público e, desde o meu ingresso na agência, atuei em vários setores estratégicos, desenvolvendo atividades em suas áreas finalísticas mais importantes. Atuei como assessora técnica da diretoria, cuja atividade principal era a elaboração de votos e pareceres para a deliberação do colegiado. Fui superintendente de outorgas, de regulação e de fiscalização e coordenação das unidades regionais, áreas em que são discutidos os principais temas regulatórios no âmbito da agência.

A Antaq tem um papel fundamental para a economia do País e, assim, tem uma grande responsabilidade com o seu crescimento robusto. Tendo como objetivo implantar as políticas públicas formuladas pelo Governo Federal por meio do Ministério da Infraestrutura, a Antaq precisa atuar de maneira coordenada com as diretrizes de atratividade de investimentos, de estabilidade regulatória e de segurança jurídica para esse setor, que, só de janeiro a outubro de 2020, movimentou cerca 954 milhões de toneladas de cargas - dados extraídos do anuário estatístico da própria agência.

Quando olhamos os dados estatísticos do setor, que, em 2020, cresceu em movimentação geral 3,64% quando comparado com o mesmo período de 2019, percebemos quanto o transporte aquaviário tem sua relevância na matriz econômica brasileira. Esses dados mostram o quanto o setor portuário se mostrou resiliente neste momento de pandemia. E o viés é de alta, a perspectiva é otimista, apesar do momento difícil economicamente pelo qual estamos passando.

A Antaq está diretamente ligada a áreas vitais para o Brasil seja do ponto de vista econômico, seja do ponto de vista social. Sob a ótica econômica, ressalto o valioso papel que a agência tem feito nas licitações de contratos de arrendamento. De 2015 a 2020, foram realizadas 35 licitações de arrendamento de áreas portuárias distribuídas por três regiões do País: 15 na Região Sudeste; 12 na Região Norte; e 8 na Região Nordeste.

A estimativa de investimento desses leilões corresponde a R\$3,6 bilhões. Agora, nesta semana, no dia 18 de dezembro, a agência fará junto com o Ministério da Infraestrutura o leilão de mais quatro áreas portuárias: duas no Porto de Aratu, uma no Porto de Paranaguá e uma no Porto de Maceió. E essa é uma prova viva de que a agência trabalha de maneira preponderante para a atração de investimentos e para o incremento da infraestrutura.

Desde as etapas iniciais até a emblemática e simbólica batida do martelo nos leilões de licitações, existe uma harmônica e necessária sinergia entre os órgãos que estão empenhados em fazer o setor portuário cada vez mais avançar.

Paralelamente a esse processo de licitações de arrendamentos, temos o que alguns estudiosos têm chamado de terceiro ciclo de investimentos portuários, que é o início das concessões dos portos organizados com a respectiva desestatização das administrações portuárias.

Também nesta semana, a Antaq vai aprovar a abertura e consulta pública da desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho, a primeira concessão portuária sob a égide da nova regulação do setor.

Em breve, a agência precisará estar apta a conduzir os processos de concessão para o Porto de Santos, Porto de São Sebastião, Porto de Itajaí e os portos administrados pela Codeba, que também foram classificados para a desestatização no âmbito do PPI.

Ainda sob a ótica econômica, preciso ressaltar o papel da agência no âmbito da navegação. A navegação interior e a navegação de cabotagem foram importantes também para a manutenção da economia brasileira. E a participação da Antaq... E aqui eu faço uma ressalva especial. A navegação interior, além de bens, faz a movimentação de pessoas. E aqui faço uma ressalva, porque justamente algumas regiões do País têm seus rios como principais meios de locomoção dos passageiros. E, nesse viés, a Antaq tem um olhar atento, um olhar com esmero para a eficiência do serviço prestado, para que seja cada vez mais seguro e eficiente.

Se o meu nome for aprovado nesta respeitada Comissão e no estimado Plenário desta Casa, trabalharei pelos próximos cinco anos para que cada vez mais o setor seja desenvolvido e pujante para a logística nacional.

Com a premente aprovação do incentivo à cabotagem, que atualmente se encontra nesta Casa Legislativa para debate, a Antaq deverá estar cada vez mais preparada para atuar com eficiência, celeridade, transparência e modernidade, para dar provimento e efetividade aos avanços da regulação afeta ao transporte de cargas no setor brasileiro.

No início do meu pronunciamento, destaquei que a Antaq fiscaliza e regula o serviço de transporte aquaviário e de exploração de infraestruturas portuárias.

E aqui eu queria de fazer um destaque para o papel de regular. Regular é uma tarefa difícil, árdua. Encontrar a exata medida entre uma imposição regulatória e a liberdade de mercado é uma atividade que requer esforço, atenção, entendimento amplo do mercado e, sobretudo, bom senso. Regular é vital. Essa é a atividade precípua de uma agência reguladora. Mas a regulação não pode ser uma regulação de papel, uma regulação alheia à realidade setorial, alheia à política pública do País.

Se esta Casa permitir que eu exerça as atividades como diretora da agência, terei o compromisso de, em todos os meus atos, exercer uma regulação justa e adequada, uma regulação que preserve direitos, que incentive o mercado, que fomente a competitividade, que atenda ao cidadão, mas que, acima de tudo, promova o desenvolvimento do setor.

Outro ponto que quero destacar é a fiscalização. Fiscalizar também não é um trabalho trivial. Quando ingressei na agência, em 2010, minha primeira área de lotação foi na Gerência de Fiscalização da Navegação Interior. Fiscalizando travessias de passageiros e cargas em lugares de difícil acesso deste nosso imenso País, percebi o quanto é necessário que a Antaq tenha capilaridade em todos os pontos do Território nacional. Mas, além de capilaridade, a fiscalização precisa ter um foco voltado no valor que ele entrega à sociedade e não em si mesma. A fiscalização de um ente regulador precisa ser presente, mas antes de tudo ser efetiva.

Se os recursos são escassos - e eles sempre são -, os recursos humanos e financeiros de uma fiscalização precisam voltar seus atos à melhoria da prestação do serviço, à promoção da segurança de bens e pessoas e à geração de confiança e credibilidade do setor. E é justamente em prol dessa fiscalização que, caso os senhores permitam, guiarei meus atos no âmbito da Antaq. Se meu nome for aprovado, atuarei com o compromisso de balizar meus atos sempre com serenidade, transparência, retidão e justiça, exatamente como tenho feito durante esses meus dez anos de dedicação ao setor portuário. Irei contribuir para que a Antaq continue primando pelo interesse público, pela defesa da eficiência operacional e pelo transporte seguro de pessoas e bens. Irei colaborar para que a Antaq continue arbitrando conflitos com sabedoria, impedindo a concorrência imperfeita com esmero e harmonizando os interesses das partes com primor.

Estou absolutamente ciente de que a missão é árdua. E, sabedora de que o setor aquaviário passa por mudanças em uma rapidez jamais vista, terão o meu compromisso de assegurar que a Antaq estará preparada para acompanhar essas transformações.

Meu muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Sa., Flávia Moraes, indicada à Antaq, que cumpre um papel estratégico e importante dentro dos modais de transporte no Brasil.

Eu fiz hoje um apelo, por ocasião do encontro que tive com a sabatinada, porque há um olhar muito atencioso à cabotagem, mas se deixa de ter o mesmo olhar a um setor também estratégico, que é o da navegação interior.

O Brasil não tem só mar; o Brasil tem os rios em potencial maior do que aquilo que nós praticamos hoje com a navegação interior. Então, é preciso que a agência tenha um olhar muito atencioso para a navegação interior. Não falo apenas com base na visão que tenho do meu Estado de Rondônia, onde a navegação é praticada a partir do Madeira, com o escoamento de grãos que nós temos por ali, mas no Pará isso é muito forte também, no Amapá também e em outras regiões. O Brasil Central precisa de navegação interior; o nosso Rio Grande do Sul, a Região Sul do Brasil também. Enfim, o Brasil é riquíssimo em rios navegáveis, alguns já explorados e outros pouco explorados em razão justamente de uma política que priorize investimento nesse setor, porque se engana quem pensa que navegação é apenas rio e barco. Navegação exige investimento; olhar estratégico; alguém que conheça, valorize e incentive esse modal que, de todos eles, é o mais barato e com menor impacto ao meio ambiente.

Então, fiz essa referência à candidata, que recebeu, de forma muito atenciosa, a nossa demanda.

Nós vamos discutir, daqui a pouco aqui, o BR do Mar, que passou pela Câmara dos Deputados e está vindo para o Senado Federal. Será uma grande oportunidade para colocar o tema em debate nesta Casa do Parlamento brasileiro. Para além daquilo que será posto no marco legal, há matérias infralegais, matérias no campo da regulação que são fundamentais. E a Antaq cumpre um papel de destaque e de relevo nesse campo.

Votos de êxito na missão.

Asseguro a palavra à Dra. Tabita Yaling Cheng Loureiro, candidata a exercer o cargo de Diretora da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, ANP.

V. Sa. tem a palavra por até dez minutos.

A SRA. TABITA YALING CHENG LOUREIRO (Para expor.) - Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, Senador Marcos Rogério, demais Senadores e Senadoras, senhoras e senhores que nos assistem, boa tarde.

Gostaria de iniciar agradecendo ao Presidente Jair Bolsonaro a minha indicação para Diretora da ANP; ao Senador Eduardo Gomes, pelo gentil relato e por todo o apoio; ao Ministério de Minas e Energia, na figura do Ministro Bento Albuquerque, pela confiança e suporte; e a Deus, que me proporcionou a grande honra de estar aqui perante esta Comissão para ser sabatinada.

Nasci na cidade do Rio de Janeiro, sou graduada em Engenharia de Produção, pós-graduada em Engenharia de Petróleo, Mestre em Engenharia Mecânica e concluí recentemente um MBA em Administração de Negócios com Foco em Gestão de Petróleo e Gás.

Sou servidora pública federal de carreira na ANP há quase 15 anos, onde desempenhei funções técnicas, cargos de assessoria e posições de liderança.

Sou uma entusiasta da indústria do petróleo, gás natural e biocombustíveis e acredito na importância estratégica desses mercados para o Brasil, que, juntos, ofertam cerca de 55% da energia do nosso País.

Energia é o que move a sociedade, é a base para o crescimento econômico e é o que possibilita a vida moderna todos os dias. A gasolina, o diesel e o GNV abastecem 74% da matriz veicular no Brasil; e o etanol e o biodiesel, os restantes 26%. São milhões de caminhões, veículos de passeio e ônibus que transportam cargas e brasileiros diariamente. O GLP, por sua vez, é usado por mais de 98% das famílias brasileiras, enquanto o gás natural é consumido em indústrias, termelétricas, residências etc., ainda que seu uso possa e deva ser amplamente expandido no Brasil.

A indústria regulada pela ANP também garante geração de riqueza à sociedade. Nos últimos dez anos, foram em torno de R\$2 trilhões pagos em tributos e participações governamentais. Só no ano passado, foram ao menos R\$300 bilhões recolhidos aos cofres públicos, o que representa 4% do PIB brasileiro. Nos próximos dez anos, esperam-se investimentos de pelo menos R\$1 trilhão, gerando emprego e renda para o nosso Brasil.

A indústria também investe em pesquisa, desenvolvimento e inovação. Por força de uma cláusula contratual, ao menos R\$18 bilhões já foram destinados a universidades, centros de pesquisas e, mais recentemente, *startups*.

Gostaria de compartilhar com V. Exas. pontos relevantes dos principais setores regulados pela ANP. E nós vamos começar pela exploração e produção, que é o primeiro elo da cadeia.

O Brasil é o décimo maior produtor de petróleo do mundo e tem potencial para figurar entre os cinco maiores nos próximos dez anos. Produzimos cerca de 3 milhões de barris por dia de petróleo e 130 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural. Alcançaremos 260 mil quilômetros quadrados em áreas contratadas. Parece muito, mas não é, considerando todo o nosso potencial: hoje, menos de 5% da área total das bacias sedimentares brasileiras está sob contrato.

A principal agenda desse setor no Brasil é aumentar sua competitividade global atraindo diversos investidores para diferentes ambientes de produção: o terrestre, o pós-sal marítimo e o pré-sal.

Recentemente, a pandemia da Covid-19 gerou uma enorme retração na demanda por energia no mundo e ocasionou o colapso do preço do petróleo. Os investimentos em exploração e produção minguaram cerca de 30%. Houve uma aceleração das discussões relacionadas à transição energética, e as incertezas em relação à demanda futura por petróleo aumentaram.

As maiores petroleiras europeias já anunciaram planos mais agressivos de diversificação de portfólio em direção à geração de energias renováveis. As previsões globais para o setor são claras: no portfólio futuro das empresas, o gás natural ganhará importância como combustível de transição, e os investimentos em petróleo serão direcionados para os ativos mais resilientes, competitivos e de menor pegada de carbono. Investimentos em novas fronteiras reduzirão e serão cada vez mais seletivos. A competição global se intensificará. Portanto é recomendável que seja feito o maior esforço possível para que possamos produzir nossos recursos a tempo, com os mais altos padrões de segurança operacional e proteção ao meio ambiente. O futuro do setor depende de sua credibilidade perante a sociedade. A resiliência da indústria estará pautada em redução de custos e de emissões de CO².

É preciso avançar na redução das barreiras aos investimentos e na elaboração de uma regulação justa, moderna e sustentável, que promova centenas de bilhões de investimento ao setor.

A transição energética também torna especialmente relevante desenvolver o mercado de gás no Brasil, o segundo mercado que gostaria de detalhar.

Não tenho dúvidas de que a agenda do gás natural é uma das mais prioritárias para o Brasil. O gás natural tem um histórico recente na nossa matriz e atualmente responde por cerca de 12% da oferta de energia no País. Em 2019, demandamos cerca de 78 milhões de metros cúbicos por dia de gás, dos quais 47% foram consumidos nas indústrias, 37% para geração elétrica e 8% para o uso automotivo, dentre outros.

O mercado de gás natural apresenta muitos desafios que precisarão ser superados em prol do crescimento econômico do Brasil. A modernização do setor de gás natural destaca-se como um importante fator para tornar as empresas e os produtos brasileiros mais competitivos, mas é preciso baratear os preços do gás para fomentar sua utilização nos diversos setores. As indústrias no Brasil, por exemplo, recebem o gás há US\$13, US\$14 por milhão de BTU. Nos Estados Unidos elas pagam menos de US\$4 e, na Europa, em média menos de US\$7.

Para mudar esse quadro é necessário estabelecer um novo ambiente regulatório, e é nesse sentido que estamos caminhando. O novo mercado de gás já está sendo implementado por meio de medidas infralegais, tendo como modelo experiências bem-sucedidas na Europa. Há também o novo marco legal para o setor, recém-aprovado nesta Casa. Com isso, a ANP tem o dever de implementar uma intensa agenda regulatória, com a maior brevidade possível, em prol de benefícios concretos para a sociedade brasileira.

Saindo do mercado de gás natural, temos o setor de refino, distribuição e revenda. Somos o sétimo maior consumidor de derivados do mundo e regulamos mais de 120 mil agentes econômicos nesse elo. Foram 140 milhões de metros cúbicos de combustíveis comercializados no País em 2019. A pandemia reduziu o consumo de combustíveis em 7% no acumulado até outubro de 2020, mas, com a previsão de retomada da economia, vamos precisar intensificar esses investimentos para suprir a demanda nacional.

Na cadeia de distribuição são, por exemplo, pelo menos R\$80 a R\$100 bilhões de investimentos previstos nos próximos dez anos. No setor de produção de combustíveis, o Brasil ainda é importador de derivados, portanto acredito nas janelas de oportunidade de negócios no refino, bem como nos investimentos em infraestrutura para importação.

Nesse momento, esse mercado também passa por um momento de transição. Como agenda principal, a agência precisará atuar com ênfase na garantia do suprimento de derivados em todo o Território nacional e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos. Também é dever do regulador criar mecanismos que promovam a transparência dos mercados e a livre concorrência, e essa agenda deve sempre caminhar *pari passu* com a de atração de investimentos, em prol de preços justos ao consumidor.

Por fim, o setor de biocombustíveis é, sem dúvida, boa parte da agenda verde de transportes do Brasil e da ANP, uma agenda do futuro, construída de forma sólida no passado. O biodiesel e, em especial, o etanol se beneficiam de uma indústria longa, com capilaridade em infraestrutura, e já respondem por 9% da oferta de energia no País. Estima-se que 80% da nossa frota é de automóveis *flex fuel*. O Brasil é o segundo maior produtor e consumidor de biocombustíveis do mundo e tem vocação histórica para essa indústria. Os biocombustíveis, incluindo as diversas rotas tecnológicas em desenvolvimento, terão papel cada vez mais relevante em um mundo que caminha para uma economia de baixo carbono.

A ANP, na execução das políticas públicas, continuará realizando o seu papel de regular esse mercado, implementando a Política Nacional de Biocombustíveis, o RenovaBio, e outros programas definidos pelo Governo que incentivem a maior participação dos renováveis na matriz de transporte.

Concluo, dizendo que a regulação tem papel fundamental na atração de investimentos e na defesa dos interesses da sociedade. Para bem executá-la, precisamos sempre nos basear nos valores de segurança jurídica, previsibilidade, simplificação regulatória, isonomia, transparência e agilidade no acompanhamento das transformações do mercado.

Os desafios são grandes, sem dúvida, e eu repito que tenho muita honra de ter o meu nome avaliado para uma diretoria da agência. Agradeço mais uma vez a oportunidade de me apresentar e a atenção dos Srs. Senadores, das Sras. Senadoras e de todos aqueles que nos assistem.

Muito obrigada.

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

Na sequência, com a palavra o Sr. Vicente Bandeira de Aquino Neto, indicado para exercer o cargo de Membro do Conselho Diretor da Agência Nacional de Telecomunicações, Anatel.

V. Sa. tem a palavra por até dez minutos.

O SR. VICENTE BANDEIRA DE AQUINO NETO (Para expor.) - Boa noite a todos: Sr. Presidente desta Comissão, Senador Marcos Rogério; dileto Senador Eduardo Gomes, membro desta Comissão e Relator do meu processo de

indicação, em substituição ao Senador Vanderlan Cardoso, Relator originário, a quem deixo o meu abraço afetuoso; dileto Senador Lasier Martins, aqui presente; dileto Senador Jean Paul; colegas indicados para as demais agências reguladoras; Srs. e Sras. Senadores que acompanham de forma remota; senhores e senhoras que acompanham pela internet. Meu afetuoso abraço a todos e boa noite.

