



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

REUNIÃO

19/04/2023 - 8ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura,
Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

Comissões: CI, CDR

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos! Havendo número regimental, declaro aberta a 8ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura e a 6ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que ocorrem de forma conjunta na 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 19 de abril de 2023, Dia dos Povos Indígenas.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos:

- Nota Técnica da GO Associados sobre o impacto econômico da definição do Preço de Liquidação das Diferenças (PLD) mínimo e seu impacto sobre a inflação no Brasil;
- Ofício nº 7.523, da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), referente à Tomada de Subsídios nº 6, de 2 de março de 2023, de que trata a instrução do projeto de revogação de normativos.

Nos termos da Instrução Normativa da Secretaria-Geral da Mesa nº 12, de 2019, os documentos já disponíveis para consulta na página da Comissão aguardarão eventuais manifestações dos Srs. e Sras. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual serão arquivados.

Informamos ainda o arquivamento de expedientes que tiveram seu recebimento comunicado em reuniões anteriores.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para a apresentação do panorama da infraestrutura portuária e aeroportuária brasileira e das perspectivas de atuação do novo Governo para o setor, em atenção ao Requerimento nº 2, de 2023, da Comissão de Infraestrutura, de minha autoria; e do Requerimento nº 2, da Comissão de Desenvolvimento Regional, de autoria do Senador Marcelo Castro. O Senador Marcelo Castro está numa audiência, vai ter um pequeno atraso, mas chegará a tempo.

O Ministro convidado é o Ministro Márcio França, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos. Antes de passar a palavra ao Ministro, eu convido o Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, no caso o Marcelo, daqui a pouco ele chega, eu passo a palavra para ele.

Comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211. O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que o Sr. Ministro apresentará nesta exposição.

O tempo concedido ao Ministro é o tempo suficiente para que ele possa apresentar o seu projeto, seus planos. E, ao fim da exposição, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos para fazerem perguntas ou comentários.

Muito bem, então vamos iniciar.

Eu gostaria de convocar os Srs. Senadores para registrarem suas presenças e o comparecimento a esta audiência pública. Muita gente ainda deve estar chegando, mas pouco a pouco eles vão participando e alguns participam dos seus próprios gabinetes. Registram presença e ficam por lá, mas vão chegando.

Eu passo a palavra ao Ministro Márcio França para sua exposição.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Para expor.) - Bom dia a todas e todos. Muito obrigado pelo convite ao nosso Presidente da Comissão, ao Senador Confúcio Moura; ao Senador Marcelo Castro. Agradeço aqui a presença do nosso Líder Kajuru; do Senador Weverton; do Deputado Bandeira; dos demais amigos que estão nos acompanhando; do Secretário Nacional de Portos, Fabrizioo; do Secretário Nacional de Aeroportos, o Juliano; das senhoras e dos senhores.

Eu, uns 20 anos atrás, quando o Presidente Lula se elegeu a primeira vez, havia sugerido ao Presidente que tivesse um olhar específico para coisas que ficam misturadas no meio de outras coisas mais importantes e que, por vezes, deixam de ter importância.

Na área especificamente de transporte, Senador Kajuru, como o Brasil é um país com muito transporte rodoviário, as rodovias, os carros, os caminhões, enfim, naturalmente, quando você coloca transporte e embute dentro disso todas as áreas e os modais de transportes, você faz com que algumas coisas importantíssimas possam passar despercebidas.

Na região do Presidente Confúcio, assim como em boa parte do norte do país, as rodovias são rios, não é? Em muitos lugares, você não tem a facilidade de fazer estrada. Então, na medida em que você tenha hidrovia ou aeroportos em funcionamento, você dá acesso a pessoas, você cria um transporte solidário e, acima de tudo, você integra o Brasil.

O Brasil é muito grande. A gente imaginou que poderia ter um ministério específico para esse assunto. À época, o Presidente Lula anunciou, junto com Eduardo Campos, lá em Pernambuco, a criação do ministério, naquela época chamado de Secretaria Nacional de Portos. E deu origem, portanto, a esse ministério.

Depois foi mudando a conjuntura, e agora, no novo Governo, o Presidente Lula me chamou e lembrou o assunto da minha vinculação com Santos, que naturalmente tem uma relação com o porto muito grande, e sugeriu a criação, de novo, de um ministério. Só que aí, incorporando portos, aeroportos e hidrovias.

Então é disso que nós vamos falar aqui, da importância dada, nesse novo Governo, a esse tema. É como se você desse um destaque a esse assunto, para que ele não ficasse junto com o assunto que é o mais poderoso dos assuntos dos transportes, que é a rodovia, não é? Então, em breves palavras, eu fiz uma preparação aqui. Vamos...

Como é que eu passo aqui? Quem é que vai passar para mim aqui? Ah, então vamos lá.

Olha, para se ter uma noção ali do setor portuário, porque vamos começar pelo portuário...

Por favor, pode girar. Aí.

