



**CAMARA DOS DEPUTADOS**

**CAMARA DOS DEPUTADOS**

**COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUARIA, ABASTECIMENTO E  
DESENVOLVIMENTO RURAL.**

**PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE Nº 40, DE 2011.**

Propõe que a Comissão de Agricultura – com auxílio do Tribunal de Contas da União - fiscalize o impacto das medidas tomadas pelo Governo para o escoamento da produção agropecuária.

**Autor:** Dep. **Abelardo Lupion (DEM/PR)**

**Relator:** Dep. **Onyx Lorenzoni (DEM/RS)**

## **RELATORIO FINAL**

### **I - RELATÓRIO**

Trata-se de Proposta de Fiscalização e Controle (PFC), apresentada com base no disposto pelos arts. 32, I, “a”, item 6; 60, incisos I e II; 61 e 100, § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, combinado com os arts. 49, X, e 70 da Constituição Federal, de autoria do nobre Deputado **Abelardo Lupion**, para que, ouvido o Tribunal de Contas da União (TCU), fossem avaliados o impacto de medidas governamentais para a melhoria das condições de escoamento da produção agropecuária, tendo em vista o atual estágio de conservação e construção de ferrovias e rodovias, em especial no que toca as zonas produtoras de grãos e o planejamento de futuras rotas de escoamento da produção agropecuária brasileira.

A proposta igualmente objetivou o acompanhamento e fiscalização dos processos licitatórios levados a cabo pelo DNIT e a VALEC nas zonas pecuárias e produtoras de grãos, no período de 2009 a 2011, e os respectivos contratos firmados, mediante auditoria nos contratos celebrados, bem como a periodicidade das vistorias técnicas nas obras a cargo das referidas entidades.

Os arts. 49, inciso X, e 70 da Constituição Federal, c/c os arts. 32, inciso I, alínea “a”, item 6; 61 e 100, § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, já citados, amparam a competência desta Comissão para empreender a Proposta de Fiscalização e Controle sobre o assunto suscitado, cabendo ao Tribunal de Contas da União (TCU), na forma do artigo 71 da Constituição Federal, exercer o controle externo junto aos órgãos referidos.

Encaminhada ao Tribunal de Contas da União, a presente proposição foi acolhida e tornou-se, naquele órgão, o processo nº TC 037.249/2011-8, o qual foi submetido a auditoria operacional coordenada pelos seus órgãos internos, a saber 1ª Secex, 8ª Secex e Sefid-1, que se manifestaram no sentido de buscar responder aos questionamentos formulados pela proposição, mediante pormenorizado relatório, cujas conclusões passamos a destacar.

A auditoria realizada não conseguiu mensurar o impacto dos gargalos logísticos sobre as variáveis macroeconômicas apontadas na proposta, tais como os reflexos no PIB, balança comercial e inflação, uma vez que, segundo os técnicos, tais fatores encontram-se intrinsecamente ligados a conjunturas internacionais que se refletem necessariamente na participação da agricultura nos resultados do PIB, sem que para tal concorram a melhoria, estagnação ou piora das condições logísticas do setor.

No entanto, mesmo sem uma resposta objetiva ao questionamento referente ao impacto destes fatores, o relatório dos técnicos do TCU apontou diferentes aspectos dos referidos gargalos logísticos, desenhando um quadro que possibilita uma visão abrangente das questões propostas, de forma a apontar soluções e políticas públicas adequadas para a resolução dos problemas.

Uma das conclusões do relatório diz respeito à infraestrutura do agronegócio no Brasil, cujas carências não se restringem a inadequação ou insuficiência de estradas ou portos usados para o escoamento da produção, mas primordialmente a escolha e predomínio de um modal, o rodoviário, sobre os demais, como os transportes ferroviário e aquaviário, que poderiam ser utilizados com custos infinitamente menores, a exemplo do que ocorre em países como Rússia, China, EUA e Canadá, cuja extensão territorial é similar ou maior a de nosso país, e onde se realizam investimentos públicos e privados nestas modalidades de transporte em percentuais muito superiores aos 0,7% do PIB verificados no Brasil.