Sr. Presidente, primeiramente eu gostaria de dizer da honra que me acomete neste momento em participar desta sabatina. Acho que é honroso para qualquer brasileiro aqui estar na presença dos Srs. Senadores, no alto escalão do Congresso desta República.

Então, esse é o registro inicial. E quero dizer que dois anos atrás eu, aqui nesta mesma Comissão, estava sendo sabatinado para o meu primeiro mandato na Agência Nacional de Telecomunicações.

Sr. Presidente, eu farei minha exposição em três partes. Na primeira delas, eu gostaria de falar um pouquinho sobre o meu currículo. Na segunda, eu gostaria de enfatizar o período de um ano e onze meses em que passei na Agência Nacional de Telecomunicações, a Anatel. E, por fim, eu finalizo dizendo dos desafios que terei de enfrentar num eventual segundo mandato, numa eventual recondução, caso este Senado venha a aprovar o meu nome e, posteriormente, Sua Excelência o Presidente da República também.

Bom, eu sou cearense. Nasci na cidade de Aurora, no Estado do Ceará; tenho 52 anos de idade. Graduei-me em Direito pela Universidade Federal da Paraíba. Concluí meu doutorado em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza. Em minha tese, estudei e comparei os modelos de regulação das telecomunicações no Brasil e no mundo e apresentei uma proposta para delimitação das competências entre a Anatel e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Essa foi a minha tese de doutorado. Além disso, sou doutorando em Ciência Política pela Universidade de Lisboa e sou Mestre em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza, título que obtive no ano de 2016.

Ao longo desses quase 30 anos, eu exerci a advocacia, trabalhei na área da administração pública e nesse período fui procurador-geral no Município de Aquiraz, no Estado do Ceará, fui procurador concursado, efetivo, da Câmara Municipal de Paraipaba e de Caucaia, também no Estado do Ceará. E também, antes de ingressar no Conselho Diretor da Anatel, eu exerci o cargo de Assessor Especial do Banco do Nordeste do Brasil por cerca de um ano.

De janeiro de 2019 até novembro de 2020, fui membro do Conselho Diretor da Anatel, na vaga decorrente da renúncia do então brilhante Conselheiro Otávio Luiz Rodrigues Júnior.

Então, Sr. Presidente, essa é a primeira parte da minha explanação.

Num segundo instante, eu gostaria de dizer a V. Exas., aos eminentes Senadores e Senadoras, do período em que fiquei na Anatel e das matérias que lá tratei enquanto relator, enquanto visitante, enquanto partícipe de debates no conselho diretor daquela agência.

Além de ter participado de diversos congressos, seminários e apresentações relacionadas ao setor de telecomunicações, eu fui relator na Anatel de matérias relevantes e de grande impacto no setor. Como tais, eu destaco as seguintes: "A fusão da Warner Media e da AT&T", as gigantes americanas do mercado de telecomunicações que necessitaram de fusão aqui no Brasil e de aprovação pela Anatel; "A Consulta Pública do Edital do 5G", na qual reforcei minha posição pela defesa da participação das prestadoras de pequeno porte. Também fui relator na definição da natureza jurídica da oferta do conteúdo audiovisual linear pela internet, conhecido como *streaming*.

Naquela oportunidade, Sr. Presidente, sugeri o enquadramento dessa oferta como serviço de valor adicionado e não como serviço de acesso condicionado, que é a TV por assinatura. Inclusive propus aos meus pares a remessa dos autos ao Congresso Nacional, ente que detém a competência para, eventualmente, revisar a Lei nº 12.485, de 2011, a Lei do SeAC, para compatibilizá-la com os novos modelos de negócio inseridos no mercado de acesso pago a conteúdo audiovisual programado e reduzir as assimetrias regulatórias nele existentes.

Relatei também, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, a reavaliação da regulamentação, visando diminuir barreiras regulatórias à expansão das comunicações máquina a máquina e da Internet das Coisas, que serão de grande importância no contexto do 5G. Ainda, Sr. Presidente, fui relator do Termo de Ajustamento de Conduta, os famosos TACs, com Algar Telecom, já aprovado pelo Tribunal de Contas da União e pelo Conselho Diretor da Anatel. E, finalmente, Sr. Presidente, inúmeros processos relatei, nos quais converti a multa em obrigação de fazer para implantar 4G ou rede de fibra ótica de alta capacidade em locais do Brasil desprovidos de tal estrutura.

Mas, Sr. Presidente, o que mais me honrou no tempo em que estive na Anatel foi a minha participação no Comitê de Defesa dos Usuários de Serviços de Telecomunicações (CDUST), pelo simples fato de esse órgão ser ligado à defesa do consumidor. Entendo que o consumidor é o destinatário final da existência das ações do Estado.

Além disso, dileto Presidente e queridos Senadores, a importância das telecomunicações se tornou ainda mais evidente no atual cenário da pandemia. O setor de telecomunicações foi capaz de permitir que a nossa sociedade se flexibilizasse e se adaptasse para viabilizar a continuidade de uma prestação de serviços essenciais.

E, finalmente, Sr. Presidente, eu vou aos desafios. No próximo mandato, caso esta Casa venha me honrar com a aprovação, eu terei dois básicos desafios, que seriam a ampliação do acesso à banda larga fixa e móvel aos brasileiros que não têm acesso. O primeiro dos desafios é ampliar o acesso à banda larga fixa e móvel para toda a população.

De acordo com o Plano Estrutural de Redes de Telecomunicações, que contém o diagnóstico do atendimento da banda larga no País, existem 1.558 Municípios sem fibra ótica, sendo 53% deles na Região Norte e Nordeste e 26% no Estado de Minas Gerais. A densidade de banda larga fixa no Brasil é de 15,8% acima da média mundial e 14,9%, mas muito aquém da média dos países desenvolvidos, que é de 33,6%. De fato, 50% dos domicílios do Brasil não têm banda larga fixa. Além disso, Sr. Presidente, 47 milhões de brasileiros não têm acesso à banda larga móvel. Temos o desafio de levar oferta de 3G ou superior aos distritos não sedes de Municípios e de levar o 4G ou superior às sedes dos Municípios com menos de 30 mil habitantes.

E como podemos fazer isso, Sr. Presidente? Acredito que a Anatel tem três instrumentos importantíssimos para fazê-lo: editais de radiofrequência, sanções de obrigação de fazer e os termos de ajustamento de conduta. Utilizando desses instrumentos com os olhos voltados para assinalar lacunas, Sr. Presidente, com certeza nós haveremos de alcançar essa inclusão.

E o segundo desafio que considero relevante, para finalizar, Sr. Presidente, seria a implantação do desenvolvimento da quinta geração de tecnologia. Esse é um outro desafio que o País tem e que passa pela Anatel.

O Conselho Diretor da Anatel em breve aprovará o edital do 5G, o qual será um dos maiores do mundo em termos de quantidade de espectro a ser licitado, 3.710 MHz em quatro faixas de radiofrequências.

Como já disse, tive a honra de relatar a consulta pública do edital e sua versão final está agora sob a relatoria do Conselheiro Carlos Baigorri, que examinará a proposta com o seu brilhantismo habitual.

No Brasil, o impacto do 5G no crescimento econômico deverá ser de aproximadamente R\$250 bilhões até o ano de 2035, conforme estimativa do Ministério da Economia. Além disso, a nova tecnologia permitirá o desenvolvimento de aplicações inovadoras e disruptivas, como cirurgias a distância, casas autônomas e cidades inteligentes.

A tendência é que esse leilão seja um leilão não arrecadatário de contrapartidas e que haverá, Sr. Presidente, de trazer a quinta geração de tecnologia ao grande avanço do Brasil.

De modo que, Sr. Presidente, para concluir, eu me comprometo aqui perante V. Exa. e perante os nobres Senadores que, caso este Senado me dê a honra de aprovar o meu nome na indicação para mais um mandato na Anatel, comprometo-me com os ideais que aqui defendi e com a certeza de que haveremos de cumprir o mandato com êxito e de forma profícua como estou aqui me mostrando.

Eu agradeço aos Srs. e Sras. Senadoras e devolvo a palavra a V. Exa., Sr. Presidente, sem antes, contudo, cumprimentá-lo e dizer que V. Exa., para mim, é um dos homens públicos mais brilhantes deste País, não só aqui pela atuação no Senado como na atuação que teve na Câmara dos Deputados.

Meu abraço e meus cumprimentos.

Devolvo a palavra a V. Exa. e agradeço, colocando-me à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Muito obrigado a V. Sa. Agradeço a distinta consideração e, enquanto V. Sa. se manifestava aqui, eu recebi, inclusive, a manifestação de colegas de quando eu era Deputado Federal e que conhecem a atuação de V. Sa., registro aqui, por exemplo, o contato do Deputado Domingos Neto, fazendo referência a V. Sa. Obrigado pela menção que faz. E eu divido aqui com os meus pares o sucesso da nossa atuação nesta Casa, que é fruto de uma ação colaborativa de todos os Parlamentares, de todos os segmentos, de todos os matizes políticos.

Na sequência, para sua manifestação, o Sr. Alexandre Porto Mendes Souza, indicado para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

V. Sa. tem a palavra por até 10 minutos.

O SR. ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA (Para expor.) - Boa noite, Exmo. Sr. Presidente desta Comissão, Senador Marcos Rogério, gostaria de cumprimentar também o Senador Acir Gurgacz, relator de meu processo que tramita aqui nesta Casa, cumprimento todos os Senadores e Senadoras aqui presentes e todos aqueles que nos acompanham remotamente.

Inicialmente, Sr. Presidente, eu preparei aqui uma breve explanação. Serei bem sucinto. Pretendo não gastar todo o tempo que me foi disponibilizado. Farei uma breve apresentação pessoal. Falarei, de forma muito sucinta, da minha atividade profissional na ANTT. Abordarei os principais desafios do setor de atuação da agência e, por fim, concluirei acerca do meu perfil, o qual submeto à apreciação desta Casa.

Meu nome é Alexandre. Eu tenho 43 anos, sou natural aqui de Brasília. Engenheiro eletrônico pela Universidade Federal de Uberlândia, pós-graduado *lato sensu* em transportes pela Universidade de Brasília.

Ingressei no serviço público federal em 2009, na ANTT, onde trabalhei na Gerência de Regulação, sendo responsável pelo 1º Ciclo de Revisão Tarifária do Setor Ferroviário Brasileiro, que teve como resultado a redução dos tetos tarifários da ordem de 25%. Tive a oportunidade de conduzir as audiências públicas das principais normas do setor ferroviário, em especial a norma de direito de passagem e o regulamento dos usuários. Depois, fui promovido à Superintendência de Ferrovias, onde tive a oportunidade de conduzir o processo de licitação da Ferrovia Norte-Sul, ferrovia cujo contrato foi assinado em 2019 e que trouxe investimentos aí da ordem de R\$3 bilhões, e nós temos hoje um contrato que está adimplente, e a gente espera colocar o Tramo Sul em operação já no início de 2021. Fui responsável também pela condução dos processos de prorrogação antecipada no âmbito da ANTT. Destaco o processo da malha paulista, que trouxe R\$6 bilhões de investimentos, capacitando a linha férrea para escoamento da produção do Mato Grosso até o porto de Santos e também os processos de prorrogação da Vale, cuja contrapartida vai propiciar a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste. Serão quase 400km de novas linhas. De tudo isso eu tive o privilégio de poder participar.

É importante destacar o papel da ANTT de executar as políticas públicas no seu âmbito de atuação, políticas formuladas pelo Governo Federal, e nós temos grandes desafios. Temos um programa de concessões ousadas do Governo Federal, e, para a gente trazer investimentos na nossa malha ferroviária e no setor rodoviário, é importante trazer segurança jurídica e estabilidade regulatória para que o investidor acredite no nosso País e a gente consiga trazer realmente os investimentos de que o nosso País tanto precisa.

Na área de ferrovias, destaco o Projeto de Lei 261, de autoria do Senador José Serra e de relatoria do Senador Jean Paul, com quem eu tive o privilégio de participar de um seminário recentemente. Estamos ansiosos pelo trâmite, no Legislativo, desse importante marco regulatório no País. Da mesma forma, quanto ao transporte regional interestadual de passageiros, temos um projeto de lei que também tramita nesta Casa, e a agência anseia pela sua regulamentação, que será feita com muita transparência, com participação social, em que a gente busca estabelecer critérios técnicos, critérios objetivos, para que a gente possa ter um setor estável e prover um serviço adequado aos usuários.

Por fim, eu gostaria de dizer aos Senadores e Senadoras que meu perfil é técnico. Construí minha vida profissional na ANTT com base no diálogo, na tentativa de construir o consenso, sempre lastreado em questões técnicas.

Nosso compromisso é com a transparência, e é uma satisfação ter a indicação do Governo Federal para exercer esse cargo de diretor da ANTT, caso esta Casa possa me honrar com tamanho privilégio. E me coloco à disposição de todos os Senadores e as Senadoras que aqui estão presentes.

Devolvo a palavra ao Presidente da Comissão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Quero, aqui, na condição de Vice-Presidente da Comissão, mas também como Presidente eventual, saudar todos os companheiros que aqui estão, os Senadores, muitos que já vieram votar.

Aqui, na sequência, vou fazer questão de, enquanto o Presidente volta, chamar agora o indicado Dr. Davi Ferreira Gomes Barreto para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

E eu faço questão, até invertendo aqui, porque eu fazia questão realmente de estar aqui para ouvir, na condição de Presidente, o Dr. Barreto.

V. Sa. teve aqui a relatoria do Senador Jayme Campos quando da sua indicação e já na época V. Sa. sabia da importância que representa a ANTT para o meu Estado, o Estado de Mato Grosso.

Estado em que temos hoje a concessão da 163, da divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop, uma concessão que hoje, como outras no Brasil, passa por muitos problemas, problemas que a população não aguenta mais esperar para resolver.

A concessionária hoje não tem mais condições de tocar aquela concessão. A população eu acho que já está chegando num ponto de revolta realmente. E às vezes nos sentimos um pouco enfraquecidos porque nós, aqui nesta Comissão, demos muito apoio a essa concessão, inclusive a essa concessionária, pedindo paciência para a população, exatamente porque

nós entendíamos que uma nova licitação poderia demorar muito mais. Mas o fato é que já se passam alguns anos e aquilo que a gente esperava que pudesse ser resolvido até hoje não foi resolvido.

Então, Dr. Davi, em seu nome e em nome de toda a diretoria, o Alexandre, que agora acaba de falar, eu quero aqui cobrar realmente. Não sei se vou ter a oportunidade de voltar aqui, Presidente, mas de cobrar realmente uma posição mais firme da ANTT. Não dá para aguentar mais.

Nós queremos, sim, a presença da ANTT efetivamente lá no nosso Estado porque, com uma concessão tão grande como essa, a estrada principal, troncal principal do Estado, que são as BRs 163, 364 e 070, todas elas sobrepostas, com níveis de acidentes insuportáveis, travancando o desenvolvimento.

E aí o nosso Estado, mesmo na pandemia, conseguimos aumentar a nossa produção, aumentar a exportação, ajudando o Brasil. E, aí, não é possível que aqueles produtores sulistas que para lá foram acreditar, produzir para o Brasil não podem ser penalizados com morte e principalmente com a dificuldade de poder transportar os seus produtos. Tanto é que uma saca de milho, para sair lá do norte de Mato Grosso, às vezes custa mais do que o dobro do produto para chegar ao Nordeste.

Então, nós precisamos avançar as ferrovias. A ferrovia que está parada em Rondonópolis nós queremos que avance, para Cuiabá, indo até ao Nortão. Agora felizmente esse governo do Ministro Tarcísio tomou a decisão em relação à Fico e a ANTT fez o seu papel. Muito bom. A esperança nossa é que possamos assinar esse contrato e começar o mais rápido possível a construção da Fico, de Mara Rosa até Água Boa. Já estivemos lá com a diretoria, com o Dr. Davi, que sempre nos recebeu muito bem. Então, eu estou fazendo aqui uma cobrança mais em nome da população, que está realmente revoltada e às vezes cobra de todos nós uma posição mais firme.

Assim como queremos também a construção da Ferrogrão. É importante. Ou seja, queremos mais estradas no Estado, mais estradas concessionadas, tanto é que estamos trabalhando para fazer a concessão também da 163, de Sinop até Miritituba, até Santarém; também a 364, de Rondonópolis até a divisa de Goiás.

Portanto, eu conversava aqui com o nosso diretor agora há pouco, Presidente, a responsabilidade de V. Sas. é muito grande. Aqui há a Agência Nacional do Petróleo. Olha, aqui o nosso diretor ali, Vicente, falava tanto do que falta para o Brasil, e nós vemos, por exemplo, a nossa região da 163 com duas fibras óticas ao longo da estrada, que ainda não têm utilização porque as coisas não aconteceram ainda, a finalização, às vezes, e as obras inacabadas, não é?

Eu fiquei revoltado ao visitar o FNDE esta semana e lá o diretor me dizer que há 3 mil creches inacabadas no Brasil. Uma obra inacabada não serve para nada, ainda mais uma creche, que é para atender as crianças, que representam o futuro deste País.

Portanto, ao convidar o nosso Presidente para reassumir, eu faço aqui praticamente um desabafo, não na pessoa do Dr. Davi, porque já votei e tenho certeza de que V.Sa. assume esse cargo com muito mais responsabilidade e, mais ainda, com muito mais condições de poder dar resposta ao Brasil, que é o que a gente tanto espera.

Então, desejo a V.Sa., aí no seu relatório, a sua argumentação, mas, como eu já o conheço e já votei, eu tenho certeza de que V.Sa. vai ser aprovado e, com certeza, sabe da responsabilidade que é assumir, principalmente também, a diretoria-geral, já que V.Sa. hoje é diretor e conhece o dia a dia da agência como ninguém.

Eu passo a palavra ao Dr. Davi Barreto.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO (Para expor.) - Boa noite a todos. Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, Senador Marcos Rogério, também Relator da matéria; cumprimento também o Senador Wellington e agradeço as palavras; em nome dos senhores, cumprimento a todos os Parlamentares aqui presentes; cumprimento também as demais autoridades que são sabatinadas hoje e o público que assiste e que acompanha esta reunião.

Eu gostaria também, antes de tudo, de agradecer ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, e ao Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, pela indicação e pela confiança depositada na minha pessoa.

É uma honra pela segunda vez estar aqui nesta Casa e submeter humildemente o meu nome à disposição do Senado Federal e do País, para ocupar uma cadeira da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres, agora na posição de Diretor-Geral.

