



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N.º 40-A, DE 2011**

**(Do Sr. Abelardo Lupion)**

Propõe que a Comissão de Agricultura - com o auxílio do Tribunal de Contas da União - fiscalize o impacto das medidas tomadas pelo Governo para o escoamento da produção agropecuária; tendo parecer da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, pelo encerramento e arquivamento, por haver alcançado seus objetivos (relator: DEP. ONYX LORENZONI).

### **DESPACHO:**

À COMISSÃO DE  
AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E  
DESENVOLVIMENTO RURAL

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Interna nas Comissões

### **S U M Á R I O**

I - Proposta inicial

II - Na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

- Relatório prévio
- Relatório final
- Parecer da Comissão

**CÓDIGO DE AUTENTICAÇÃO [PFC 40/2011] > 83EA42E200**  
**PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE Nº , DE 2011.**

**(Do Sr. Abelardo Lupion)**

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

Senhor Presidente,

Com base nos arts. 32, I, “a”, item 6, 60, inciso 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, propomos a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário desta Comissão, adote as medidas necessárias para realização de fiscalização e controle – com o auxílio do Tribunal de Contas da União – com o objetivo de fiscalizar o impacto das medidas para o escoamento da produção agropecuária, em especial:

- a) o atual estágio de conservação e construção de ferrovias e rodovias, em especial no que toca às zonas produtoras de grãos;
- b) o planejamento de futuras rotas de escoamento da produção agropecuária brasileira;
- c) os extratos de todos os processos licitatórios que o DNIT e a VALEC tenham firmado nas zonas pecuárias e produtoras de grãos, no período de 2009 a 2011, acompanhados dos respectivos contratos;
- d) a periodicidade das vistorias técnicas nas obras a cargo dessas

entidades;

## JUSTIFICATIVA

Os arts. 49, X, e 70 da Constituição Federal estabelecem o dever de fiscalização por parte do Congresso Nacional. Trata-se de atribuição constitucional, da qual esta Casa não pode abdicar.

A Declaração sobre o progresso e o desenvolvimento no campo social afirmava, de 1969, asseverou a necessidade “eliminar a fome e a subnutrição e tutelar o direito à uma nutrição adequada”. Da mesma forma, a Declaração Universal para a eliminação definitiva da fome e da subnutrição, adotada em 1974, declarou que cada pessoa “tem o direito inalienável de ser libertado da fome e da subnutrição, a fim de se desenvolver plenamente e de conservar as suas faculdades físicas e mentais”. Em 1992, a Declaração mundial sobre a nutrição reconheceu também que “o acesso a alimentos apropriados, sob o ponto de vista nutricional, e sem perigo constitui um direito universal”.

Diante de notícias tão graves que circulam atualmente, inclusive com o atestado pelo Papa Bento XVI que “o mundo não deve ficar indiferente à fome e à seca que ameaçam 12 milhões de pessoas no Chifre da África”, nota-se que o Brasil tem papel precípuo no abastecimento mundial de produtos agropecuários e não pode descuidar-se do abastecimento eficiente de alimentos.

O problema da escassez de alimentos é um desafio que o Brasil está apto a vencer com folga, dependendo somente do sistema de escoamento da produção que, por vezes, gera gargalos que impedem e desvalorizam o valor de nossas *commodities*.

De todo o exposto, infere-se que os questionamentos aqui apontados têm o objetivo único de avaliar se o Brasil enfrentará possíveis gargalos em sua estrutura rodoviária ou ferroviária no escoamento da produção agropecuária e de avaliar quais medidas poderão ser necessárias para que o país não sofra com a falta de estrutura física.

Sala da Comissão, em 09 de agosto de 2011.

**DEPUTADO ABELARDO LUPION**  
**DEM/PR**

**CÓDIGO DE AUTENTICAÇÃO [RLP 1 CAPADR => PFC 40/2011] >**  
**99347EDA16**

---

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

*“Propõe que a Comissão de Agricultura – com o 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**

**Relator: Dep. Onyx Lorenzoni**

**RELATÓRIO PRÉVIO**

**I – SOLICITAÇÃO DA PFC**

Com fulcro nos 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, o nobre Deputado Abelardo Lupion propõe a presente Proposta de Fiscalização e Controle para que esta Comissão, com o auxílio do

Tribunal de Contas da União, fiscalize “o impacto das medidas para o escoamento da produção agropecuária, em especial:

- a) o atual estágio de conservação e construção de ferrovias e rodovias, em especial no que toca às zonas produtoras de grãos;
- b) o planejamento de futuras rotas de escoamento da produção agropecuária brasileira;
- c) os extratos de todos os processos licitatórios que o DNIT e a VALEC tenham firmado nas zonas pecuárias e produtoras de grãos, no período de 2009 a 2011, acompanhados dos respectivos contratos;
- d) a periodicidade das vistorias técnicas nas obras a cargo dessas entidades;”.