Noventa e cinco por cento do comércio exterior, de tudo que se produz no Brasil e que se compra do Brasil, vem através de portos. Então é um número gigantesco, não é? Nós temos uma característica de receber muita coisa por porto e exportar por porto.

Pode voltar, por favor. Volta um pouquinho.

Vale a pena aqui mencionar que a nossa costa inteirinha está forrada de vários portos, e esses portos têm diversas características. Então existem portos públicos, existem portos privados, existem portos públicos municipais, estaduais e federais.

O Brasil é o principal país do tráfego marítimo sul-americano. Os portos são vitais para o mercado consumidor, como o mercado exterior. O Brasil ainda exporta pouco, 3%, mais ou menos, do total do comércio exterior, que o Brasil faz.

A extensão da costa brasileira é de 7.408km, 19 mil quilômetros de rios navegáveis. O grande desafio da gente é essa interiorização da navegação, conseguir colocar a navegação para dentro do Brasil. O litoral brasileiro concentra 80% do PIB, já que a origem da formação do país veio através do litoral.

Pode girar, por favor.

Aí nós temos o sistema portuário nacional. Então, 213 são os portos concedidos, os portos que são terminais privados, os chamados TUPs. Essa é uma novidade jurídica, de alguns anos. Até alguns anos atrás, não existia isso. Esses TUPs, o sujeito tem lá um terreno, ele quer comprar, ele quer fazer um porto, ele vai até o Governo, pede autorização. E hoje, no Brasil é permitido. Você faz o seu porto. Antigamente esse porto só poderia servir para vender o seu próprio produto. Agora ele pode vender o que ele quiser, quer dizer, então ele tem autorização, no TUP, para fazer como ele quiser.

E aí nós temos lá os 35 portos públicos, dos quais 15 federais, 2 concedidos e 18 delegados. Está ali a relação dos nossos portos, dos nossos portos organizados.

Por isso, na nossa opinião, não se justificava a visão do Governo anterior na insistência de fazer a venda dos portos públicos. Porque aqui no país essa modelagem já comporta a conciliação entre os privados e os públicos. Você tem o

privado e ele que faça a competição dele com o público. Não tem sentido você se desfazer do público porque, em alguns momentos de emergência, você precisa do público.

Agora recentemente, nós tivemos um caso, aqui no Brasil, durante o Carnaval - os senhores acompanharam -, de um grande desastre acontecido no litoral norte de São Paulo. Muitas pessoas morreram, houve um desabamento por causa das chuvas, enfim. E há uma linha de tubulação que liga o Porto de São Sebastião, que é público, estadual, com Cubatão, que fica próximo de Santos. Dali é feito o refino e sobe todo o combustível para São Paulo capital. Os navios param em São Sebastião porque navio de combustível é mais pesado. Eles param em São Sebastião e desabastecem. Isso tudo vai para uma tubulação que tem 131km, vai até Cubatão e sobe a serra, depois de refinado.

Durante aquele período, o que aconteceu? Com a avalanche, ficou comprometida parte daquela tubulação. E aí precisavam, de maneira urgente, levar esses navios da Petrobras para outro porto. Como nós temos o Porto de Santos, que é público, então, nós paralisamos as atividades necessárias para que o petróleo chegasse a Santos. Os outros produtores não gostam muito quando entra um navio de combustível, porque paralisa e atrapalha a vida deles. Mas acontece que o combustível era para o país, era necessário, senão você pararia diversas cidades, sem combustível.

Daí vem um bom exemplo de que, em determinados momentos, não dá para ter um porto privado puro. Se fosse um privado, ele diria: " Não quero receber aqui esse navio, porque ele vai atrapalhar a minha operação". Então, quando o porto é público, a gente tem o poder de demandar. E assim em diversas outras atividades que a gente faz.

Eu costumo dizer que em Santos, por exemplo, nós temos a exportação de praticamente 60% de toda a laranja do mundo. É exportada por Santos, produção feita em São Paulo. De cada dez copos de suco de laranja que se toma no mundo, seis são feitos em São Paulo. E tem uma estrutura montada lá para fazer isso, que já vai por tubulações, está toda instalada. Se, amanhã, fosse vendido o Porto de Santos para um privado e ele dissesse que não se interessa mais pela laranja, o que é que nós faríamos com todas as árvores que estão plantadas, de laranja, no Estado de São Paulo? Porque se você tiver de deslocar para outro porto distante, muitas vezes deixa de ser interessante.

Por isso que portos, no mundo todo, estrategicamente, não são privados, são públicos. Há uma pequena exceção em poucos lugares na Nova Zelândia, uma pequena exceção na Austrália e uma pequena exceção num dos portos da Inglaterra.

Aqui no Brasil nós temos, agora, um porto privado, que o Governo anterior conseguiu privatizar, vender o CNPJ da companhia. É o porto de Vitória, no Espírito Santo, aquele mesmo que há 30 dias aumentou as suas taxas de operação em 1.580%. Porque é privado, ele faz como bem entender. Ele ampliou o valor da operação e aumentou em 1.580%.