Quando estive nesta nobre Comissão, há cerca de um ano e meio, ressaltai o déficit nacional em investimentos em infraestrutura, bem como o desafio de incrementá-los na velocidade com que o País precisa. Observem que o Brasil historicamente sempre enfrentou dificuldades em aumentar o nível de investimentos necessários para suprir suas necessidades de desenvolvimento econômico e social. Se olharmos uma série histórica dos últimos 20 anos, notaremos que o nosso investimento em infraestrutura, como percentual do Produto Interno Bruto, sempre orbitou a taxa de 2% do PIB, o que é muito baixo.

No setor de transportes terrestres, o resultado desse baixo nível de investimento se reflete em nossa reduzida densidade da malha rodoviária pavimentada, mais de dez vezes menor que a americana ou que a chinesa.

De forma semelhante, a densidade da nossa malha ferroviária é nove vezes menor que a americana e quatro vezes menor que a chinesa. E por esse motivo, mesmo sendo um País de dimensões continentais e um grande exportador de *commodities*, transportamos ainda apenas 15% da nossa carga por ferrovias.

É interessante também observar que esse resultado não é necessariamente função de escassez de recursos públicos, pois mesmo nos anos de *boom* econômico, na segunda metade dos anos 2000, por exemplo, esse índice de 2% do PIB permaneceu praticamente inalterado. Por outro lado, as evidências empíricas demonstram que bons projetos e um ambiente regulatório estável, com regras do jogo bem desenhadas, associados à segurança jurídica e respeito aos contratos, são capazes de atrair investimentos de forma efetiva. E é isso o que a ANTT e o País precisam oferecer: bons projetos e boa regulação.

O Governo Federal tem um plano ousado de investimentos privados. A contratação de quase R\$250 bilhões nos próximos anos é um planejamento que, além de ousado, é robusto e consistente. Primeiro, porque oferece um amplo portfólio de oportunidades, nos mais diversos setores, a exemplo dos ativos de rodovias e ferrovias, seja novas concessões, prorrogações antecipadas, relicitação de contratos existentes. Segundo, porque tem projetos de qualidade. A gente aprendeu com os erros do passado e com as falhas do passado. Hoje temos modelos regulatórios mais sofisticados e eficientes, mitigamos problemas de seleção adversa e risco moral, temos projetos de engenharia mais detalhados, capazes de reduzir o risco de Capex, estudos de demanda e modelos econométricos mais robustos que possibilitam diminuir as incertezas dos projetos. E, terceiro, pois estamos construindo órgãos reguladores cada vez mais técnicos, mais independentes, mais capazes de resolver os complexos desafios que se apresentam diariamente.

E alguns resultados já podem ser percebidos. No setor ferroviário, por exemplo, foram concluídas prorrogações antecipadas da Rumo Malha Paulista e das ferrovias da Vale.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Sr. Presidente, pela ordem.

Eu queria pedir ao Sr. Davi que falasse um pouco mais alto e sem máscara, porque não estou conseguindo ouvir.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - A questão da máscara é opção dele. Agradeço a V. Exa.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - É que na hora de falar é...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Vou pedir ao pessoal da técnica que aumente um pouco o som do microfone do indicado Davi Barreto.

Fique à vontade quanto à máscara. Se quiser colocar, o som será adequado.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO (Para expor.) - Está ótimo. Obrigado, Senadora. Boa noite, Senadora.

Pois bem, como comentei, alguns desses resultados já podem ser percebidos. Na Malha Paulista... No setor ferroviário, por exemplo, foram prorrogadas a Malha Paulista e as ferrovias da Vale. A Malha Paulista, um importante corredor de exportação de grãos do Centro-Oeste brasileiro, vai receber investimentos de R\$6 bilhões, e isso vai permitir dobrar a capacidade da ferrovia já nos próximos cinco anos. Dez mil empregos vão ser gerados somente com essa prorrogação. As prorrogações da Vale, por seu turno, permitirão a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, obra totalmente financiada e construída pela própria Vale. Ao mesmo tempo, a concessionária também será obrigada a usar recursos livres, da sua outorga, para comprar trilhos para o trecho II da Fiol, atualmente em construção.

Falando na Fiol, a concessão do trecho U, entre Ilhéus e Caetité, foi recentemente aprovada pelo TCU, e a diretora da ANTT deve autorizar a publicação do edital, se tudo der certo, já na reunião de amanhã, permitindo o leilão logo no início de 2021, e finalmente dando corpo a esse empreendimento tão importante para a Bahia e para toda a Região Nordeste.

Estão previstas também as concessões da Ferrogrão, as prorrogações da FCA, da MRS, da Malha Sul, a relicitação da Malha Oeste. A conclusão desses projetos permitirá migrar a participação do modo ferroviário da matriz de transportes de 15% para 30%, proporcionando uma significativa redução dos custos e do frete e trazendo mais competitividade para o País.

No setor rodoviário, a agência vem desenhando novos modelos de concessão, com novas regras contratuais e mecanismos sofisticados de mitigação e compartilhamento de riscos, tornando os projetos mais atrativos e com maior segurança de

sucesso na execução contratual. Os ativos concedidos em 2019, com a BR-364 e 365, com a BR-101, em Santa Catarina, com o trecho sul, já estão com obras em andamento, inclusive antecipando investimentos mesmo em período de crise.

O Tribunal de Contas da União recentemente aprovou as modelagens da BR-153, Goiás-Tocantins; da BR-163, Mato Grosso-Pará. A primeira, um trecho que teve a caducidade declarada pelo Poder Executivo e agora inaugura um novo modelo regulatório; a segunda, uma das mais importantes devido ao escoamento da produção agrícola nacional, cuja pavimentação foi recentemente concluída e agora pretende-se buscar a manutenção da qualidade da rodovia até a entrada de operação da Ferrogrão.

Em breve, teremos também as concessões da BR-381, 262 Minas Gerais-Espírito Santo, a concessão da Dutra e dessa RT, e, paralelamente, a ANTT vem trabalhando, como bem cobrou o Senador Wellington, e resolveu os passivos existentes das antigas concessões. Problemas históricos sobre o contorno de Florianópolis, a relicitação da BR-040 finalmente estão sendo resolvidos pela agência, e todo esse processo é resultado de uma profunda reforma na estrutura e nos procedimentos da agência.

A agência promoveu neste ano uma mudança regimental, priorizando seus recursos financeiros e humanos para as suas áreas finalísticas, fortalecendo as superintendências que tratam de rodovias, de ferrovias, de transporte de passageiros, de carga, de fiscalização e, ao mesmo tempo, foi criada a superintendência de concessões com foco exclusivo nos novos projetos de infraestrutura.

Ao mesmo tempo, a ANTT vem aperfeiçoando seus processos e procedimentos com iniciativas como a Redução do Fardo Regulatório, em que já foram revogados mais de mil atos obsoletos, revisões de metodologias de análise de impacto regulatório, de análise de resultado regulatório e a implementação de uma nova abordagem de regulação responsiva, alinhando os processos de regulação e de fiscalização.

Tudo isso fazendo cada vez mais o uso intensivo de tecnologia da informação, a exemplo do canal Rede Brasil, do nosso recém-inaugurado Centro Nacional de Supervisão Operacional, que está levando a fiscalização da agência para um novo patamar.

Sras. Senadoras, Srs. Senadores, eu tive a oportunidade de participar ativamente da grande maioria das iniciativas aqui narradas e vem sendo uma grande satisfação, a cada dia, trabalhar com a equipe da ANTT. São gestores especialistas extremamente qualificados e comprometidos com o País. A ANTT tem um papel relevantíssimo para o setor de transportes e para o Brasil.

Como servidor público, como pai de família, como brasileiro que quer ajudar a construir um país melhor, eu me coloco aqui à disposição desta Casa Legislativa para continuar contribuindo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Eu agradeço enormemente o tempo que me foi disponibilizado, Senador Marcos Rogério, e a oportunidade que me foi dada para fazer essa breve apresentação e para colocá-la à disposição mais uma vez aqui no Senado.

Muito obrigado mesmo a todos e estou à disposição para qualquer questionamento necessário.

Muito obrigado.

Uma boa noite.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Sa., Dr. Davi Ferreira Gomes Barreto, indicado Diretor-Geral da ANTT.

Nós ainda temos um indicado para sua manifestação e, na sequência, passaremos, então, às arguições, aos questionamentos, às ponderações das Sras. e dos Srs. Senadores.

Reitero, uma vez mais, aos Senadores que estão em seus gabinetes que nós já estamos com o painel de votação aberto, tanto nos totens de votação, quanto aqui no gabinete, na sala da Comissão.

Com a palavra o indicado Dr. Arnaldo Silva Junior para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por até dez minutos.

O SR. ARNALDO SILVA JUNIOR (Para expor.) - Exmo. Senador Marcos Rogério, Presidente desta Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, quero cumprimentá-lo e, cumprimentando V. Exa., também cumprimentar todos os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras.

Quero dizer que é um momento de muita honra e alegria participar, pela primeira vez, de um processo de indicação a uma agência reguladora, no caso a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Quero cumprimentar também o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, agradecendo a confiança pelo envio da mensagem ao Senado Federal.

Quero cumprimentar e agradecer ao Senador Weverton, Relator do meu processo de indicação nesta Casa.

E quero cumprimentar também, de forma muito especial, o Senador Rodrigo Pacheco pela confiança e pela indicação do meu nome. Trata-se de um Senador que tem honrado, pelo seu trabalho e pelos relevantes serviços prestados à Nação brasileira, o Senado Federal.

Sr. Presidente, Sras. Senadoras e Srs. Senadores, quero destacar, primeiramente, alguns pontos da questão curricular, haja vista que esses pontos serão importantes também para justificar a possibilidade, em sendo aprovado por esta Comissão, de contribuir com os trabalhos relevantes dessa agência reguladora, diga-se de passagem, uma agência de grande importância para o desenvolvimento econômico e para o desenvolvimento da malha ferroviária e rodoviária, enfim, do transporte como serviço público essencial, inclusive, como é do nosso entendimento, um direito fundamental do cidadão.

Sou formado em Direito pela Universidade Federal de Uberlândia, com mestrado e doutorado pela Pontifícia Universidade Católica de Minas em Direito Público e com alguns cursos específicos, também na área do Direito Público, cursos esses internacionais. Eu destaco aqui o Curso de Direitos Fundamentais na Universidade Castilla La Mancha, em Toledo, na Espanha, inclusive com apresentação em seminário internacional, registrada e devidamente publicada, e o Curso de Contratações Públicas, um breve curso de especialização na Universidade de Coimbra, em Portugal.

Também destaco o exercício da atividade profissional na área do Direito Público, com mais de 20 anos de advocacia, sempre voltado para essa atividade específica, o que me possibilitou o desenvolvimento de trabalhos importantes e uma experiência profissional com que eu pude, a cada dia, aprofundar o conhecimento nessa matéria, à qual dedico mais da metade da minha vida, isto é, ao estudo do Direito Administrativo, do Direito Constitucional e do Direito Público em especial.

Sou autor de obras publicadas nessa área. Destaco um livro específico da matéria dos servidores públicos municipais, com o qual tenho muita alegria e no qual registro um respeito enorme por toda a atividade no serviço público de modo geral.

Digo isso porque, aliado a essa formação acadêmica, bem como à experiência profissional na advocacia, no Direito Público, tive também a grata oportunidade de exercer um mandato parlamentar na condição de Deputado Estadual, durante o período de 2015 a 2018, pelo Estado de Minas Gerais, na Assembleia Legislativa de Minas.

Vejo, Sr. Presidente, nobres Senadores e Senadoras, que essa experiência nos possibilitará enfrentarmos desafios que são proeminentes, desafios esses de compatibilizar os anseios do mercado às questões tarifárias, de competitividade e de aperfeiçoamento dos serviços, sem jamais deixar de voltar os olhos para a questão da segurança contratual, para a questão legislativa e o respeito à legislação brasileira sobre a matéria e para a vinculação constitucional que o tema do Direito Público, ligado à questão de infraestrutura em nosso País, requer e nos cobra, para que a gente possa ter um efetivo aperfeiçoamento do serviço público de transportes no Brasil, aliado com esse entendimento principalmente voltado para o art. 6º da nossa Constituição, que contemporizou e admitiu como direito fundamental do cidadão brasileiro o direito ao transporte.

Dentre os desafios, nós temos ainda a questão da necessidade de revisão de modelos ou modelagem de concessões e permissões, do enfrentamento da questão da autorização, que é um assunto extremamente debatido e colocado em pauta. Há a questão das condições que nós teremos, sem dúvida alguma, através da revisão ou da reorganização, de uma modernização da gestão reguladora, principalmente através de uma leitura ou releitura de conceitos fundamentais do Direito Administrativo e do Direito Público de um modo geral, para que a gente possa avançar na visão moderna da aplicação das normas do Direito para a efetividade da prestação do serviço ao cidadão brasileiro.

Sou sabedor de que estarei compondo um órgão colegiado, onde se faz necessário muito diálogo, onde se faz necessário contemporizar posições, onde se faz necessário estabelecer ali uma permanente discussão técnica e jurídica no avanço e na implementação das questões necessárias ao desenvolvimento da infraestrutura em nosso País.

Para finalizar, quero registrar que, em sendo aprovado o meu nome para essa indicação à Diretoria da ANTT, haverá total respeito e vinculação às normas jurídicas, principalmente de competência legislativa, sabedor que sou de que uma agência reguladora está ali para desenvolver as suas atribuições, principalmente no que diz respeito aos atos de gestão reguladora, fiscalização, implementação das normas efetivamente concebidas e aprovadas pelo Poder Legislativo nacional.

Quero agradecer a todos os Senadores e Senadoras pela oportunidade e, principalmente, por eu ter a condição de participar de um momento tão especial como este.

Muito obrigado a todos. Boa noite!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Sa., Dr. Arnaldo Silva Junior, pela sua sucinta apresentação.

Neste momento, passaremos às manifestações das Sras. Senadoras e dos Srs. Senadores, com o direito à fala de resposta dos indicados.

Eu tenho aqui uma relação dos Senadores que estão presentes e outra dos que estão no sistema remoto. Para não ser injusto com quem está no sistema remoto, eu faria a alternância entre quem está presente e quem está remotamente pedindo a palavra.

Os relatores têm precedência nas suas manifestações. Dos que relataram, está aqui apenas o Senador Wellington Fagundes, que é o primeiro inscrito para se manifestar.

V. Exa. tem a palavra.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Sr. Presidente, pela ordem!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Pela ordem, fala a Senadora Kátia.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Pela ordem.) - Com todo o respeito aos que estão em casa, eu gostaria de discordar. Nós estamos aqui até as 8 horas da noite, presencialmente, correndo todos os riscos da Covid. Eu acho que os colegas que estão em casa vão concordar que nós que estamos presencialmente aqui deveríamos ter a prerrogativa das primeiras perguntas. E, depois, sim, aqueles que entenderam que deveriam ficar em casa por conta do risco - eles têm todo o meu respeito e concordância - poderiam perguntar, já que estão em casa, adequadamente aguardando. Já são 8 horas da noite. Eu gostaria que o senhor reconsiderasse isso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Senadora Kátia, eu faço uma ponderação a V. Exa., porque os Senadores - e foi essa a orientação dada no início - vieram fazer a votação e retornaram, sendo que alguns ficaram remotamente. Dos que estão remotamente, só o Senador Esperidião Amin está inscrito para falar. Ele está, realmente, desde o início, conectado, sem sair da tela. Por essa razão, estou fazendo a defesa aqui, porque não é uma conexão que veio agora, pedindo a palavra.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - V. Exa. está fazendo a defesa, então, do Amin apenas?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - É que, dos inscritos, o único que está conectado é o Senador Amin. Então, eu daria a palavra alternadamente a ele e, na sequência, apenas aos que estão na reunião.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Aos que estão na reunião?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Isso! Agradeço a V. Exa. pela concordância. É que ele realmente está desde o início conectado e antenado com os debates.

O SR. LASIER MARTINS (PODEMOS - RS) - Pela ordem, Presidente!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Com a palavra o Senador... Pois não!

O SR. LASIER MARTINS (PODEMOS - RS. Pela ordem.) - V. Exa. poderia nos dizer qual é a ordem dos inscritos?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Considerando os Relatores - nem todos estão aqui -, os Senadores Wellington Fagundes, Vanderlan Cardoso, Acir Gurgacz, Weverton Rocha, Eduardo Gomes, Marcos Rogério - vou abrir mão da palavra -, Lasier Martins, Jean Paul Prates, Esperidião Amin e Kátia Abreu são os inscritos.

Eu penso que, dos relatores presentes, apenas o Senador Wellington Fagundes faria uso da palavra. Eu observo no Zoom que apenas o Senador Amin está conectado; os demais relatores não estão presentes. Na sequência, serão aqueles que estão aqui e que não foram relatores da matéria. Portanto, são três ou quatro apenas até este momento.

Com a palavra o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Sr. Presidente, eu vou tentar também ser rápido, até para respeitar os companheiros.

Primeiramente, a Dra. Flávia... Tive a oportunidade de ser o Relator. Quero aqui, mais uma vez, reafirmar nesta Comissão que eu sempre entendi que a agência, dada a importância que representa a Antaq... Principalmente neste momento em que o Brasil precisa mais ainda do setor aquaviário, nós precisamos modernizar muito os nossos portos, nós precisamos criar mais alternativas para fazer com que o nosso frete permita, cada vez mais, uma competitividade internacional. Eu entendo que a Antaq tem um papel preponderante neste momento no País também.

Por isso, também fiz questão de manifestar o voto favorável a V. Sa., Dra. Flávia, dada a importância que representa também o seu conhecimento técnico, por ser da casa, por conhecer realmente como funciona a Antaq.

A minha posição aqui sempre foi a de que a agência - é o caso de algumas agências, mas principalmente da Antaq -, por ter só três diretores, até se apequena. Então, aqui sempre defendi que nós temos que buscar criar mais duas diretorias da Antaq. Já falei com o Ministro da Infraestrutura e acredito que, logo no início do ano que vem, teremos a criação dessas novas duas diretorias, porque, numa diretoria de três, se falta um, já fica muito complicado para tomar as decisões.

Eu também quero aqui registrar a necessidade, principalmente, de a gente fazer com que a Antaq seja um pouco mais agressiva.

O Dr. Francisval está terminando o seu mandato - foi uma indicação praticamente do nosso Estado, o Estado de Mato Grosso -, e V. Sa. vai substituí-lo.

Aqui, nesta Comissão, eu já defendi muito os servidores da Antaq, mas entendo que temos que saber sempre separar muito bem o que é valorização do servidor e corporativismo. Espero que V. Sa. realmente assuma essa diretoria com essa visão.