## II – COMPETÊNCIA DESTA COMISSÃO

2. 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, amparam a competência desta Comissão para empreender a Proposta de Fiscalização e Controle sobre o assunto suscitado.

## III – OPORTUNIDADE E CONVENIÊNCIA

3. O agronegócio contribui com parcela significativa do PIB nacional, colabora decisivamente na geração de emprego e renda e vem se destacando na balança comercial brasileira, representando 36,77% de nossas exportações, com saldo positivo de US\$ 64,3 bilhões entre janeiro e outubro de 2011<sup>1</sup>. Desse saldo, o arroz, o milho e a soja respondem por um montante de US\$ 23,9 bilhões, que correspondem a 37,10% da balança comercial do agronegócio.
4. Segundo o IBGE, a décima estimativa da safra nacional de cereais, leguminosas e oleaginosas, indica uma produção da ordem de 159,7 milhões de toneladas, superior em 6,8% à safra recorde de 2010 (149,6 milhões de toneladas) e 0,2% maior que a estimativa de setembro. A área a ser colhida em 2011, de 48,6 milhões de hectares, apresenta acréscimos de 4,6% frente à área colhida em 2010, e de 21.039 hectares. **As três principais culturas, que somadas representam 90,6% da produção de cereais, leguminosas e oleaginosas, o arroz, o milho e a soja, respondem por 82,4% da área a ser colhida,** registrando, em relação ao ano anterior, variações de +1,7%, +3,5% e +3,2%, respectivamente. No que se refere à produção, o arroz, o milho e a soja mostram, nessa ordem, acréscimos de 19,0%, 0,6% e 9,2%<sup>2</sup>.
5. No mencionado período de janeiro a outubro de 2011, a exportação de carnes contribuiu para o saldo da balança comercial com US\$ 12,4 bilhões ou 19,25% do saldo da balança comercial do agronegócio.
6. Esses fatos fundamentam a preocupação desta PFC com o **escoamento da produção das zonas pecuárias e produtoras de grãos** e evidenciam a necessidade de providências no sentido de resguardar os patamares atualmente alcançados e de incentivar a contínua melhora deste setor produtivo.

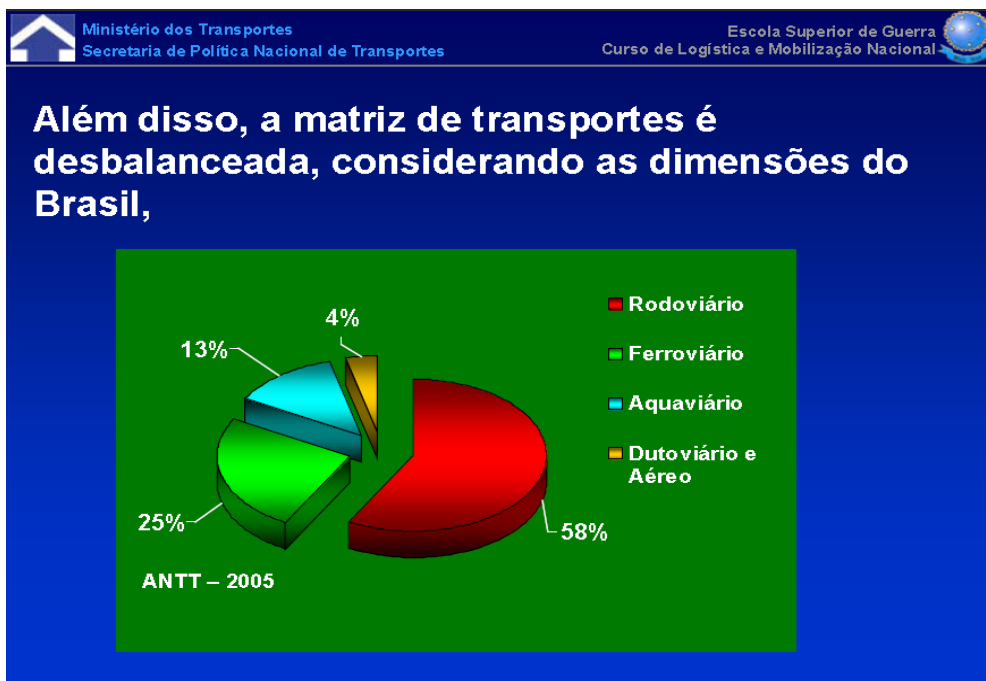
<sup>1</sup> <http://www.conab.gov.br/conteudos.php?a=547&t=2>