O estudo aponta que a notável expansão da fronteira agrícola brasileira, para as regiões centro-oeste e norte do país, não foi acompanhada de investimento na utilização dos modais hidroviário e ferroviário, fazendo com que os excedentes de produção destas regiões sejam deslocados para os portos litorâneos das regiões sul e sudeste, via rodoviária, a altos custos de transporte, com esgotamento da infraestrutura rodoviária destas regiões; e consequente elevação dos gastos públicos na manutenção e conservação das vias; efeitos negativos na renda do produtor, prejuízos na geração de empregos e na diminuição de receita do setor produtivo.

Constatada a quase exclusividade da utilização do modal rodoviário para o escoamento da produção, e as inerentes deficiências estruturais, o relatório do TCU ateve-se a mapear as obras que vem sendo realizadas para a viabilização de novos corredores de escoamento e investimentos naqueles já existentes, sendo identificadas 269 intervenções destinadas ao setor agrícola, mas um sério descompasso entre as demandas e as ações públicas destinadas a atendê-las.

Tal descompasso seria consequência de fragilidades nos planejamentos de médio e longo prazo do setor, particularmente no Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), que dentre outras deficiências estaria a falta de articulação entre as diferentes áreas envolvidas, com um baixo grau de transversalidade nos órgãos governamentais responsáveis.

A crítica principal ao referido plano é de que o mesmo não contempla as intervenções necessárias nos diferentes setores, sendo a escala de prioridades extremamente baixa se comparada ao caráter estratégico do setor e do serviço.

O estudo igualmente aponta a relação entre os marcos regulatórios que regem os contratos das rodovias transferidas para a iniciativa privada, que experimentaram uma grande evolução a partir de 1995, o mesmo não ocorrendo com os modais aquaviário e ferroviário, que não experimentaram o devido progresso.

Outro aspecto abordado pelos técnicos do TCU foi a política governamental de incentivo a renovação da frota de caminhões, particularmente através do BNDES, destinado a financiar a aquisição de veículos novos ou usados com até 15 anos de utilização, o que colaborou para uma queda da idade média dos caminhões de 16 para 13 anos, entre os anos de 2009 e 2012, mas que reforça a opção quase que exclusiva por um único modal de transporte.

Finalmente, o Relator do parecer técnico, **Ministro José Múcio Monteiro**, manifestou-se pelo encaminhamento do relatório e de suas conclusões ao órgão solicitante, *in casu* esta Casa Legislativa, e também aos demais entes governamentais envolvidos, notadamente o Ministério dos Transportes, da Agricultura, Pecuária e abastecimento, ao Dnit, CALEC, Secretaria de Portos e Agências Nacional de Transportes Terrestres e Aquaviários, sem a expedição de determinações ou recomendações, uma vez que envolvem a proposição de políticas públicas alheias às atribuições daquela corte, entendimento partilhado pelo Ministro-Relator da matéria naquela Corte, **Ministro Aroldo Cedraz**.

É o relatório.

## **II – VOTO**

Os estudos realizados pelos técnicos do TCU, retornadas a esta Casa e igualmente encaminhadas aos diferentes órgãos da administração pública envolvidos, alcançaram os objetivos primários desta proposição, no que diz respeito à realização de um diagnóstico setorial, a partir dos questionamentos formulados.

Muito embora o TCU tenha optado por não expedir determinações ou recomendações aos órgãos gestores, a simples diagnose já permite oferecer a estes instrumentos analíticos necessários para que sejam estabelecidos, pelos organismos de governo, de forma transversal e integrada com as diferentes instâncias e agentes, projetos de médio e longo prazo para o setor do agronegócio.

Em uma segunda etapa, que extrapola os limites, objetivos e direcionamento desta Proposta de Fiscalização e Controle, e mediante consultas a serem dirigidas aos organismos de gestão responsáveis pelas políticas públicas voltadas ao setor, será possível avaliar os reflexos da diagnose da Corte de Contas nas medidas governamentais que tenham sido efetivamente tomadas *a posteriori* para a superação dos gargalos apontados e seus resultados na melhoria dos índices de produção agropecuária e de seu adequado escoamento.

Assim, ante o exposto, **VOTO** pelo encerramento e arquivamento do presente PFC por haver alcançado seus objetivos, não restando, no momento, qualquer providência a ser tomada por esta Comissão em relação ao tema.

Sala da Comissão, 07 de julho de 2016.

Deputado **Onyx Lorenzoni**

**Relator**

CONJUR/LIDE/MI/PI/JUN/2016