Acho que a Antaq pode ser muito mais ainda uma agência de prestação de serviço à sociedade. Aqui mesmo no Congresso, penso que a diretoria da Antaq tem falhado em vir buscar, inclusive, a dotação orçamentária. Acho que até nesse aspecto a Antaq tem que estar mais presente aqui.

Todos vocês que estão sendo sabatinados... É comum isto: na hora da sabatina, todos vêm, buscam - estou falando isso para todos -, mas, depois, quando estão lá nas agências, nós temos dificuldade para conseguir até uma audiência. Então, espero que aqueles que estão aqui sendo sabatinados percebam e entendam que o nosso papel é o de ser exatamente um mediador entre a sociedade e todos os Poderes do nosso País. Espero que V. Sas. compreendam isso, compreendam exatamente o papel do Parlamentar quando vai lá, angustiado, cobrar por que, às vezes, as coisas não estão acontecendo, por que não chega um celular à zona rural ou por que não chega o atendimento àquele que está mais distante. Por isso, esta fala aqui é para todos.

Dra. Flávia, fique tranquila. Assim como eu fiz com o Dr. Davi - fui à posse dele e, na hora em que terminou a cerimônia de posse, eu já pedi uma audiência no próprio auditório, e já tratamos de conversar sobre assuntos de interesse da minha população -, eu farei com V. Sa. também e com todos vocês, na medida do possível.

Eu quero aqui deixar uma pergunta e um compromisso aos diretores da ANTT que agora estão assumindo, ao nosso companheiro Davi Barreto, na condição de Presidente, e aos outros dois diretores também, o Alexandre Porto e o Arnaldo Silva Junior. Acho que não faltou o nome de nenhum.

Como eu disse na minha fala, não dá para aceitar Mato Grosso não ter uma agência regional da Antaq. Espero que vocês tomem essa decisão no mais tardar até janeiro do ano que vem. Eu gostaria de ouvir de V. Sas. se esse compromisso é possível de ser cumprido. Só isto que eu gostaria de saber: se é possível ser cumprido.

Mas eu gostaria de ouvir dos três, porque ela é um colegiado. Então, não adianta só o Presidente falar e depois o colegiado entender que não deve. Então, não vou jogar aqui essa responsabilidade apenas no Dr. Davi, não. Quero cobrar dos três que estão à frente, que estão assumindo.

No mais, Sr. Presidente, quero parabenizar V. Exa., que fez todo o esforço para que todos nós estivéssemos aqui, de forma presencial, porque, quando falta um diretor numa agência, seja ela de cinco, seja de quantos membros forem, faz muita falta realmente. Então, sempre a nossa luta aqui foi ter as agências completas, na sua plenitude, para que elas realmente pudessem cumprir o seu papel de servir ao Brasil. Acho que V. Exa., pela sua liderança, fez o seu papel de ajudar que as agências tenham o seu papel de reguladoras, mas de ajudar o Governo, porque o que estamos fazendo aqui é ajudar o Governo a ter mais agilidade e poder servir mais a sociedade.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Wellington Fagundes, Vice-Presidente desta Comissão, a colaboração sempre importante.

Apresento a proposta aqui, pauta já com maioria da agência. Há três.

Agradeço a V. Exa. as ponderações.

Na sequência, chamo para fazer a sua manifestação, pelo sistema remoto, pelo Zoom, o nobre Senador pelo Estado de Santa Catarina Esperidião Amin.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Presidente, eu faço minhas as palavras da Senadora Kátia Abreu. Todo o mundo sabe por que eu não pude viajar para Brasília hoje, mas quem está presente tem preferência. De forma que eu declino... Não declino de falar. Falarei mais no final e mais à vontade, especialmente em homenagem a Santo Esperidião, que é padroeiro deste dia, padroeiro dos oleiros e da Grécia.

Concordo em aguardar que os presentes falem primeiro e, depois, o senhor me concede a palavra.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa., sempre prestativo, Senador Esperidião Amin.

Então, na sequência, pela ordem de inscrição, Senador Vanderlan Cardoso.

(Pausa.)

Senador Acir Gurgacz.

(Pausa.)

Ausente.

Senador Weverton. (Pausa.)

Senador Eduardo Gomes. (Pausa.)

Senador Lasier Martins, V. Exa. tem a palavra para sua manifestação.

O SR. LASIER MARTINS (PODEMOS - RS. Para interpelar.) - Muito obrigado, Presidente Marcos Rogério.

O Senador Esperidião Amin é sempre muito cavalheiro, muito educado.

Em primeiro lugar, quero cumprimentar o elenco de indicados pelo Presidente da República, todos eles de grande qualidade, de muito preparo, pelo que vimos nas exposições até agora.

Para a maioria, eu me dou por satisfeito pelos relatórios. Então, quero me ater a uma pergunta a apenas três das personalidades indicadas, começando pela Dra. Flávia Takafashi, depois uma pergunta para a Dra. Tabita e uma pergunta depois para o Dr. Vicente.

Dra. Flávia, a senhora disse muito bem, no início da sua exposição, que o setor de transporte aquaviário é importantíssimo para o desenvolvimento do Brasil - e disse muito bem. Agora, há um setor que nos mantém inconformados, é com relação ao transporte pelas águas internas. Sabemos que o Brasil tem - e a senhora deve saber muito melhor e com mais precisão - de 10% a 14% da água doce do mundo, do Planeta; entretanto são muito mal exploradas. Os nossos rios são muito mal explorados. Eu venho de um Estado que é farto de rios, que é o Rio Grande do Sul. Entra governo, sai governo e não se aproveita nunca. E eu não sei bem se é por falta de infraestrutura para esse transporte aquaviário dos interiores ou se é pela força dos *lobbies* do setor rodoviário.

Então, eu queria ver com V. Sa., que agora assume esse importante cargo na Antaq, o que é possível fazer, porque as nossas rodovias estão atravancadas de veículos e nós temos o transporte aquaviário interno mais econômico, mais prático e pouco aproveitado até agora. Então, eu gostaria que V. Sa. dissertasse um pouquinho sobre isso e se a senhora já tem algum plano para esse setor, numa área do Governo Federal, que é a área da infraestrutura, que tem sido louvável sobre os vários aspectos. Eu não tenho dúvida hoje de que nós temos o melhor Ministro da República, o Ministro Tarcísio. E esse conjunto de pessoas indicadas certamente foram indicadas porque estão à altura de uma grande contribuição a esse ministério. Essa é a minha pergunta.

Para a Dra. Tabita, a minha pergunta é sobre a distribuição dos *royalties* para determinados Municípios brasileiros, porque alguns Municípios, como nós temos no Rio Grande do Sul, têm uma base de armazenagem muito importante.

A tancagem do petróleo, por exemplo, no Município de Osório, até bem pouco tempo recebia os *royalties*, mas aí houve a Portaria nº 29 da ANP e agora pouco a pouco foi interrompendo. Então, eu pergunto a V. Sa. se é justo que o Município - que, aliás, tem prosperado bastante nesses últimos anos - não receba mais se ele presta um serviço, se ele corre grandes riscos de segurança. A meu juízo, deveria continuar recebendo.

Conheço a luta que tem sido feita pelo Prefeito daquele Município junto aos tribunais. E, como V. Sa. passa a ocupar um cargo importante na ANP, acha que é possível resolver, retornar, reabrir essa discussão? Municípios que prestam esses serviços, que tenham um armazenamento de petróleo, não é justo que continuem recebendo?

E, para o nosso Dr. Vicente, a minha pergunta é a seguinte... O Dr. Vicente de Aquino dissertou bastante sobre o tema, mas eu, mesmo assim, quero formular uma pergunta. O marco regulatório do setor de telecomunicações está adequado aos desafios impostos pela tecnologia 5G? Quais as medidas legislativas, Dr. Vicente, devem, a seu juízo, ser implementadas? São as minhas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço ao nobre Senador Lasier Martins por suas ponderações, os seus questionamentos objetivos aos indicados.

Com a palavra o Senador Jean Paul Prates.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para interpelar.) - Obrigado Presidente.

Eu queria, Presidente, fazer aqui também, como o Senador Lasier, um *pot-pourri* de questionamentos rápidos, porém com algumas observações que eu reputo importantes. A primeira é genérica, é um guarda-chuva de observações, que diz respeito à satisfação que eu tenho, como Parlamentar e pessoa que trabalhou em regulação praticamente toda a minha vida e como um Parlamentar que se posta como defensor das agências reguladoras, independentemente do governo que estiver em exercício, de ver aqui, cada vez mais, perfis egressos das próprias agências.

E aí eu quero pegar o seu exemplo, Tabita - não sei se é "Tábita" ou "Tabita" -, para ilustrar isso aqui que eu estou dizendo. Tabita, quando nasceu em 1985, eu estava saindo do Colégio São Bento, lá do Rio. Em 1997, quando eu fiz a coordenação da elaboração da Lei do Petróleo, você estava com 12 anos, é isso? Em 2006, com 21, quando você entrou na ANP; e agora, em 2020, 35 anos, formada dentro da ANP. A quem nos ouve em casa, Tabita é um exemplo de pessoa que percorreu a carreira de regulador dentro da ANP e foi qualificada, ao longo desse tempo, por conta do Estado brasileiro. Você é a formação propriamente dita de uma servidora do Estado brasileiro. Então, quero te parabenizar, parabenizar o Brasil e por que não também o Presidente e o ministro, que participaram dessa decisão. E quero dizer que ela já ocorreu antes, só que acontece que a maior parte das nossas agências foi, como eu disse aqui, formada no final dos anos 90. Então, a sua carreira, justamente, exemplifica o fato de que não é a primeira diretora mulher na ANP - a Diretora Magda já estava nessa posição -, mas é a primeira diretora da geração ANP.

Saudando os servidores e as carreiras, as pessoas de carreira da ANP, quero saudar também as demais agências reguladoras que vêm produzindo gerações novas, como eu disse, de servidores formados à custa do Estado brasileiro e que trabalharão por conta e para a defesa do Estado brasileiro, independentemente da forma do governo, do matiz político, mas colocando acima de tudo o interesse brasileiro e, portanto, também do consumidor, do usuário, do investidor. Mas todos dentro de uma harmonia de interesses e não um em detrimento do outro.

Eu queria perguntar especificamente para a Diretora Tabita sobre uma preocupação que eu tenho aqui e que já expressei várias vezes, Presidente, que é em relação a alguns eventos novos que estão acontecendo. E aí eu não posso me furtar de colocar o boné de Parlamentar da oposição e criticar a forma como está sendo feita, sem entrar no mérito se é um viés privatista ou não que foi eleito, com toda a legitimidade que o processo eleitoral, até prova em contrário, apresentou, mas a forma como está sendo feita, indiscriminada e não planejadamente, a meu ver, a venda dos ativos de refino no Brasil, como também foi feita a venda dos ativos de dutos de gás.

E aí quero apresentar um panorama aqui rápido. Eu acho que, do alto de uma certa experiência que tenho como elaborador de políticas regulatórias no País desde a década de 1990, na exploração e produção nós estamos bem servidos. Temos bancos de dados funcionando bem dentro das limitações de todos os recursos que nós temos como Estado brasileiro. Mas, enfim, delimitação de blocos, promoção de licitações, licitações transparentes que ocorreram durante todo esse período de 1997 para cá, o acompanhamento do desenvolvimento e da produção. Enfim, o próprio acompanhamento dos *royalties*, Senador Lasier, que tem uma superintendência específica para tratar, que atende Prefeitos, que atende movimentos, reuniões de Prefeitos, reuniões de interessados. Enfim, estamos bem. Em relação a essa área, a ANP está bem servida e não há no horizonte alarme de cuidados.

Mas, no transporte e logística, temos uma luz amarela. E, no refino, temos muitas preocupações, porque a Superintendência de Refino e, a rigor, a matéria refino em si, no histórico da ANP, não foram acostumados a lidar com a situação que vão viver em poucos instantes, graças à malograda e malfeita forma de vender oito refinarias de uma vez, oito refinarias complementares e que vão afetar, e muito... E digo a vocês, vaticino um caos terrível nesse mercado, independentemente de a própria ANP poder agir. Digo isso porque sinto que as forças, inclusive de mercado - o Brasil com 48 companhias regionais de combustível -, estão preocupadas com a formação de monopólios regionais incontroláveis em virtude da venda dessas refinarias que foram, como eu disse, construídas num plano de Estado completamente diferente e que, mesmo que pudesse ser mudado, com toda a legitimidade, isso deveria ser feito com muito mais parcimônia, com muito mais consulta, muito mais cuidado. O que vai acontecer é que refinarias que hoje trabalham em cooperação, complementando umas as

outras, com perfis de refino e de produto final completamente diferentes, serão, entre aspas, "obrigadas" a competir. E não competirão, mas, se competirem, competirão de forma predatória umas com as outras. A ANP vai ter que abrir o olho para isso, e talvez - e aí a minha pergunta - não esteja preparada para isso.

Tanto isso é verdade que o próprio Brasilcom solicitou e obteve do Ministro Bento uma sinalização de que a ANP estaria trabalhando em resoluções nesse sentido, e elas não saíram até agora. E os processos de venda de refino estão ocorrendo. E o pior que pode acontecer: os investidores estão comprando essas unidades, considerando essas unidades como desoneradas, Presidente, ou seja, como refinarias que não têm limitações na sua gestão; podem vender para quem quiserem pelo preço que quiserem e operar da forma que quiserem. As limitações virão depois. E esses investidores terão todo o direito de dizer que estão sendo vítimas de insegurança regulatória ou o argumento que seja, insegurança jurídica, etc.

O Estado brasileiro tem a obrigação, Presidente, de votar um projeto de lei para que passe pelo Congresso Nacional a autorização de vender refinarias no Brasil, porque isso faz parte de uma programação muito mais séria e tem a ver com a própria estrutura do Estado brasileiro, que atua nesses casos como organizador desse setor e, portanto, dele dependem todos os setores - do frete, do agronegócio, do frete ferroviário também, porque é diesel, enfim, toda a economia depende do sangue combustível que corre nas suas veias. E isso agora está sendo colocado muito em xeque a meu ver. Então, a minha primeira preocupação é essa.

A segunda preocupação é com os monopólios naturais do transporte, sabedores todos nós de que até hoje, desde 1997, nós não conseguimos... E saúdo aqui o trabalho louvável do atual Diretor e ex-Superintendente de Gás Natural, Cesário Cecchi, mas, desde o início da ANP, tentou regular por resoluções monopólios naturais do transporte de gás e não conseguiu ter força, ou política ou regulatória ou o que fosse, a ponto de termos duas Leis do Gás: uma em 2005 e uma agora, de novo, para corrigir a de 2005. E ambas não resultaram e não resultarão, provavelmente, num ambiente ideal ainda, porque o ambiente ideal de regular o transporte é na seara infralegal, na seara da ANP.

À época, eu escrevi um artigo, em 2005, dizendo que a Lei do Gás de 2005 é o atestado de incompetência da Agência Nacional do Petróleo...

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para expor.) - ... quanto a essa matéria, evidentemente - quanto a essa matéria. Competência ou impossibilidade de agir.

Peço um tempo adicional aqui, já que estou juntando todas as agências numa fala só, rapidamente passando para a questão da Anatel. Neste caso, ao candidato a Diretor Vicente, eu só perguntaria a respeito da real possibilidade de investirmos e termos massificação quanto às conexões em banda larga.

O Presidente vai lembrar que nós fizemos um acordo. Existe um acordo pendente nesta Casa quando foi aprovado aqui no Senado Federal o PLC 79, que virou Lei 13.789, de outubro de 2019. Na ocasião, o Líder do Governo no Senado propôs um acordo, que cito aqui, entre aspas:

Afirmo [...], Sr. Presidente: há um acordo que foi feito pelos partidos aqui; nós vamos apresentar um projeto de lei que vai definir uma política pública de aplicação dos recursos para expansão da banda larga. Assim como foi feito no Luz para Todos, haverá um programa de banda larga para todos, para poder priorizar a implantação da banda larga no Norte e no Nordeste. [...]

Portanto, vamos construir uma aprovação do projeto de lei, com urgência urgentíssima, para definir a política de aplicação dos investimentos em banda larga no nosso País.

Isso na época da aprovação do PLC 79.

Continuo citando as palavras do Líder do Governo:

Sr. Presidente, apenas para ratificar os termos do acordo que foi celebrado com todos os partidos desta Casa, mas de forma especial com os partidos de oposição. [E eu me incluo nestes.] Quero, inclusive, destacar a atuação do Ministro Marcos Pontes, que avalizou os entendimentos que mantive aqui, nesta Casa, com as Lideranças partidárias, e, dentro de um tempo muito curto, nós iremos trazer uma proposta de um texto que vai resguardar os investimentos em banda larga em todo o Território nacional, com priorização para os Estados mais pobres do [...] [País]. Esse, de forma reduzida, é o texto do acordo. A autoria ou a relatoria será designada a um dos partidos de oposição.

Diante desse cenário - fechei aspas - pergunto: quais são as ações prioritárias que a Anatel deve empreender para reduzir os entraves da massificação do acesso de conexões em banda larga?

E dois: em sua avaliação, as alterações promovidas nas regras do Fust, recentemente aprovadas pelo Senado Federal, são suficientes para que esse fundo venha a contribuir de forma efetiva para a redução da mencionada desigualdade digital? Que outras medidas, inclusive legislativas, devem ser implementadas para democratizar o acesso à internet? Passado mais de um ano da aprovação da Lei 13.789 e da fala do Líder do Governo - que eu mencionei aqui -, nenhum projeto foi apresentado para uma política de banda larga no País com foco na Região Norte e Nordeste, apesar do respaldo do ministro responsável, então, pela pasta das comunicações. Um projeto com o teor da fala do Líder do Governo seria necessário para diminuir as desigualdades aqui mencionadas entre as Regiões do País? Esta é a pergunta.

Por fim, em relação à ANTT, eu queria lamentar que a ANTT não tenha participado tanto quanto eu gostaria dos trabalhos da relatoria, embora tenhamos tido a presença ocasional. Eu acho que isso não se deve a nenhuma má vontade específica. Acho que se deve a uma certa postura que a gente tem que talvez mudar. E já tive outros embates desse, antes até de assumir o Senado, com agências como a própria Aneel, a própria Anatel, em que as agências acabam se colocando em uma postura de dizer: "Será que eu vou a esse debate? Eu não sou parte, eu tenho que decidir, eu tenho que ser neutro". Mas nós precisamos muito. No momento do debate de um marco regulatório, nós precisamos muito dessa participação, mesmo que seja neutra, mesmo que seja essencialmente técnica. Ressenti-me um pouco disso, mas superei, com alguns diálogos com a equipe, com vocês e com os diretores que estavam lá.