<sup>2</sup> <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/agropecuaria/lspa/default.shtm>

7. Para tanto, a infraestrutura de escoamento da produção há que se integrar à política agrícola do Governo Federal. Não basta gerir adequadamente o risco rural, mobilizar recursos públicos e privados para financiar o custeio e o investimento da produção agrícola, ou apoiar a comercialização desses produtos. Paralelamente, é preciso que se façam os investimentos necessários em infraestrutura de transporte (rodoviário, ferroviário ou hidroviário), de portos e de armazéns, a fim de fortalecer a competitividade do agronegócio brasileiro.
8. Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento - Conab<sup>3</sup>, *“uma questão que tem afligido o empresário rural relaciona-se com a **dramática situação da infraestrutura de escoamento dessa produção**. A velocidade no crescimento das safras ultrapassou, em larga margem, os investimentos ocorridos nos diversos modais, causando um forte descompasso estrutural, que vem afetando negativamente a rentabilidade e a disposição do produtor rural em continuar aumentando sua área plantada. A fim de tomar ciência da real dimensão deste quadro, no final de 2004, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, firmou parceria com a Conab, objetivando identificar, a partir dos principais corredores de escoamento da produção, os gargalos estruturais existentes, visando montar um banco de dados para desenvolver e produzir informações inter-relacionadas sobre o agronegócio brasileiro, utilizando-se, para isso, da experiência da empresa na execução do projeto SIGABrasil - Sistema de Informações Geográficas da Agricultura Brasileira.”*.
9. A constatação feita pela Conab demonstra que o Poder Executivo reconheceu a “*dramática situação da infraestrutura de escoamento*” da produção agropecuária. No final de 2004, adotou providências para identificar os gargalos estruturais então existentes, a partir dos principais corredores de escoamento da produção, com o intuito de obter a real dimensão do quadro e montar banco de dados para desenvolver e produzir informações inter-relacionadas sobre o agronegócio brasileiro.
10. Sete anos depois dessa constatação e em sentido similar, a PFC em apreço objetiva avaliar **(i)** se o Brasil continuará enfrentando possíveis gargalos em sua estrutura rodoviária ou ferroviária no escoamento da produção agropecuária e **(ii)** quais medidas poderão ser necessárias para que o país não sofra com a falta de estrutura física.
11. Saliente-se que **a maior parte do escoamento da produção agropecuária é feita por intermédio da malha rodoviária e ferroviária**, o que justifica o enfoque e a atenção desta PFC a tais modais de transporte.
12. O gráfico abaixo, constante de apresentação do Secretário de Política Nacional de Transportes no Curso de Logística e Mobilização Nacional da Escola Superior de Guerra<sup>4</sup> em 07 de outubro de 2010, demonstra a matriz de transporte existente no Brasil.

