

## **REQUERIMENTO N**

**º , DE 2013 – CI**

Nos termos do art. 58, §2º, incisos II, III, V e VI, da Constituição Federal, combinados com o art. 90, incisos II, III, V, VI e IX, do Regimento Interno do Senado Federal, requeremos seja convidada para participar de audiência pública nesta Comissão a Ministra-Chefe da Casa Civil da Presidência da República GLEISI HOFFMANN, com o objetivo de discorrer e debater as questões referentes aos processos de contratação e concessão de obras rodoviárias, ferroviárias, portuárias e aeroportuárias.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O Programa de Investimento em Logística (PIL), a mais importante iniciativa na área de infraestrutura do governo da presidente Dilma Rousseff – concebido para recuperar a confiança na economia e garantir a retomada do crescimento – já apresentou problemas logo no seu início. Dos dois leilões de concessão de rodovias escolhidos para inaugurar o programa, um deles, o trecho da BR-262 (Minas Gerais ao Espírito Santo), não atraiu investidor. Uma provável hipótese do fracasso do leilão pode ter sido a má estruturação do edital, o que dá margem à insegurança jurídica.

Segundo o governo, as parcerias público-privadas que poderão se formar a partir das concessões públicas serão a alavanca para a retomada da economia brasileira de agora em diante. Mas o grande desafio dos leilões de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, bem como o do pré-sal, será o de convencer investidores sobre os atrativos desses negócios, e o primeiro receio dos interessados diz respeito às regras e seu cumprimento.

Especialistas de renome, como o ex-Ministro Delfim Netto, têm destacado ser preciso que “os investidores, tanto os nacionais quanto os estrangeiros, confiem que as propostas de concessão permanecerão de pé por causa da rentabilidade intrínseca, apurada com o uso de parâmetros consensuais e não pela manipulação de dados”.

O professor Armando Castelar, da UFRJ e consultor do Ipea, entende que “o governo ainda não encontrou um equilíbrio que permita deslanchar o investimento em infraestrutura, e o fracasso com a privatização da BR 262 deixou isso claro”. Para ele, o atual modelo de concessão e a prática regulatória carregam elevado risco político-regulatório. Ele entende ser preciso mudar o modelo, sob o risco de ficarmos à base de sucessos pontuais, enquanto o investimento em infraestrutura continua baixo.

A Associação Brasileira dos Terminais (ABTP), após a audiência pública para a licitação de novos arrendamentos no Porto de Santos, em São Paulo, e Santarém, no Pará, divulgou nota identificando 16 deficiências jurídicas na minuta-padrão de edital dos portos. Os interessados em disputar o leilão, por sua vez, apresentaram quase três mil sugestões para aperfeiçoar o material. Segundo levantamento da ABTP, faltam informações básicas e há dados errados, o que prejudica a análise dos investidores. Para a entidade, na pressa de preparar os editais, a documentação não foi checada.

Os modelos de concessões elaborados pela Estruturadora Brasileira de Projetos (EBP) têm causado mais discussão. Os representantes dos portos são os principais questionadores da atuação da

EBP. Corre no Ministério Público Federal processo contra a empresa. Questiona-se a forma de contratação da EBP, que dispensa licitação, e o fato de ela ter entre os acionistas alguns dos bancos que, na outra ponta, vão oferecer o financiamento para quem vencer o leilão.

Queremos crer que a presença da Ministra-Chefe da Casa Civil, Gleisi Hoffmann, poderá oferecer a esta Comissão os esclarecimentos sobre o processo licitatório das obras de infraestrutura, do qual dependerá o sucesso do programa e permitirá ao país superar os gargalos de um sistema de transporte ineficiente e oneroso.

Sala da Comissão, em

**Senador FERNANDO COLLOR**