E quero deixar, sim, esse recado de que participar de debates de marcos regulatórios, na sua origem, é mais positivo do que possa parecer, eventualmente, alguma posição preconcebida. Nada disso. Então, acho que saldaria muito esta participação em elementos futuros e ainda há tempo...

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para expor.) - ... porque nós temos ainda que preparar o relatório. Está pronto, mas, eventualmente, ainda sujeito a sugestões de V. Sas.

E queria perguntar, aí sim, aos diretores, se estamos preparados na ANTT para conduzir, ativamente, o papel de regulação, de fiscalização, de penalização, em relação a ferrovias, inclusive quanto a atuar subsidiariamente em relação à autorregulação, o que é uma inovação do projeto de lei, mas que requer uma instância superior, caso necessário, quanto a aspectos essencialmente técnicos e operacionais, inclusive no reforço dessa subestrutura de ferrovias que a ANTT deverá ter - departamentos mais específicos, mais especializados, superintendências reforçadas, uma vez que este setor deverá apresentar novos instrumentos de outorga, novidades do campo regulatório e, portanto, deverá exigir aí um esforço bastante grande de preparação. Quero saber quais são os planos diante destes novos marcos regulatórios que estão sendo elaborados ou preparados na ANTT para receber este novo ambiente regulatório e operacional.

Era isto, Presidente.

Agradeço pela sua paciência com o tempo, mas tentei resumir todas essas importantes temáticas e relevantíssimas responsabilidades que esses senhores e essas senhoras deverão assumir de agora em diante.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Exa. e o cumprimento. V. Exa. é um conhecedor do tema, especialmente na área do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, pela participação que teve na elaboração do marco legal, e no campo das ferrovias também, em razão de ser o Relator, nesta Comissão, desse novo instrumento normativo, dessa nova modelagem, feita com muito diálogo, com muito entendimento. V. Exa. cumpriu uma missão de dar ao Brasil um grande marco legal para o setor ferroviário brasileiro.

Com a palavra a nobre Senadora Kátia Abreu.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para interpelar.) - Obrigada, Sr. Presidente.

Eu gostaria de iniciar meu questionamento pela Antaq, pela Sra. Flávia.

Quero parabenizá-la pelo seu currículo, por toda a sua experiência em regulação, especialmente no que diz respeito à sua pós-graduação em Direito Marítimo. É mestre em Direito de Relações Internacionais e de Integração da América Latina pela Universidad, em Montevideu, é pós-graduada em Logística Internacional pela Faculdade Serra, em parceria com a Abracomex, bacharelada em Direito no Centro Universitário de Cruzeiro do Sul, é Diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional dos Portos... Parabéns! Uma moça tão jovem, tão preparada... Eu fico feliz que você esteja aqui sendo sabatinada e também por ser mulher. Eu acho que é importante o espaço das mulheres em todo local de poder.

Quero cumprimentar também a indicada para...

Eu não estou enxergando o nome dela daqui.

É Tabita ou Tábita?

A SRA. TABITA YALING CHENG LOUREIRO (*Fora do microfone.*) - É Tabita.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para interpelar.) - Tabita.

Parabéns, Tabita! Eu também vi o seu currículo, maravilhoso. Tão jovem... Fico feliz, fico alegre, cheia de esperança de ver duas moças tão preparadas aqui no dia de hoje para serem sabatinadas.

Eu tenho uma pergunta para a Antaq. Não tenho para você, Tabita.

Dra. Flávia, eu tenho problemas com a Antaq há anos. Eu sou de um Estado do interior do Brasil. Não estou à beira-mar, mas meu Estado tem rios navegáveis, e nós precisamos trabalhar tudo isso. Eu queria lhe fazer dois questionamentos.

O primeiro: a Resolução nº 1 da Antaq, de 2015...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para interpelar.) - ... escandalosamente, contraria a Lei 9.432. E eu sei que as mulheres são muito religiosas no cumprimento da lei. Inexplicavelmente, a Antaq não dá satisfações, não ouve as recomendações de vários órgãos reguladores e insiste em fazer uma resolução, manter uma resolução para privilegiar as sete maiores empresas internacionais de cabotagem do País.

Então, você está chegando lá agora. Eu quero lhe informar que esse debate é antigo.

O que diz a lei? A lei diz que não há limite para o afretamento a tempo, ou seja, o número de viagens não tem limite. Eu posso fazer três viagens, quatro viagens, com o afretamento a tempo.

O que é o afretamento a tempo, para aqueles que estão nos ouvindo e não têm a obrigação de saber? Afretamento a tempo é quando eu alugo um navio, com a tripulação desse navio, um navio estrangeiro, com bandeira estrangeira, em que eu vou ter um custo reduzido em 35%.

O que a Resolução nº 1 da Antaq diz? O contrário: limita a um afretamento, a uma viagem por cada empresa. Isso beneficia escancaradamente as sete empresas que são responsáveis por 95% da carga de cabotagem no País. São fortes, são muito fortes. Têm bons padrinhos.

Então, eu gostaria de saber o que você pensa a respeito disso, sobre essa distorção na lei por parte de uma agência que deveria, em tese, proteger a Nação, proteger o consumidor. Porque eu não estou preocupada... Das 40 empresas de cabotagem, 33 são nacionais e só têm 5% da carga, certo?

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para interpelar.) - Então, nós estamos na verdade... Eu não estou apenas preocupada com essas empresas nacionais. Eu estou preocupada com o dono da carga, que vai afretar esse navio e que vai ter um custo no transporte de 30% a mais.

E o pior não é o dono da carga, porque o dono da carga vai transferir esses 35% para o produto da carga, e esse produto vai ser onerado para a excelência, o consumidor brasileiro, que paga impostos. E nada é feito contra essa resolução escandalosa, escancarada e contra a lei.

Gostaria muito de saber o que você pensa a respeito desse assunto. Se você não tem o conhecimento, não tem problema. Você pode me responder depois. Eu sei que você está chegando, eu não quero aqui de forma alguma lhe apertar.

Então, como é que eles querem? Eles querem o seguinte: existe uma circularização. O que é a circularização?

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para interpelar.) - A Antaq faz circular um edital perguntando se há uma carga e se você tem navio e quanto você quer fazer.

Se eu não tenho o limite do afretamento a tempo, eu posso contratar um navio estrangeiro e dizer o seguinte: eu quero três viagens. Eu sou proibida de fazer isso. Eu tenho que contratar uma única viagem, com um custo altíssimo. E, depois, a segunda viagem vai ser circularizada de novo, beneficiando essas grandes empresas, que têm os navios para bloquear a contratação das empresas nacionais. Isso, inclusive, não está sendo corrigido da BR do Mar.

O segundo ponto que eu gostaria também que você comentasse e está na BR do Mar é a definição de que, quanto maior a tonelagem transportada, maior vai ser o afretamento. É uma mudança dessa resolução. Só que ela piora a situação, porque quem tem mais tonelada vai poder ter mais viagens a tempo. O que significa isso? Que as sete empresas que têm mais terão mais.

Graças a Deus o Cade deu parecer duro e drástico contra a BR do Mar, contra o artigo específico da BR do Mar que trata desse assunto. Então, o afretamento agora a tempo continua contrariando a lei, mas fazendo de conta que está sendo mudado e beneficiando potencialmente essas sete empresas que são responsáveis por 95% da carga brasileira. E isso é inadmissível.

Com relação à solicitação do Senador Wellington, de Mato Grosso, eu quero reiterar o pedido dele com relação a haver a agência em Mato Grosso e reivindicá-la ao Tocantins, porque o Mato Grosso tem Teles Pires-Tapajós, que não é navegável, infelizmente, e o Rio Araguaia, que por um acaso ele divide com o Tocantins, que tem o Rio Tocantins, que é a maior...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para interpelar.) - ... hidrovia, uma das maiores hidrovias do mundo, que são 1,5 mil quilômetros.

Então o Tocantins reivindica aqui, dos três diretores, a agência também, um posto da agência Antaq no Tocantins, que tem dois rios navegáveis. E também no Mato Grosso, por todas as suas condições e maravilhas que ele representa para o Brasil.

Bom, direcionando agora à ANTT rapidamente, eu já sou a última a inquirir presencialmente, eu tenho a seguinte pergunta.

Primeiro, quero parabenizar a indicação do Alexandre e do Davi, do Sr. Davi Ferreira Barreto e do Alexandre Mendes Souza, pelo currículo de vocês dois, pela experiência que vocês dois têm na área. Isso não tem preço. Você chegar a uma agência conhecendo como funcionam todas as questões da agência, pelo menos no seu histórico, isso é da maior importância para o Brasil.

E gostaria de registrar ao Sr. Arnaldo Silva...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Para interpelar.) - ... que eu fico assim sinceramente constrangida com a sua declaração de indicação de um único Senador da República, que é Rodrigo Pacheco, que merece toda a nossa consideração, merece toda a nossa admiração, é um Senador que tem mostrado todo o seu conhecimento jurídico, mas isso é o fim do republicanismo neste Senado Federal. Isso nunca foi posto, um assessor do gabinete de um Senador, saindo do gabinete, uma indicação explícita e reconhecida para todo o Brasil.

Não foi isso que Bolsonaro prometeu quando se candidatou e se elegeu a Presidente da República, que ele iria, na parte política, esvaziar toda essa indicação e a captura de todos os indicadores das agências reguladoras do País da política. E eu o aplaudi por isso, embora não tenha votado nele.

Eu tenho certeza de que a indicação do Sr. Arnaldo, ele deve ser uma pessoa boa, embora experiência na área, nenhuma. É um ex-Deputado Estadual, é um político, um Parlamentar que já presidiu Comissões na Assembleia Legislativa de Minas Gerais, e eu o aplaudo por isso.

Não sou contra indicação política, absolutamente. Eu só sou contra uma indicação política única, exclusiva, declarada e sem a experiência na área. A isso, sinceramente, eu sou contrária e quero aqui deixar registrada essa minha manifestação. Eu nunca tinha visto isso. Eu tenho oito e quatro, doze anos de Senado e nunca tinha visto uma declaração pública nesse sentido.

Mas vamos à minha pergunta em primeira mão ao Sr. Arnaldo, indicado pelo Senador Rodrigo Pacheco, assessor parlamentar do seu gabinete: eu gostaria de saber como o senhor pretende se comportar com o PL, a respeito do PL 3.819, de 2020, que todos nós também sabemos do empenho do Senador Rodrigo Pacheco e de outros Senadores, como Marcos Rogério, o Senador Acir Gurgacz na aprovação desse PL, que na verdade quer transformar a autorização dos ônibus interestaduais e intermunicipais em regime de permissão, retirando a autorização. Isso é da maior gravidade, porque eu não posso ter uma estrada patrocinada pelo Governo do Estado, patrocinada pelo Governo Federal com dinheiro público e dar exclusividade a determinadas empresas. Nós não vemos isso em lugar nenhum do mundo.

Com relação a ferrovia, nós teremos um marco regulatório específico. Com relação às viagens aéreas, o marco regulatório é bastante específico. Quantas empresas quiserem voar neste País podem voar.

Então eu fico muito preocupada com essa restrição. Respeito a opinião dos colegas divergentes, mas era permissão, passou para autorização em 2019, o que eu aplaudi, porque nós vamos democratizar. Quem vai ganhar a excelência é o contribuinte brasileiro, é o cidadão brasileiro, que vai ter mais competição. Quem quiser ter a preferência do cidadão contribuinte, que paga impostos neste País, que faça a passagem de ônibus barata. Mas eu não posso ter a exclusividade de uma rodovia federal, estadual ou municipal e ela ter a exclusividade de meia dúzia de empresas - sem reclamar das empresas. Adoro o empresariado brasileiro, torço por todos os empresários, micro, pequenos, grandes empresários, geram empregos, mas

eu adoro muito mais os 214 milhões de habitantes que o Senado Federal representa, que é o Estado brasileiro, e eu, em especial, o Estado de Tocantins.

Esse estado de permissão, se for retornado, o prejuízo será do contribuinte brasileiro. Então, quero saber a sua opinião. Como o senhor deverá... Qual é a sua opinião sobre essa mudança? O senhor acha que a autorização ou a permissão beneficia mais o contribuinte ou o dono das empresas? Gostaria também que o Davi e o Sr. Alexandre pudessem responder a essa mesma pergunta.

A última pergunta, enfim, é com relação às concessões de ferrovias. O Ministro Nardes, do TCU - inclusive faz parte da ata dessa reunião do TCU, gostaria da resposta dos três -, recomendou que em todos os contratos de renovação de ferrovia tem que estar garantido o direito de passagem. Como a ANTT não regulou, infelizmente, o TCU - e para mim felizmente - teve que regular.

Eu não me canso de repetir que as agências reguladoras do País não estão protegendo o contribuinte, que não estão de olho na concorrência, que não estão de olho nos custos deste País, que estão muito mais defendendo as empresas. Nós estamos vivendo aqui um duopólio da Rumo e da VLI. E se não tivermos o direito de passagem, nós estaremos fazendo ferrovia para duas empresas. Isso é um escárnio, um escândalo e um crime de lesa-pátria, porque uma ferrovia é para servir aos brasileiros, é para servir a todas as empresas que queiram passar, como é nos Estados Unidos, como é na Europa, como é no Japão, como é na China, que é muito diferente, a favor do contribuinte. Mas não vou citar a China porque tem um regime de governo muito diferente do nosso. Então, quero saber o que os três pensam sobre constar, em todas as renovações, o direito de passagem explícito, como é em todo lugar do mundo.

É justamente o direito de passagem que vai trazer a concorrência e a estabilidade do preço por quilômetro. Hoje, na época da safra da agricultura brasileira, o preço do quilômetro da ferrovia é mais caro do que o da rodovia. É o rabo rodando o cachorro e não o cachorro rodando o rabo. Então, nós temos uma regulação que não é obedecida, que não é observada e que não protege o cidadão. Vocês têm uma taxa fixa e uma taxa variável. Com a taxa variável, essas duas empresas fazem o que querem. E os produtores, silenciosamente, pagando um preço altíssimo em detrimento da rodovia. Hoje, compensa mais andar na rodovia do que na cabotagem. Hoje, compensa mais andar na rodovia do que na ferrovia. Ninguém acredita nisso no mundo. Se nós contarmos isso no mundo, ninguém acredita, mas no Brasil é assim.

Eu reclamo, mais uma vez, de todas as agências reguladoras, de um modo geral, que não são rentes no batente para defenderem o contribuinte, estão sempre omissas e sempre têm uma tendência ao empresariado.

Repito, Sr. Presidente Marcos Rogério, não sou contra o empresariado. Sou uma liberal, totalmente liberal, mas, por ser uma liberal, acredito na democracia e no livre mercado, que foi criado justamente para trazer a concorrência, não o monopólio ou o duopólio.

Muito obrigada, Sr. Presidente.

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

Antes de passar aqui às ponderações dos sabatinados, o Senador Amin voltou, está conectado. Vou chamá-lo para sua manifestação.

Apenas, em razão da manifestação direta que fez em relação ao projeto que é de minha autoria, Senadora Kátia, eu até quero fazer um registro e lamentar a posição de entendimento que está sendo construída em relação a essa matéria neste momento, porque a minha tese continua sendo a mesma: justamente, obediência à Constituição Federal, ao art. 175, que trata da concorrência pública. Eu continuo com a mesma tese, não mudo.

O Governo fez um entendimento com o Relator da matéria, Ministro Tarcísio, Segov, para uma migração para um modelo intermediário, que atende, em parte, àquilo que era o pressuposto da minha sugestão legislativa; ou seja, é preciso que haja concorrência, porque esse é o comando constitucional. Defender qualquer outra modalidade, qualquer outro instituto significa defender o direcionamento, significa defender a discricionariedade do regulador para determinar quem assume ou quem não assume.

A minha posição e a de V. Exa. são a mesma, eu defendo concorrência. E o instituto da concorrência na Constituição Federal, desenhado na Constituição Federal, os institutos são a concessão e a permissão. São concorrenciais, pressupõem certame concorrencial. A autorização é instituto precário e, muitas das vezes, em razão da excepcionalidade, da necessidade de uso do instituto, dispensa-se a modalidade concorrencial.

Então, às vezes, a gente defende a mesma coisa com argumentos diferentes. Do ponto de vista constitucional e da doutrina mais abalizada do Direito Administrativo, os institutos de maior segurança e de maior acerto são aqueles que tratam da concorrência pública. Mas eu concordo com V. Exa. quando fala que é preciso enfrentar os monopólios estabelecidos a partir do modelo que nós tínhamos no Brasil e temos ainda há tanto tempo.

Neste momento, reitero, e nesta semana tive algumas conversas, mesmo manifestando a minha posição contrária, há um entendimento sendo construído no sentido de manter o modelo de autorização, só que com regras estabelecidas, com critérios, o que atende, obviamente, ao postulado constitucional e à visão de V. Exa. com relação a essa matéria.

Estou apenas fazendo menção disso em razão do entendimento que está sendo construído.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Eu agradeço o esclarecimento.

Sr. Presidente, apenas para complementar, porque o senhor fez uma resposta dirigida a mim e, com todo o respeito, eu gostaria de dizer que a autorização não é precária. Ela também está na Constituição Federal como uma das modalidades possíveis de escolha de qualquer governo. Permissão, autorização e concessão. Não há precariedade nisso, mesmo porque o relatório do Senador Jean Paul vai aqui regulamentar a autorização. Então, nós já podemos até tirar esse projeto de pauta porque ele é precário.

Então, nós temos que conversar bastante sobre isso. Mas fico feliz que houve um entendimento de manter a autorização. E concordo com V. Exa.: a autorização não pode ser feita de qualquer jeito e eu nunca imaginei que isso fosse possível, a autorização de qualquer forma. Eu só acho importante dar o direito a todos de participarem, desde que estejam aptos, sem a exigência de que já estejam no ramo há 200 anos. Isso vai tirar também o empreendedorismo das empresas brasileiras. Então, eu fico feliz que a autorização seja mantida e vamos, então, verificar em que condições essa autorização vai continuar sendo possível.

Muito obrigada.

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

Eu só usei uma expressão que é do Direito para falar dessa classificação que há em relação ao instituto.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Sr. Presidente, V. Exa. me permite rapidamente? Um minuto apenas.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Vou assegurar a palavra ao Senador Amim, que está esperando...

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Pela ordem.) - Só um comentário aqui sobre a precariedade da autorização.

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

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Realmente, a precariedade aqui é no sentido jurídico...