<sup>3</sup> <http://www.conab.gov.br/conteudos.php?a=1100&t=2>

<sup>4</sup> <http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/36391>



13. Dessa forma, é imprescindível que o Congresso Nacional e a sociedade brasileira estejam cientes de quais são os principais gargalos rodoviários e ferroviários no escoamento da produção agropecuária, em especial nas zonas pecuárias e produtoras de grãos, e possam ter como dimensionar os reflexos correspondentes no produto interno bruto, na balança comercial brasileira, nos índices inflacionários e no crescimento da economia como um todo.
14. A partir de então, o Poder Legislativo poderá (i) indicar as medidas necessárias para que o País não sofra com a falta de estrutura física no escoamento da produção agropecuária; (ii) avaliar o atual estágio de conservação e construção de ferrovias e rodovias, em especial as localizadas em zonas produtoras de grãos; e (iii) verificar a efetividade do planejamento de futuras rotas de escoamento da produção agropecuária brasileira, a cargo do Ministério da Agricultura e do Ministério dos Transportes, incluindo suas unidades orçamentárias e entidades públicas a eles vinculadas.
15. No que tange à gestão da malha rodoviária e ferroviária, é importante que o Congresso Nacional certifique a boa e regular aplicação de recursos públicos nesses modais, o que demanda a verificação dos processos licitatórios e respectivos contratos conduzidos pela VALEC e pelo DNIT, cujos objetos estejam ligados à conservação ou à construção de ferrovias e rodovias nas zonas pecuárias e produtoras de grãos, no período de 2009 a 2011, como sugerido pelo autor. Nesse passo, faz-se necessário também verificar se esses órgãos vêm procedendo a vistorias técnicas nas obras respectivas com a periodicidade e constância adequada.
16. Não menos importante é investigarmos o cumprimento da legislação reguladora das concessões de exploração das rodovias e ferrovias federais ao setor privado, no que se refere à responsabilidade de investimento permanente na vias concedidas e no que tange aos critérios para estabelecimento das tarifas respectivas.
17. Outro ponto relevante neste processo de investigação está relacionado com o exame da efetividade da política de crédito destinado a melhorar o transporte de



nossa produção agropecuária. Devemos, por exemplo, avaliar se a política de crédito existente para a renovação da frota de caminhões vem atingindo seus objetivos.

18. Assim, **considero inegável a conveniência e oportunidade desta proposta de fiscalização financeira e controle**, em face dos argumentos apresentados pelo autor e tendo em vista que 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, resguardam a competência do Congresso Nacional e desta Comissão de, mediante controle externo, exercer a fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta.

#### **IV – ALCANCE JURÍDICO, ADMINISTRATIVO, POLÍTICO, ECONÔMICO, SOCIAL E ORÇAMENTÁRIO**

19. Em relação ao aspecto jurídico, cabe verificar a regularidade dos processos licitatórios e respectivos contratos conduzidos pela VALEC e pelo DNIT, cujos objetos estejam relacionados à conservação ou à construção de ferrovias e rodovias nas zonas pecuárias e produtoras de grãos, no período de 2009 a 2011.
20. Quanto ao enfoque orçamentário, é importante certificar a eficiência e a eficácia da aplicação dos recursos públicos com planejamento, construção, conservação e vistorias técnicas a cargo do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e do Ministério dos Transportes e entidades a eles vinculadas, no período de 2009 a 2011.
21. Ressalte-se que o planejamento necessário à devida correção dos gargalos identificados na infraestrutura de transporte deve levar em conta o tempo exigido para a previsão dos recursos nos planos plurianuais e nas leis orçamentária da União, para os procedimentos licitatórios e para a concretização das obras de conservação ou construção de rodovias e ferrovias.
22. No que se refere ao alcance econômico da PFC, devemos verificar os reflexos que o inadequado equacionamento dos gargalos no escoamento da produção agropecuária pode causar no produto interno bruto, na balança comercial brasileira, nos índices inflacionários e no crescimento da economia como um todo.
23. Em relação ao alcance social, merece destaque a necessidade de o Parlamento provocar o assunto ora em discussão, a fim de que as medidas necessárias sejam tomadas com vistas à preservação dos empregos e da renda que o agronegócio vem proporcionando aos diversos segmentos da sociedade brasileira.
24. Sob os enfoques administrativo e político, é importante ressaltar o papel do Congresso Nacional na fiscalização, na cobrança e na construção de alternativas que visem o adequado equacionamento e correção de eventuais desvios, irregularidades ou impropriedades que porventura tenham sido detectados pelo próprio Poder Legislativo ou apontados pela sociedade. A situação do escoamento da produção agropecuária no Brasil requer providências urgentes.