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

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... mas é um instrumento mais ágil, é um instrumento assegurado, como a Senadora Kátia colocou.

Mas quero ratificar, até para quem nos ouve aqui - o Senado também é cultura e educação a respeito da regulação e do que nós fazemos aqui -, a autorização é um título, é uma forma de outorga válida e ela tem, sim, de ter critérios, tanto que nós tempos lá, de novo no setor de petróleo, refinarias, que são estruturas bem complexas e muito importantes, como eu salientei aqui, que são objetos de autorização, desde a lei de 1997.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Basta lembrar que as concessões dos aeroportos brasileiros se deram por esse instrumento.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - E os critérios são justamente de exigências técnicas, operacionais e financeiras, porque há muita gente que poderia pegar autorizações diretamente, mesmo a título precário, e não construir o que prometeu, perdendo o tempo e desperdiçando o esforço do Estado brasileiro e dos consumidores na espera. E, do ponto de vista jurídico, operacional, econômico e técnico. Então, são critérios válidos para a obtenção da autorização. A questão é a aceleração...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Acho que é o que está dentro...

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... e a precariedade, que é justamente decorrente da aceleração.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - ... está dentro do escopo do que o Governo está fazendo.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Quando um título é concedido mais diretamente, tem de ser precário, porque ele pode ser retirado a qualquer tempo, também dentro de condições preestabelecidas. Então, é seguro igualmente.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - V. Exa. é um mestre. Agradeço a V. Exa. Aliás, o que V. Exa. está construindo no PLS das ferrovias vai justamente nessa direção...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Vamos ver! (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Com a aquiescência da Senadora Kátia Abreu.

Aliás, hoje, eu conversei com o Ministro, que queria a pauta desse projeto, e eu disse a ele que havia uma preocupação de parte de V. Exa., sempre reiterada aqui, com relação ao direito de passagem. E me disse o Ministro que havia um entendimento com V. Exa. e o Relator no sentido de acatar a emenda de V. Exa.

Veja, pois, que o tema está no nosso radar.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Pela ordem.) - Inclusive, Sr. Presidente, eu fiz uma emenda ao seu projeto mantendo a permissão, mas dando direito a todas as empresas que participarem do certame e que estiverem em condições de executar o serviço que elas pudessem entrar. Daria na mesma coisa, mas todas entrariam na concorrência, desde que não fosse só uma vitoriosa.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - O que V. Exa. defende é justamente a concorrência.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Se dez empresas entrarem e se enquadrarem, ganham as dez e as dez vão transitar. Se não quiserem, paciência!

Mas eu quero me retirar, porque é aniversário do meu neto, e ele é mais importante do que tudo para mim, mas o meu celular já está ligado no YouTube, de modo que eu vou estar atenta, no caro, a todas as respostas, que, para mim, são importantíssimas.

Muito obrigada. Estarei assistindo.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Com as nossas homenagens ao neto aniversariante.

Pedindo vênias, perdão e as demais escusas de estilo aqui ao Senador Esperidião Amin, asseguro a S. Exa. a palavra para a sua manifestação.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Que nada, Sr. Presidente! Eu acho que eu aprendi um pouco mais e acho que ganhamos todos com o fato de termos tido questões tão objetivas sendo debatidas aqui.

Eu quero me dirigir especialmente às indicadas - as mulheres primeiro - e me congratular com o *curriculum vitae* de ambas, com a experiência. São pessoas preparadas, que trabalharam a respeito dos temas com os quais vão lidar.

Para provocar o Presidente da Casa, o Presidente da Comissão - viu, Senador Marcos Rogério? -, eu não sei se o senhor conhece já este livro: *A Tirania do Mérito*. Ele é escrito por um professor de Direito de Harvard, que é autor de livros memoráveis como: *Justiça: O que é fazer a coisa certa*; *O que o dinheiro não compra - Os limites morais do mercado*. É autor de um terceiro livro: *Contra a Perfeição* e deste outro em que faz uma crítica muito curiosa sobre a meritocracia, que, afinal, nos anima aqui a nos congratularmos especialmente com a Sra. Flávia e com a Sra. Tabita, para as quais eu quero dizer o seguinte: acho que a Antaq vai ter, especialmente com o prosperar da Lei da Cabotagem, grandes dias: vai ter dias venturosos e com grandes dificuldades também, como tudo aquilo que cresce. A crise do crescimento é uma crise muito boa, mas é crise e transforma, cria problemas e vai exigir muita sensatez.

Estendo essa colocação também à Sra. Tabita, até porque a Agência Nacional do Petróleo vai daqui a pouco ser instada a promover ajustes determinados pelo acórdão que, enfim, o Supremo Tribunal Federal deu com ganho de causa para Santa Catarina na ACO (Ação Cível Originária) nº 444, que define limites territorial e marítimos para fins de *royalties* de petróleo na ação provavelmente mais longa dessa natureza. Era uma ação cível originária de 4 de outubro de 1991, que foi resolvida em setembro para outubro deste ano, ou seja, 29 anos depois.

Então, desejo sucesso a ambas e espero que o Congresso também contribua com o aperfeiçoamento para o regramento da sua ação.

Quero também me dirigir ao indicado para a Anatel, o Sr. Vicente Bandeira de Aquino Neto, e gostaria de lhe endereçar uma pergunta muito objetiva. O senhor mencionou a sua participação em várias ações na Anatel, mas eu gostaria que o senhor desse uma palavra a mais sobre a questão do leilão da 5G e o que se cogita sobre o além, o pós-5G, como já se cogita da chamada 6G.

Eu pessoalmente tenho uma restrição à tecnologia da 5G pelo paliteiro, pelo paliteiro que vai nascer com a tecnologia da alta frequência e com a profusão de postes fantasiados de obelisco, de totens, ou seja, haverá várias ornamentações, mas são postes. Vai ser um paliteiro. E também com as cautelas que nós temos que ter do ponto de vista de radiação. Não acredito que alguém precise de rede básica para espionar. Isso é uma fantasia. Está tudo na nuvem e a nuvem é facilmente vazável. Eu queria a sua opinião sobre isso.

E quero me dirigir aos três indicados para a ANTT.

Sem a clareza das palavras que já foram aqui proferidas, eu quero focalizar também o 3.819, porque eu fiquei, Dr. Davi, ao lado da ANTT nessa questão. E o senhor sabe disso. Eu acho, contrariando o meu querido mestre e amigo Marcos Rogério, e igualmente o Rodrigo Pacheco, e igualmente o meu amigo Acir Gurgacz, eu sei o que é autorização e sei o que permissão. E sei qual é a diferença entre uma coisa e outra, porque é graças a essa distinção que Santa Catarina tem o único porto, Dona Flávia, que se libertou da Codevasf e é administrado com raro êxito, que é o Porto de Itajaí, municipalizado - repito: municipalizado. Não conheço outro porto marítimo municipalizado e que exporta carga com valor agregado e tem ao seu lado, do outro lado do rio - como dizem em Itajaí, do outro lado da vala - numa linguagem mané, não é? -, o Porto de Navegantes, que também é concorrente. E essa concorrência faz muito bem, porque, pior do que o monopólio público... Só há uma coisa no mundo que é pior do que o monopólio público: é o monopólio privado. Isto é uma convicção minha. Mas eu queria me dirigir, então, para dizer o seguinte: eu acho que todo mundo tem um pouco de razão nessa questão do transporte.

E quero me dirigir especialmente ao Sr. Arnaldo Silva Júnior, que, tendo passagem por Uberlândia, uma cidade muito especial, que mora no meu coração por várias razões, inclusive de natureza de gestão municipal, eu quero colocar o seguinte: eu acho que, se existe uma demanda, tem que entrar no radar da ANTT. Há uma rodovia, há um serviço e há um povo que tem que ser atendido; então não tem que esperar por uma concorrência que pode estar deserta por outras razões. Tem que haver um mecanismo ágil para atender. É nisso que eu divirjo do meu amigo Marcos Rogério. Mas não divirjo na essência. Entrou no radar, faz uma malha. E com isso eu sei que ele concorda. Você: "Olha, eu vou autorizar isso aqui"... Neste momento, se tiver que flexibilizar as regras de licitação para fazer a autorização pioneira, eu acho que está tudo certo, e essa malha, digamos, organizada vai crescendo.

Por isso que eu concordei com o requerimento de informações que pedia a lista das autorizações concedidas. E aí eu sei que tanto o Rogério Pacheco quanto o Marcos Rogério, quanto o Acir Gurgacz sabem que eu concordei com isso, apesar de ter tomado o partido de ser contra o PDL - aí vem a questão constitucional; aliás, eu acho que a sustação das autorizações é o que era inconstitucional -, foi a minha posição, mas isso já passou, já passou para nós não tumultuarmos a reunião com um fato que, de alguma maneira, já foi administrado.

Mas o que eu quero perguntar para o Sr. Arnaldo Silva Junior é o seguinte: o senhor vem de Minas Gerais com o aval de um grande Senador, meu colega de Câmara, meu amigo, pessoa que eu respeito muito, Rodrigo Pacheco. Nesse trágico acidente ocorrido em Minas Gerais, eu nem sei quantos morreram. Eram quarenta e poucos passageiros, morreram, eu acho, dezenove, e hoje ainda havia um adulto em estado gravíssimo e alguns menores saindo do hospital. Enfim, foi um acidente dramático, visto que o motorista - eu não sou juiz - abandonou o veículo; ele se salvou porque pulou fora do veículo. Então, sem entrar no detalhe técnico - não sou perito -, alguma coisa falhou aí, amigo. Quem é o responsável pelo veículo? Quem é o dono? A que título essa viagem estava sendo encetada? E era uma viagem interestadual, portanto é do âmbito da ANTT. Eu estou lhe perguntando porque o senhor está entrando, mas eu dirijo essa indagação... Se tivesse morrido uma pessoa, já seria um escândalo, mas, se morreram 19 ou 20, aí é uma coisa inaudita. Quem é o responsável pelo serviço? É como disse o Papa Bento XVI, quando conheceu as instalações de Auschwitz: "Onde estava Deus quando aconteceu isso?". E é um Papa alemão, um grande teólogo. Ele perguntou: "Onde estavam as autoridades, os responsáveis por fazer ou deixar fazer?". E finalmente: "Quem fez?". Então, essa pergunta eu endereço ao senhor, porque o senhor se apresentou como advogado, com sua experiência em Direito - eu não vou lhe perguntar sobre logística. Talvez daqui a um ano, vamos lhe cobrar logística, mas logística em que se respeite o cidadão. E endereço igual indagação escandalosa, porque é essa a situação... Se isso não é um escândalo...

Olhe, eu vivi, em 2001, um drama trágico: dois ônibus argentinos sofreram um acidente na 470, Dr. Davi, e, em dois dias, morreram 40 pessoas. Imagine, no verão, atender a essa tragédia, porque eu era Governador do Estado. Foi a primeira vez que eu vi caminhão frigorífico ser usado para guardar corpos. E não havia outro jeito, porque era muito quente, mês de janeiro, e dois acidentes que extrapolaram em número de feridos e mortos a capacidade hospitalar e de atendimento e de socorro na 470. O ponto de pressão foi o Município de Rio do Sul. Então, foi uma tragédia. Tucumã era a província de origem dos dois ônibus - e os dois iam ao Balneário Camboriú, que o Senador Marcos Rogério conhece bem e sabe que vale a pena ser visitada, a cidade de Balneário Camboriú.

Então, esta é a primeira pergunta: o que falhou e o que está falhando nisso, nesse acidente?

Finalmente, ao Dr. Davi, eu, que fui o seu eleitor e, mais do que isso, fui o seu postulador, porque acho que o senhor faz parte de um processo de revitalização, de reorganização e de recapacitação da ANTT. O senhor sabe disso. O senhor tem conhecimento dessa minha torcida. Mas eu sou um torcedor mais ou menos na situação do torcedor do Avaí hoje: cobra, mas xinga, e de vários outros times no Brasil que são movidos à xingação. Não à violência, mas à xingação, de vez em quando, a gente tem o direito.

Então, eu quero dizer o seguinte: não é possível - e o senhor mencionou o contorno viário da Grande Florianópolis - que, depois de 12,5 anos da assinatura do contrato, nós não tenhamos aplicado - aplicado, para mim, é aplicar e receber - uma multa sequer. Houve conversão de multa, conversão de multa em serviços que não foram prestados. Ou seja, o espírito de fiscalização da ANTT eu ainda confio que faça temer o infrator. O infrator não teme, pela precariedade das condições da licitação, pela simplicidade, vamos dizer, do contrato, pela precariedade dos detalhes do projeto, não só nesse caso, e, finalmente, pelo uso abusivo do grave equívoco da licitação de uma concessão pelo menor preço, que ainda foi feita neste Governo.

Esse modelo de licitação foi feito também para a BR-101 Sul, apesar de eu suplicar para que essa coisa não acontecesse mais, até porque tenho um projeto que está tramitando aqui, na Comissão de Serviços de Infraestrutura, que está na Comissão de Justiça, já passou pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, que muda o foco da licitação para contemplar a melhor qualidade projeto, ou seja, a busca de algo mais viável, possível e bom.

Era esse o pedido que eu quero reiterar em público, dizendo que eu confio que essa diretoria vai reparar equívocos, não estou dizendo que foram equívocos de culpa pessoal, mas de organização, de amadurecimento, porque nós precisamos fazer da concessão um instrumento de desenvolvimento. E nós não temos alternativa.

Só a absoluta moralização da concessão interessa ao Brasil.

Essa é a missão dos senhores. Estou estendendo essa observação também ao terceiro indicado, o Dr. Alexandre Porto Mendes de Souza. Repetindo, o Sr. Davi e o Sr. Alexandre têm experiência e currículo para isso.

O Sr. Arnaldo vai ter que fazer muita força para corresponder à confiança que o Governo nele depositou. E a sociedade vai lhe cobrar.

Era isso, Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço ao nobre Senador Esperidião Amin pelas suas manifestações.

Assim encerramos a lista de oradores inscritos.

Tenho aqui algumas manifestações do Portal e-Cidadania à indicada Flávia Lopes Takafashi, indicada à Antaq.

Hudson Brandt Neto, do Rio de Janeiro, pergunta: "Como se encontra o transporte aquaviário no Estado de São Paulo depois da seca severa que esvaziou os reservatórios? Existe recuperação?".

Luis Lago, de São Paulo, fala aqui de uma situação do currículo da indicada: "MBA em 2013 e Bacharelado em 2014? As datas do currículo estão corretas? Falta algum curso?".

Hudson Brandt Neto também questiona: "Qual a fórmula mágica para ajudar a tirar caminhões das estradas, oferecendo um transporte seguro e mais acessível através da água?".

Para Arnaldo Silva Júnior há um questionamento aqui em relação a impedimento, da Gleiciane Souza, do Distrito Federal: "Senhores, o indicado Arnaldo Silva Junior fez campanha em 2018 para Deputado Estadual de Minas Gerais. A Lei 13.848/19 não veda a indicação dele?". É a pergunta, o questionamento da Gleiciane Souza.

Em face desse questionamento, eu pedi à Consultoria da Comissão que nos orientasse, porque não se trata de uma pergunta em relação ao candidato, mas em relação a se pode, se não pode, ou se há impedimento. Com relação a esse questionamento,

objetivamente, segundo a Consultoria manifestou, a vedação da legislação é para quem tem atuação na estrutura partidária ou para quem coordena campanhas. A vedação não se dirige a quem disputa a eleição, sob pena de restringir a capacidade eleitoral passiva do cidadão.

O Alexandre...

As demais estão repetidas.

Quero assegurar a palavra aos indicados para suas manifestações em resposta aos questionamentos dos Senadores e da Senadora Kátia Abreu.

Eu vou fazer agora a ordem inversa, começando pelo Davi Barreto, indicado à Diretor-Geral da ANTT; na sequência, falarão os demais diretores.

O tempo é de três minutos, com a tolerância que for necessária para as manifestações.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO (Para expor.) - Senador Marcos Rogério, obrigado.

Vou diretamente aos principais pontos elencados.

Primeiro, resalto que o Senador Wellington Fagundes é sempre muito atuante no setor de logística. Como ele mesmo comentou, despachamos no dia da minha posse. Eu fiz os cumprimentos, e ele já sentou para despachar, sempre me cobrando as demandas da logística do Estado de Mato Grosso e do Brasil.

Quanto à unidade regional de Mato Grosso, entendo que é possível ser cumprido. Temos apenas que avaliar na agência a questão orçamentária, se há algum impedimento, mas acho que isso faz sentido sim. Há rodovias importantes que passam pelo Centro-Oeste sendo concedidas agora, bem como ferrovias. Então, geralmente a equipe vem do Rio Grande do Sul até o Mato Grosso para as fiscalizações. Então eu acho que isso faz sentido sim! Assumo o compromisso de fazer essa avaliação, de dar uma resposta logo em janeiro, como o Senador Wellington nos cobrou.

Quanto à pergunta do Senador Jean Paul em relação a se a ANTT está preparada para o que vem no PLS 261, eu entendo que sim. A ANTT vem desenvolvendo cada vez mais uma visão de regulação mais leve, uma regulação mais responsiva, ou seja, tem uma regulação mais intensa onde há mais risco e menor conformidade com a execução contratual e uma regulação mais leve nos agentes que se comportam melhor, que atendem melhor o contrato em áreas de menor risco. Então, eu entendo que a saída vai ser um investimento em regulação responsiva, um investimento em trabalho de arbitragem e um trabalho intensivo de dados. Hoje, com o nosso Centro Nacional de Supervisão Operacional, vai ser possível avaliar os centros de operação de todas as ferrovias brasileiras. Então, a agência vai conseguir avaliar isso e ver o comportamento das concessionárias em relação aos diferentes envolvidos no processo.

Quanto aos pontos que a Senadora Kátia Abreu colocou, primeiro em relação às concessões de ferrovias...

(Soa a campanha.)

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO (Para expor.) - ... e à garantia de direito de passagem - a Senadora sempre cobrou muito por esse tema -, de fato atendemos a demanda do tribunal. O contrato hoje deixa explícita a garantia do direito de passagem. Existem regras de ociosidade mínima de 10% do contrato, ou seja, sempre vai ter que haver, no mínimo, 10% de ociosidade para garantir a capacidade da ferrovia para operadores ferroviários independentes ou para outros entrantes. Existe uma regulação tarifária firme, com definição de tarifas teto, com direito de passagem, regulação técnica de sistemas, de pessoal, de ordens de partida.

Ainda há outro ponto que a Senadora coloca sobre os serviços adicionais. Está na agenda regulatória da ANTT avaliar a questão dos serviços adicionais e entender qual é a melhor forma de regulação desses serviços, o que é tão importante para a formação da tarifa de transporte.