#### **V – PLANO DE EXECUÇÃO E METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO**



25. A fiscalização solicitada terá melhor efetividade se o Tribunal de Contas da União realizar auditoria para verificar a legalidade, legitimidade e economicidade dos procedimentos adotados pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e pelo Ministério dos Transportes, inclusive entidades a eles vinculados (CONAB, DNIT e VALEC), para corrigir os gargalos existentes no escoamento da produção agropecuária brasileira.
26. Tal possibilidade está assegurada pelo art. 71, inciso IV, da Constituição Federal, que permite ao Poder Legislativo acionar aquela Corte para realizar auditorias e inspeções em relação a qualquer pessoa física ou jurídica que administre bens ou valores da União.
27. Além disso, o art. 24, inciso X, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, também contém previsão para que as Comissões Permanentes desta Casa determinem a realização, com o auxílio do Tribunal de Contas da União, de auditoria contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da administração indireta.
28. Dessa forma, propomos que o Tribunal de Contas da União realize auditoria com os seguintes objetivos:
- a)** apontar os principais gargalos rodoviários e ferroviários no escoamento da produção agropecuária, em especial nas zonas pecuárias e produtoras de grãos;
  - b)** expor os reflexos que o inadequado equacionamento dos gargalos no escoamento da produção agropecuária possa causar no produto interno bruto, na balança comercial brasileira, nos índices inflacionários e no crescimento da economia;
  - c)** avaliar o atual estágio de conservação e construção de ferrovias e rodovias, em especial as localizadas em zonas produtoras de grãos;
  - d)** verificar a efetividade do planejamento de futuras rotas de escoamento da produção agropecuária brasileira, a cargo do Ministério da Agricultura e do Ministério dos Transportes, incluindo suas unidades orçamentárias e entidades públicas a eles vinculadas;
  - e)** certificar, a partir de seleção feita de acordo com os critérios usuais de auditoria, no âmbito da VALEC e do DNIT:
    - e.1)** a regularidade dos processos licitatórios e respectivos contratos, cujos objetos estejam relacionados à conservação ou à construção de ferrovias e rodovias nas zonas pecuárias e produtoras de grãos, no período de 2009 a 2011;
    - e.2)** se esses órgãos vêm fazendo vistorias técnicas, com periodicidade e constância adequadas, nas obras referidas no subitem e.1;
  - f)** atestar a efetividade dos marcos regulatórios aplicáveis às concessionárias de rodovias e ferrovias federais no que se refere à responsabilidade de investimento permanente na vias concedidas e no que tange aos critérios para estabelecimento das tarifas;
  - g)** analisar se a política de incentivo à renovação da frota de caminhões vem atingindo seus objetivos.

## VI – VOTO



face do exposto, **VOTO** no sentido de que esta Comissão acolha a esta PFC, mentando-a na forma descrita no Plano de Execução e na Metodologia de Avaliação acima descritos.

Sala da Comissão, de de 2011.

**Deputado Onyx Lorenzoni**  
**Relator**

**CÓDIGO DE AUTENTICAÇÃO [RLF 3 CAPADR => PFC 40/2011] >**  
**CD164887352504**

**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**

CONJURLIDEM/AP/JUN/2016

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, em reunião ordinária realizada hoje, decidiu unanimemente

pelo arquivamento da Proposta de Fiscalização e Controle nº 40/2011 PFC, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Onyx Lorenzoni.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Lázaro Botelho - Presidente, Celso Maldaner e Dilceu Sperafico - Vice-Presidentes, Adilton Sachetti, André Abdon, Assis do Couto, Beto Faro, Carlos Henrique Gaguim, César Messias, Dagoberto, Evandro Roman, Francisco Chapadinha, Heitor Schuch, Jerônimo Goergen, João Daniel, João Rodrigues, Jony Marcos, Josué Bengtson, Luis Carlos Heinze, Luiz Cláudio, Luiz Nishimori, Marcelo Aro, Marcon, Nelson Meurer, Nilson Leitão, Onyx Lorenzoni, Pedro Chaves, Raimundo Gomes de Matos, Roberto Balestra, Rogério Peninha Mendonça, Sergio Souza, Tampinha, Tereza Cristina, Valdir Colatto, Walter Alves, Zé Carlos, Beto Rosado, Cajar Nardes, Carlos Marun, César Halum, Heuler Cruvinel, Luciano Ducci, Marcos Montes, Miguel Lombardi, Nelson Markezelli, Professora Dorinha Seabra Rezende, Raquel Muniz, Remídio Monai, Renzo Braz e Rocha.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputado LÁZARO BOTELHO

Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------