O Senador Esperidião Amin traz a questão do PL 3.819, também comentado pela Senadora Kátia Abreu, a questão de autorização *versus* permissão. Do ponto de vista da agência, nós sempre defendemos que nós implementamos aquilo que é definido pelo Parlamento e pela diretriz de política pública do Presidente da República. Esse é o nosso dever. Então existe uma legislação vigente que prevê a autorização, e a agência não pode questionar a sua constitucionalidade.

Mas esse é um tema em debate no Judiciário, houve uma ação direta de inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal. Aqui no Parlamento, aquilo que o Parlamento decidir, e o Senador Marcos Rogério colocou que já há um caminho de convergência... A agência vai prontamente implementar aquilo que for decidido pelos formadores de política pública legitimamente escolhidos pela própria sociedade, que estão aqui presentes.

Também os últimos dois pontos do Senador Esperidião Amin, para não deixar... Quanto à questão do acidente em Minas Gerais, a agência vem tentando identificar quais são os pontos. No caso específico, tratava-se de um veículo não autorizado pela agência, que fazia parte do cadastro, mas um cadastro suspenso, que pertence a uma empresa...

(Soa a campanha.)

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - ... que não era a que estava operando, mas que arrendou esse veículo. Nós estamos avaliando na agência se algum controle falhou, se esse veículo passou por algum ponto de controle e não foi identificado. Então o nosso papel agora é identificar se houve alguma falha e entender como isso pode não mais acontecer no futuro. Existe um processo em curso na agência, e a gente vai ter todo o zelo de apurar e de aprender com o que aconteceu para garantir que isso não mais ocorra e para preservar a segurança dos usuários do transporte de passageiros.

E, por fim, o último ponto é em relação às multas, como bem colocou o Senador Esperidião Amin. A ANTT vem fazendo o dever de casa também com toda a revisão do processo sancionador da agência, desde a definição da redução de instâncias, das dificuldades de execução de garantias, revisando esses processos.

Mas, talvez, um dos principais pontos que o Senador Esperidião Amin bem colocou seja a mudança dos critérios, a mudança da regulação da agência para evitar a seleção adversa. A agência vem investindo em contratos que não visam tão somente à modalidade tarifária, mas sim à modalidade tarifária atrelada à garantia da execução contratual. Não adianta haver uma tarifa muito baixa se a obra não é executada, se o investimento não é feito. Então, os contratos da agência estão sendo remodelados, a nossa regulação está sendo repensada para garantir que tenhamos os melhores competidores com o melhor preço possível e com a melhor capacidade de executar esses contratos que são extremamente desafiadores, mas que vão trazer muitos benefícios e muito desenvolvimento para a infraestrutura e para a economia.

Senador, tentei, nesse breve espaço de tempo, traçar os principais pontos.

Deixo aqui o meu agradecimento mais uma vez a todos os Senadores. Foi uma honra participar aqui deste evento, desta reunião.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço ao Dr. Davi Barreto pela capacidade de ser sucinto diante de tantos questionamentos, alguns bastante complexos.

Asseguro a palavra ao indicado Arnaldo Silva Junior, indicado à ANTT, para as suas manifestações.

O SR. ARNALDO SILVA JUNIOR (Para expor.) - Senador Marcos Rogério, quero, da mesma forma, agradecer a oportunidade, agradecer a todos os Senadores e Senadoras por um momento tão especial como este.

Também, de forma breve e sucinta, vou tentar aqui responder aos questionamentos que foram pontuados nesta nobre reunião de sabatina da Comissão de Infraestrutura.

Primeiro, quero cumprimentar a Senadora Kátia Abreu. Admiro e respeito muito o seu trabalho. Acompanho há muitos anos o trabalho da Senadora Kátia Abreu.

Quero dizer que o meu currículo não se resume simplesmente à questão do exercício do mandato parlamentar, como foi muito bem colocado e exposto aqui. Tive a oportunidade de exercer um único mandato de Deputado Estadual na Assembleia Legislativa de Minas Gerais, o que me honra muito. Eu respeito imensamente todos aqueles que se dispõem a fazer vida pública, disputando eleições, participando do cenário eleitoral, colocando o seu nome na disputa e enfrentando as urnas, razão pela qual isso me honra, faz parte e integra o currículo. Mas o currículo não se resume a isso.

Eu tenho formação jurídica acadêmica, com mestrado e doutorado na área do Direito Público, em uma das universidades brasileiras com maior índice de aprovação pelo MEC, que é a Universidade Católica, a Pontifícia Universidade Católica, a PUC de Minas Gerais. Fiz cursos no exterior, como eu disse aqui, com apresentação e aprovação de trabalhos na Complutense de Madrid, uma das universidades mais renomadas que nós temos, principalmente na área do Direito Administrativo e do Direito Constitucional, com a publicação, inclusive, desse trabalho, com participação na Universidade de Toledo, Castilla-La Mancha, na área dos direitos fundamentais.

(Soa a campanha.)

O SR. ARNALDO SILVA JUNIOR (Para expor.) - Na Universidade de Coimbra, uma das melhores e mais renomadas faculdades de Direito do mundo, fiz um curso específico em contratações públicas.

Tenho quatro livros publicados na área do Direito Público, inclusive dois deles esgotados. Então, o trabalho é muito maior do ponto de vista do Direito. Foram mais de 20 anos com dedicação à advocacia voltada para a área pública. Esse currículo não pode ser diminuído, muito menos resumido ao exercício de um único mandato parlamentar. Aliás, seria importante que a gente pudesse ter cada vez mais a participação de pessoas com currículos, de pessoas que têm uma formação acadêmica, de pessoas que possam, inclusive, levar essa contribuição aos parlamentos, sejam as câmaras municipais, sejam as assembleias legislativas...

(Soa a campanha.)

O SR. ARNALDO SILVA JUNIOR (Para expor.) - ... seja o Senado Federal e a Câmara dos Deputados. Mas respeito muito e ouvi atentamente todas as colocações da Senadora Kátia Abreu.

Em relação à questão específica e técnica das autorizações, a agência reguladora está extremamente vinculada à legislação aplicável, está extremamente vinculada aos preceitos constitucionais. E, logo em breve, talvez essa discussão também venha a ser resolvida pelo próprio Supremo Tribunal Federal, onde - isto é de conhecimento de todos da Agência Nacional de Transportes Terrestres - temos a tramitação de uma ação direta de inconstitucionalidade questionando justamente isso, promovida pela Procuradoria-Geral da República, com parecer, inclusive, do atual Procurador-Geral da República, Augusto Aras, no sentido da inconstitucionalidade da aplicação, como está sendo realizada, das autorizações. O que se discute aqui - o Senador Esperidião Amin foi muito feliz na colocação - é que eu vejo que as questões são convergentes. O Projeto 3.819, de 2020, não se destoa da necessidade da expectativa de celeridade, de competitividade, de colocar um serviço público à altura, uma prestação cada vez melhor a todos os usuários.

Então, o que nós temos colocado nesse sentido é que a agência reguladora está ali para dar cumprimento àquilo que temos por constitucional e legal nos dias atuais dentro do universo jurídico e do modelo adotado. Nós não vamos destoar em relação a isso, sabedores da colocação em relação ao mecanismo de agilidade, de presteza, de dar, às vezes, uma atenção a uma demanda reprimida, aquilo que, às vezes, por uma questão de modelagem...

(Soa a campanha.)

O SR. ARNALDO SILVA JUNIOR (Para expor.) - ... do processo de licitação, pode ser muito bem contornado e pode ser muito bem também atendido dentro desses ditames da legislação vigente no que diz respeito às licitações.

Em relação à questão colocada também pelo Senador Esperidião Amin, pontuando quanto ao trágico acidente ocorrido recentemente no Município de João Monlevade, em Minas Gerais, é lamentável o que nós assistimos, inclusive a reportagem. Não sou conhecedor dos fatos específicos que envolvem a questão da empresa - documentação da empresa, se está regular ou não -, mas, pelo noticiário, por aquilo que a gente pôde acompanhar, essa empresa já teria várias autuações nesse sentido.

Nós temos uma questão de fiscalização muito clara para ser resolvida em nosso País. Nós temos uma situação de enfrentamento em relação a não permitir essas reiteradas situações de descumprimento das normas vigentes, principalmente das normas da própria ANTT. Isso não pode permanecer, isso não pode vigorar. Nós temos uma amplitude muito grande para tratar em relação a isso e um formato para ser enfrentado dentro da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Eu vou me limitar a essas questões que foram colocadas. As demais, eu acho que já foram, inclusive, abordadas.

Muito obrigado, Senador Marcos Rogério. Muito obrigado a todos os Senadores e Senadoras.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Sa. por suas manifestações.

Asseguro a palavra ao indicado Alexandre Porto de Souza, também indicado à ANTT.

O SR. ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA (Para expor.) - Sr. Presidente, boa noite mais uma vez.

Serei sucinto, assim como os demais colegas foram, em função do adiantado da hora.

Agradeço as perguntas dos Senadores Wellington, Jean Paul, Kátia Abreu e Esperidião Amin.

Com relação à unidade regional de Mato Grosso, acho que faz todo sentido. Nós temos a BR-163, onde temos uma concessão. Temos a Malha Norte, operada pela Rumo; a própria Norte-Sul, que passa ali em Tocantins. Há toda uma sinergia... Acho que, se a gente não tiver nenhum problema orçamentário, faz todo sentido a gente estabelecer uma unidade regional. E, como o colega Davi aqui colocou, daremos essa resposta aí já em janeiro deste ano.

Com relação ao Projeto de Lei 261, que tramita aqui, com relatoria do Senador Jean Paul, que trouxe a questão da autorregulação, minha posição técnica se aplica bem para a resolução de conflitos privados e nas questões operacionais, mas ela deve ter cuidado principalmente naquilo que envolve a segurança viária de tráfego.

Com relação ao transporte regional interestadual de passageiros, acho que a agência não formula as políticas públicas. A agência as executa com boa técnica. Então, cabe aqui realmente ao Governo Federal e ao Legislativo trazer qual é a política pública para o setor e a agência implementá-la dentro da melhor técnica possível.

Com relação à pergunta da Senadora Kátia que diz respeito ao direito de passagem, todos os contratos de concessão de novas ferrovias - e eu trago aqui a Ferrovia Norte-Sul, que foi assinada ano passado, e a Rumo Malha Paulista com a prorrogação antecipada deste ano - já contemplam, na cláusula nona - é uma cláusula idêntica a todos os contratos - a

garantia de que a concessionária deve, sim, dar o direito de passagem. Agora, de nada adianta, uma boa regra contratual se a agência não tiver a capacidade de fiscalizar.

E aí, nesse sentido, eu cito o nosso centro de controle nacional das operações, onde será possível visualizar os trens em tráfego em tempo real, para a gente verificar realmente o exercício do direito de passagem.

Some-se a isso a revisão da Resolução 4.348, da ANTT...

(Soa a campanha.)

O SR. ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA (Para expor.) - ... que trata do operador ferroviário independente. A gente está já com um processo em fase final e a gente busca realmente fomentar uma competição intramodal, para que a ferrovia realmente seja em benefício de toda a sociedade e não um privilégio de poucos.

Com relação à pergunta do Senador Esperidião, acho que a gente tem que registrar que o veículo não estava regular. A agência tem que verificar o que aconteceu para que isso não possa se repetir, lembrando que a empresa não tinha autorização para prestar o serviço, ela tinha apenas uma autorização do Judiciário, que foi dada numa decisão de primeira instância.

Muito obrigado.

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

Com a palavra o Dr. Vicente Bandeira Neto, indicado da Anatel.

O SR. VICENTE BANDEIRA DE AQUINO NETO (Para expor.) - Sr. Presidente, eu gostaria de responder, de forma sucinta e rápida, às indagações do Senador Lasier Martins, que traz a seguinte observação, serei breve: "O marco regulatório da Anatel está adequado à legislação? O arcabouço jurídico da Anatel está adequado?".

Eu respondo, de forma rápida e sucinta, que a Lei 9.472, de 1997, é o marco regulatório inicial da Agência Nacional de Telecomunicações. É claro que ela não está adequada. Por quê? Porque o dinamismo em matéria de telecomunicações é tão grande que as matérias legislativas não alcançam o dinamismo do setor de telecomunicações. Para se ter uma ideia simples, se um telefone, em pouco mais de seis meses, já se encontra obsoleto, velho, arcaico, imagine o arcabouço legislativo! Então, de fato, esse marco regulatório não está adequado, é defasado, a exemplo a lei do SeAC, que está sendo discutida aqui no Congresso Nacional, de modo que se deve pensar, e muito, em questões para que o processo legislativo possa alcançar ou andar em parêntese, em paralelo com o dinamismo do setor de telecomunicações.

O Senador pergunta ainda quais medidas legislativas devem ser implementadas. Bom, eu apontaria, de forma apressada, e posso dizer que não tenho um estudo aprofundado nesse sentido, Sr. Presidente, mas eu diria que duas hipóteses poderiam ser ventiladas. Evidentemente, eu posso dizer que isso seria até objeto tão aprofundado que daria até para fazer uma tese de doutorado essa questão do que poderia ser. Mas eu já apontaria, apressadamente, dois pontos. Primeiro, delegação de competência. Talvez o Congresso poderia delegar, legislar sobre normas gerais de telecomunicações, e as normas específicas, micro, setoriais e pontuais, para acompanhar o dinamismo do setor, poderiam ser delegadas...

(Soa a campanha.)

O SR. VICENTE BANDEIRA DE AQUINO NETO (Para expor.) - ... com cobrança semestral ou trimestral, de forma que o Congresso não ficasse alheio a esse tipo de delegação. Seria um mecanismo inicial, mas confesso a V. Exa. que não seria aprofundado.

E outra hipótese talvez fosse o Congresso priorizar, ter uma prioridade de tramitação legislativa nas Casas do bicameralismo que nós temos que pudesse ser mais rápida a ponto de alcançar o dinamismo do setor de telecomunicações. Então, nesse ponto eu daria aqui a resposta ao querido e ilustre Senador Lasier Martins, a quem devoto meus cumprimentos.

Bom, seguidamente, o Senador Jean Paul, brilhante Senador, com quem tive a honra de conversar em seu gabinete há pouco, e fiquei deveras encantado com a profundidade com que conhece o setor de teoria do direito regulatório, questões de regulação, o Senador Jean Paul me faz as seguintes indagações. A expansão da banda larga no Norte e Nordeste do Brasil... De fato, ele é cirúrgico e pontual quando coloca essas questões. Os maiores déficits de banda larga estão no Norte e no Nordeste brasileiros. É óbvio que o Norte tem as particularidades da geografia, como V. Exa. muito sabe, do meio ambiente e tudo mais, e o Nordeste também, em parte, nesse sentido. Mas que ações a Anatel tem feito nesse sentido? Ora, a Anatel tem trabalhado, sim, para expandir banda larga por essas regiões do Brasil. Entre os primeiros pontos estão os termos de ajustamento de conduta, que elas têm transformado obrigações de fazer, as multas, as sanções, os processos de sancionamento em obrigações de fazer, tentando levar 3G e 4G aos 47 milhões...

(Soa a campanha.)

O SR. VICENTE BANDEIRA DE AQUINO NETO (Para expor.) - ... de brasileiros que ainda são desassistidos de banda larga. Tem conseguido alcançar. A demanda é muito grande, mas tem feito alguma coisa. As sanções, os TACs, e outra alternativa que também tem feito são os editais de radiofrequência para que a Anatel possa garantir que as áreas de pouca atratividade econômica sejam devidamente atendidas.

O Senador Jean Paul ainda pergunta se o Fust não teria o potencial de ajudar na expansão da banda larga. E eu diria para o Senador Jean Paul que, de fato, Senador, recentemente foi aprovado, aqui no Congresso Nacional, o PL 172, de 2020, relatado pelo Senador Diego Tavares, da Paraíba, que destrava a utilização dos recursos do Fust, que, em princípio e na sua versão inicial, eram destinados para o cumprimento de obrigações de universalização de telefonia fixa. Então, houve esse destravamento do Fust e hoje é permitido parte da utilização daqueles recursos na ampliação da banda larga no Brasil, de modo que esse projeto está pendente de sanção na Presidência da República. Então, o Fust, dileto e preparado Senador Jean Paul, de fato também ajuda na expansão da banda larga.

E, por fim, o Senador Esperidião Amin traz um questionamento que seria a profusão de postes com a questão do 5G. De fato, Senador Marcos Rogério, realmente é uma preocupação da Agência Nacional de Telecomunicações a questão dos postes, a questão dos cabeamentos.

Com a quinta geração de tecnologia, com a implantação do 5G, vai se demandar uma quantidade de antenas muito maior, cerca de sete vezes maior do que no atual sistema que nós temos até a quarta geração. Então, vai demandar muito mais antenas e certamente vai demandar, invariavelmente, muito mais fixação de postes.

De modo que isso só teria basicamente, em princípio, uma solução, que seria, enquanto não se promove uma alteração legal legislativa, para se incluir, para se impor a adoção de redes subterrâneas, que aí são caras realmente, são mais caras dos que essas comuns de hoje... Enquanto não for introduzida essa legislação no sentido de obrigar as redes subterrâneas de cabeamento, a Anatel, em conjunto com a Aneel, vem interagindo no sentido de, junto às prestadoras de telecomunicações e de distribuição de energia, garantir condições de instalação de antenas com redes de fibra ótica.

Então, assim, é nessa linha...

(Soa a campanha.)

O SR. VICENTE BANDEIRA DE AQUINO NETO (Para expor.) - ... e a Anatel tem trabalhado para reavaliar a regulamentação dessa proposta perante a agência. Mas, de fato, Senador Amin, V. Exa. tem razão, a profusão de postes é uma preocupação. E, enquanto a lei não obrigar as redes subterrâneas, nós vamos conviver um pouco com isso, mas a Anatel tem tido a preocupação nesse sentido.

Sr. Presidente, eu quero agradecer a V. Exa., cumprimentar V. Exa., reafirmar o apreço que tenho a V. Exa. enquanto homem público. E quero agradecer a esta Comissão, aos indicados que estiveram aqui comigo. A todos os Senadores e Senadoras, o meu profundo agradecimento. Quero dizer que foi honroso participar mais uma vez aqui nesta sabatina e espero que esta Comissão possa me dar a honra de aprovar o meu nome para que eu possa ser reconduzido à Agência Nacional de Telecomunicações.

Muito obrigado.

Devolvo a palavra a V. Exa.

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

Com a palavra a indicada para a ANP, Tabita Loureiro.

A SRA. TABITA YALING CHENG LOUREIRO (Para expor.) - Obrigada, Sr. Presidente.

Vou ser extremamente sucinta nas minhas respostas.

O Senador Lasier fez referência ao item "c" do inciso I do art. 48 da Lei 9.478, que trata da distribuição de 10% de uma parcela dos *royalties* aos Municípios que são afetados pelas operações de embarque e desembarque. E, de fato, mais ou menos em 2001 ou 2002, a ANP definiu que instalações de embarque e desembarque são aquelas afetas diretamente ao campo produtor, como, por exemplo, as estações coletoras que fazem o processamento primário da produção bruta.

Fica aqui a minha intenção de levar a questão levantada pelo Senador Lasier, de que, de fato, os parques de armazenamento e tancagem não fazem parte das instalações de embarque e desembarque. Vou voltar com essa questão para a área técnica, de fato, para que a área técnica avalie a pertinência de incluir ou não os parques de armazenamento e tancagem na definição de instalações de embarque e desembarque.

Ao Senador Jean Paul Prates, quero dizer da honra de ouvi-lo falar a respeito da minha pessoa. Muito obrigada pelas palavras. O Senador Jean Paul Prates é um especialista no setor. E ele colocou aqui preocupações que, de fato, estão

na mente da sociedade, que dizem respeito à garantia do abastecimento e alguma possibilidade de configuração de um monopólio privado.

O que eu gostaria de ratificar aqui é o compromisso da ANP...

(Soa a campanha.)

A SRA. TABITA YALING CHENG LOUREIRO (Para expor.) - ... em trabalhar na ênfase da garantia do suprimento.

No que tange ao monopólio privado, nós temos a transparência de preços e vamos reforçar o monitoramento para que qualquer conduta abusiva possa ser identificada e tratada em conjunto com Cade. E quero reforçar também meu compromisso em relação ao aumento da competição no setor.

No que tange à garantia do abastecimento, a ANP já montou um grupo de trabalho para identificar pontos sensíveis. Já identificou, já tratou, já há resolução inclusive do CNPE para ser publicada, que estabelece diretrizes para o monitoramento do abastecimento nacional. A ANP está atenta e a postos para cumprir o seu dever e a sua missão.

No que tange aos gasodutos, de fato, o transporte de gás natural é fundamental para alcançar um mercado aberto e competitivo. A forma de venda dos gasodutos foi de iniciativa da Petrobras, mas os gasodutos de transportes são monopólios naturais. A ANP trabalha e todas as medidas infralegais estão sendo postas, de fato, para garantir o acesso a essas infraestruturas essenciais.

Mais uma vez, muito obrigada, Senador Marcos Rogério, toda esta Casa.

E passo a palavra.

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

O último indicado a se manifestar é a Dra. Flávia Moraes Takafashi, indicada para a Antaq.

A SRA. FLÁVIA MORAIS LOPES TAKAFASHI (Para expor.) - Muito boa noite.

Também vou aqui, em face do adiantado da hora, responder brevemente às questões, já me comprometendo depois com o Senador Lasier Martins e a Senadora Kátia Abreu. Caso queiram se aprofundar no tema, fico à disposição. E, caso meu nome seja aprovado também na Antaq, eu coloco a Antaq à disposição para debater mais profundamente o tema.

O Senador Lasier trouxe uma questão, que também foi reforçada pela Senadora Kátia Abreu, a respeito do fortalecimento das hidrovias. E foi um ponto sobre o qual o Senador Marcos Rogério também já tinha feito uma ressalva importante aqui no âmbito da Comissão. De fato, se nós quisermos uma matriz de transporte mais eficiente, teremos que fomentar, teremos que ter um plano proposto para as hidrovias. O Estado do Rio Grande do Sul é um Estado que tem uma capacidade de hidrovias, naturalmente já é muito bem nutrido e bem abastecido pelo modal hidroviário. O Estado do Tocantins, da Senadora Kátia Abreu, tem as suas hidrovias também com um potencial enorme de escoamento de cargas. Sem dúvida, a Antac tem que estar atenta a essas questões. Só melhoraremos a matriz de transporte brasileiro se dermos o foco adequado a esse modal.

A Senadora traz também alguns pontos sobre a questão das regras de afretamento da Resolução Normativa nº 1 e sobre algumas dessas regras que estão sendo alteradas pelo BR do Mar. Aqui deixo bem reforçado o entendimento de que toda a atuação da agência sempre foi e sempre será pelo aumento da concorrência, pela melhor prestação do serviço. E, se, em face da aprovação da nova legislação, for necessário - o que necessariamente vai acontecer - alterar a resolução...

(Soa a campanha.)

A SRA. FLÁVIA MORAIS LOPES TAKAFASHI (Para expor.) - ... para que se tornem regras com maior concorrência, com maior eficiência, a agência certamente adotará essa alteração regulatória, essa inovação regulatória.

Respondo também a um questionamento que veio do e-Cidadania sobre a questão das datas. Eu tenho duas graduações, e aí, provavelmente, no relatório, tenha entrado apenas a segunda, e talvez tenha aparecido essa dissonância de cronograma. É apenas por isso.

E também o e-Cidadania trouxe uma questão a respeito das hidrovias, o que eu também já respondi um pouco na resposta aos Senadores, que é o compromisso que a agência tem e o olhar que a agência tem de reforçar o escoamento de carga por esse modal tão importante para a infraestrutura brasileira.

Mais uma vez eu agradeço, Senador, e coloco-me à disposição para, depois, se houver mais alguns questionamentos a responder.

Agradeço também aos demais Senadores.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) - Agradeço a V. Sa. a manifestação e por sintetizar as suas colocações, em razão do avançado da hora.

Quero registrar aqui um agradecimento a todos os Senadores e Senadoras que compareceram à Comissão para exercer o direito de arguir os indicados, bem como para manifestar os seus votos nesta reunião de hoje.

Vou pedir à Secretaria da Comissão que abra o painel para que possamos proclamar o resultado e, ao final, farei algumas considerações com relação aos trabalhos de hoje, bem como aos episódios das últimas semanas.

(Procede-se à apuração.)

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

Indicado Alexandre, da ANTT: 12 votos SIM; 1 NÃO.

Arnaldo: 11 votos SIM; 2 NÃO.

Davi Barreto: 12 votos SIM; 1 NÃO.

Flávia (Antac): 12 votos SIM; 1 NÃO.

Tabita (ANP): 12 votos SIM; 1 NÃO.

Vicente (Anatel): 12 votos SIM; 1 NÃO.

Portanto, todos os indicados tiveram seus nomes confirmados, aprovados na Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Serão encaminhados à Secretaria-Geral da Mesa para posterior pauta no Plenário do Senado, ainda durante esta semana.

Quero aqui desejar a todos os sabatinados e que tiveram seus nomes confirmados pela CI muito sucesso na árdua missão de exercer o papel de regulador nessas agências.

Eu sou um defensor do papel das agências reguladoras. Acho que cumprem um papel importante para a sociedade, um papel que nem sempre é compreendido pela sociedade, especialmente quando se trata de algumas agências reguladoras, como é o caso da ANP, aqui presente, da Aneel e da própria Anac, que são agências sobre as quais o consumidor acaba tendo um olhar um pouco mais crítico em razão da entrega de serviços públicos essenciais e com precificação que nem sempre conta com a compreensão ou mesmo com a tolerância do usuário e do consumidor.

No caso da ANP, o consumidor brasileiro de combustíveis, em todas as suas matrizes, em todos os seus modelos, é um crítico bastante severo, e, toda vez que esse tema é trazido para o debate na Comissão de Infraestrutura, há muitas críticas. Por que um país que é autossuficiente em petróleo tem lá no posto de gasolina a gasolina mais cara, o diesel mais caro, o álcool mais caro, um dos mais caros do mundo? Isso é incompreensível para quem vive num país como o Brasil. Com a gasolina na casa dos R\$5, passando disso, não é algo que o brasileiro vai entender, especialmente quem é mais humilde, mais simples, que chega para abastecer a sua motocicleta, o seu veículo, o seu caminhão, seja para transporte, para passeio, para trabalho. Custa caro o combustível no Brasil. E o consumidor não tem essa compreensão e, às vezes, cobra muito do regulador.

Nós vivemos num país com liberdade de mercado, com regras concorrenciais, mas, no caso do petróleo, há uma política um pouco diferente, porque o monopólio está com o Estado, embora haja concorrência. É um desafio grande ser regulador numa agência como a ANP.

Então, desejo muito sucesso a você e que possa encontrar, dentro dos limites que há na regulação, mecanismos, caminhos para entregar ao brasileiro que paga a conta um produto de qualidade, mas com preço que seja condizente com a realidade do Brasil.

A ANTT, eu já disse aqui e reitero, tem um papel fundamental. Nós estamos na véspera da aprovação de um novo marco legal no caso das ferrovias, até o Senador Jean Paul Prates é o Relator desse modal, desse novo marco legal. Teremos a expansão dos investimentos - aliás, o que já está em curso; a agência já se antecipou em alguns aspectos em relação a isso. É um avanço grande. Assim como nós tivemos no caso dos aeroportos, o setor rodoviário já é um setor consolidado, mas está estrangulado. Não dá mais para você avançar com esse modal, que é um modal estratégico, que é um modal fundamental, mas está estrangulado. É preciso reforçar os demais modais. O modal ferroviário talvez seja o mais necessário neste momento e, com essa modelagem, que dá ao setor privado a possibilidade de construir as suas ferrovias, explorar as suas ferrovias, dentro de um marco legal que seja contemporâneo e que favoreça esse ambiente, é uma pauta importante para o Brasil.

Assim também a nossa Antaq, que tem o papel de regular, no caso, o uso das águas como um modal de transporte, e - reitero aqui aquilo que já disse antes - olhando não só para a cabotagem. O mar é importante, mas os rios são essenciais e levam a riqueza do Brasil real, lá da ponta da Amazônia brasileira também para o mar. O caminho que chega ao mar

não é só o rodoviário, é também o hidroviário, como é o caso das hidrovias do nosso Rio Amazonas, em Manaus, Pará etc., bem como do nosso Madeira, lá em Porto Velho.

Então, eu acho que ter a capacidade de entender os vários modais e encontrar os pontos de convergência e de conexão vai entregar ao Brasil um serviço de maior qualidade. Com um serviço de transporte, em sentido amplo, interconectado, dialogando esses diferentes modais, ganham os brasileiros.

Então, a missão dos indicados, agora aprovados aqui na Comissão, é uma missão árdua, mas tenho certeza de que, com o currículo que cada um tem, cumprirão essa tarefa para o bem do Brasil e dos brasileiros.

E, quanto à Anatel, assinalo aqui, já fazendo votos de sucesso a V. Sa., que já está na casa, que já conhece a casa e que já tem serviços prestados, que será um desafio grande introduzir no Brasil o 5G com as implicações que essa tecnologia tem, positivas e algumas ainda nos deixando com algumas preocupações. Como fazer a transição dentro desse modelo tão desafiador, tão necessário, sem comprometer alguns acessos que já estão postos, especialmente para os usuários de TV no Brasil? isso porque os especialistas ainda não chegaram a uma conclusão. Eu quero até ouvir mais sobre esse assunto. Já conversei com o Diretor-Geral da agência para marcar um horário para sentar com os diretores para ter uma visão melhor com relação ao que representa o 5G e as suas implicações, sobretudo, aquilo que nos causa um pouco de preocupação, que é essa transição de modelagem.

Muito sucesso a todos os senhores e senhoras sabatinados e aprovados no dia de hoje.

Nós tínhamos uma reunião marcada para amanhã, mas a estamos cancelando. Ela terá de ficar para o próximo ano, porque chegaram os indicados para a ANS, e nós temos um problema com relação às salas. Não dá para fazer várias reuniões ao mesmo tempo, e, no caso da ANS, eu acho que é fundamental que se aprovem os nomes no dia de amanhã. Então, é preciso encontrar um espaço nas Comissões para apreciar as indicações. Os indicados das agências afetas à CI é possível que a gente faça num segundo momento, sem maiores prejuízos.

Concluo fazendo apenas uma ponderação com relação aos acontecimentos que nós tivemos. É uma manifestação que eu faria no início da reunião, mas, para poder aproveitar a presença dos Senadores para votar, eu deixei para fazê-la ao final.

Como é do conhecimento de todos, uma grave ocorrência atingiu o sistema de abastecimento de energia elétrica do Estado do Amapá, com efeitos que se estenderam entre os dias 3 e 22 do mês passado. Houve graves prejuízos e muito sofrimento para a população daquele Estado, simultaneamente às voltas com a pandemia da Covid 19 e atraso nas eleições municipais, cujo segundo turno em Macapá ainda será realizado na próxima semana.

Foram grandes os transtornos para cerca de 90% da população amapaense, que correspondem a mais de 760 mil pessoas. Somente após dois blecautes totais e quase 20 dias de fornecimento em um sistema de rodízio as condições normais de abastecimento foram retomadas.

A apuração de causas e responsabilidades em eventos como esse são complexas e demoradas e demandam o envolvimento de inúmeros órgãos públicos, todos com papel importante. Relatórios preliminares já começaram a ser divulgados, mas ainda são insuficientes para o entendimento completo do ocorrido bem como para responsabilização dos agentes envolvidos no evento.

No último dia 7, o Operador Nacional do Sistema Elétrico apresentou o seu Relatório de Análise de Perturbação (RAP), um dos documentos de apuração do evento. Nele o ONS descreve que em 3 de novembro um curto-circuito danificou um dos transformadores da Subestação Macapá causando um incêndio. Na sequência, ainda segundo o relatório, houve o desligamento automático de um segundo equipamento, causado por sobrecarga, deixando o Estado no escuro. Já o terceiro transformador, que serve como *backup* ao sistema, não pode operar porque estava em manutenção desde dezembro de 2019.

O relatório do ONS aponta ainda que o curto-circuito inicial que gerou a explosão pode ter sido causado por defeito estrutural ou resultado da falha de isolamento da subestação. Esse relatório se restringe aos detalhes técnicos da ocorrência no Amapá e não apura responsabilidades pelo o apagão. O documento traz uma série de determinações com prazos a serem cumpridos, inclusive o da empresa Linhas de Macapá Transmissora de Energia, que terá até março de 2021 para apresentar as suas conclusões sobre o evento.

Já a supervisão de todo o processo bem como a eventual punição dos eventuais responsáveis cabem a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). O processo de apuração é longo e deve levar de seis meses a um ano.

Toda essa cautela ao apurar os fatos decorre, como se sabe, do necessário respeito ao devido processo legal e objetiva evitar futura judicialização da questão por parte dos envolvidos, o que prejudicaria o eventual apenamento dos responsáveis e o ressarcimento dos prejuízos causados.

De parte desta Comissão, que tem entre suas responsabilidades o acompanhamento e a fiscalização das ações do Executivo Federal no âmbito das suas competências, adiantei providência que desejo comunicar a V. Exas.

Tomei a iniciativa de oficiar, ainda no último dia 23 de novembro, um dia depois do restabelecimento completo do fornecimento de energia no Amapá, ao Ministro Bento de Albuquerque, de Minas e Energia, solicitando informações de caráter bastante amplo sobre os eventos que se abateram sobre a população daquele Estado. Indaguei a S. Exa. não apenas sobre as causas imediatas do apagão e do fornecimento intermitente naquele período, mas também sobre possíveis causas anteriores ao evento, como o longo do período de manutenção do terceiro transformador da subestação onde os problemas começaram.

Perguntei também sobre as fiscalizações realizadas pela Agência Nacional de Energia Elétrica, órgão responsável por esse mister, e sobre a atenção especial que essa subestação deveria merecer, tendo em vista a dependência do Estado do Amapá dessa instalação.

A esse respeito, aliás, a edição do Jornal *O Estadão*, do dia 7 passado, informou que o Ministério de Minas e Energia propôs a instalação de uma nova subestação de energia e a construção de uma linha de transmissão para reforçar o sistema elétrico do Amapá. A previsão é de que os estudos necessários para a licitação sejam concluídos até abril e os leilões sejam realizados até dezembro de 21.

Finalmente, solicitei informações sobre as responsabilidades apuradas, ainda que preliminarmente, pelo desastre que atingiu a população amapaense. Sei que a apuração dessas responsabilidades ainda demorará, mas pretendi desde logo deixar consignada essa solicitação.

Bem, Excelências, essa era a comunicação que desejava fazer. E penso que podemos, então, prosseguir com os nossos trabalhos ainda ao longo desta semana.

Esse assunto do Amapá fiz questão de mencionar aqui porque o que aconteceu no Estado do Amapá é algo que nos preocupa em outros Estados.

Não se sabe ainda as razões objetivas, mas me parece que houve ali uma falha sistêmica. É o tipo de episódio que não ocorre a partir da falha de uma única unidade. Nós temos situações já preliminarmente levantadas com relação ao que aconteceu no Amapá, no sistema do Acre, que me causa preocupação, e mesmo no sistema que abastece o Estado de Rondônia.

Está no Radar da Comissão de Serviços de Infraestrutura, já reportei à Aneel em relação a isso e é preciso fazer o dever de casa antes que aconteça, porque depois que temos um episódio dessa monta ficam apenas os prejuízos e depois é difícil reparar tudo aquilo que aconteceu no Estado do Amapá.

Então, é não só lamentar, mas apurar responsabilidades e aplicar as devidas sanções a quem quer que seja que tenha concorrido para esses episódios.

Nada mais havendo a tratar, agradecendo às Sras. e aos Srs. Senadores...

(Intervenção fora do microfone.)

Ah, antes de encerrar a Reunião, eu submeto a aprovação da ata da Reunião. *(Pausa.)*

Antes de encerrar os trabalhos, proponho a dispensa de leitura e a aprovação da ata da presente Reunião.

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

Aprovada.

O Senador Esperidião Amin está conectado e lhe indago: posso encerrar, Senador?

Obrigado. Obrigado ao Senador Esperidião Amin, que acompanhou toda a reunião e dela participou fazendo questionamentos também aos indicados no dia de hoje.

Agradeço, mais uma vez, a colaboração dos indicados e a paciência em estarem aqui até este horário, especialmente das nossas indicadas, fazendo com que o nosso trabalho fosse concluído de forma exitosa.

Por fim, como foi cancelada a reunião de amanhã, apenas agradeço também o trabalho aqui da nossa Secretaria da Comissão, aos servidores da Casa, da TV Senado, a todos os assessores aqui presentes.

Muito obrigado pela colaboração de todos vocês.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 17 horas e 50 minutos, a reunião é encerrada às 21 horas e 46 minutos.)