Então, na nossa visão, ainda que contrariando a opinião do antigo Ministro, que hoje é o nosso Governador de São Paulo, entendemos que os portos devem ser mantidos públicos e concessionados, ou seja, a operação é feita por privados, mas na autoridade fica respeitada à autoridade pública.

Pode girar, por favor.

Ali nós temos essa novidade brasileira, que é muito interessante, porque é a única que existe: você ter autorizações para, exatamente, instalar TUPs. Vejam que, antes da legislação que os senhores aprovaram, até a Lei nº 12.815, nós tínhamos 126 dessas instalações. Após a aprovação que os senhores fizeram em junho de 2013, nós tivemos mais 135. Aí estão todos, tem diversos investimentos. Tem empresas que fazem os seus próprios portos para, por exemplo, exportar minério e tem empresas que estão fazendo portos *offshore*, portos no meio da água, para exportar tudo, inclusive contêineres de outras coisas.

Então, aqui nós temos a competição ideal. Eu lembro que esta é a única exceção no Brasil, dos quatro modais que nós temos no Brasil, Senador Weverton, em aeroporto, ferrovia e rodovia as concorrências públicas são feitas pelas agências, as agências reguladoras. Já, na situação de portos, não, é o próprio Governo quem as faz. É o único modelo que se preserva assim, que eu acho, por sinal, que é o mais eficaz. É tão eficaz que, nesse caso de porto - vocês vão ver até o final -, não há nenhum pedido para devolver algum desses terminais. Ao contrário, todo mundo que está nesses terminais quer ampliar ou quer modernizar ou quer esticar o prazo e pagam outorgas para isso, pagam locações, enfim, há uma disputa enorme por esses espaços diferentemente dos outros casos, em que, em aeroportos, por exemplo, nós temos algumas devoluções de concessões feitas.

Vamos girar, por favor.

Os principais desafios. Nós temos ali: mais incentivo à infraestrutura portuária, a partir de investimentos públicos e atração de investimentos privados. Nesse caso, as concessões que a gente faz, em cada vez que se faz uma concessão, você obtém uma outorga, uma indenização. Isso o Governo passado fez corretamente. Deixou que essas outorgas ficassem vinculadas aos próprios portos.

Senador Amin, prazer em recebê-lo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC. *Fora do microfone.*) - ... privilégio de estar à esquerda do lado do coração...

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Muito obrigado.

E...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Depois de ter premiado o Aeroporto de Florianópolis...

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Foi o mais eficaz do Brasil.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Tricampeão.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Tricampeão. Pode pedir música do Fantástico. (*Risos.*)

Bem, a extensão dos serviços concedidos à iniciativa privada, dragagem, manutenção e sinalização. Essa vai ser uma sugestão no nosso planejamento. Sobre esses portos, nós podemos evoluir para que também a dragagem seja feita no regime de concessão. Hoje como é feita? A dragagem é contratada uma a uma, por dois anos, por três anos, e, cada vez que vai se dragar, tem toda uma trabalhadeira e uma demora. No formato de concessão, a pessoa vai poder adquirir sua draga ou resolver do jeito que ele quiser lá e vai ficar por 20 anos. E, aí, evidentemente, ele vai conseguir operar de modo mais barato, porque ele não precisa fazer a locação caso a caso.

O fomento à exteriorização dos portos marítimos. Essa é uma outra modelagem sobre a qual nós tivemos muita discussão com o Governo anterior. No mundo todo, os portos não são interiorizados, eles não vão entrando mais para dentro, porque, quanto mais você entra para dentro dos portos, mais você tem que dragar. Quanto mais você draga, mais cara fica a mercadoria, porque a dragagem toda vai para o preço do produto.

No mundo todo, Roterdã, Xangai e cada um dos principais portos fez umas pontas para fora, buscando, na verdade, atingir um calado mais profundo, uma profundidade de água sem precisar de dragagem.

Então, na nossa visão, nós vamos estimular que os portos tenham esses portos exteriorizados *offshore*, para buscar calado mais profundo, com menos dragagem; fomentar a navegação interior e a cabotagem; modernizar a gestão portuária e seus processos de negócio - isso já vem de uns dez anos. Há o Porto Sem Papel, um programa interessante que, a cada ano, evolui um pouco mais -; fazer as revisões regulatórias; e desburocratizar a integração das atividades dos órgãos e entidades públicas; e implementar projetos de inovação e sustentabilidade ambiental.

Os senhores sabem, Senadora Ana Paula, que em todos os lugares do mundo a que você vai hoje - o Senador Confúcio voltou da China e deve ter visto lá muita fala sobre isso - se fala sobre a obtenção de energia de uma outra forma: na forma do hidrogênio verde. Isso é muito falado em todos os lugares. É como se fosse uma salvação de todos os lugares. E o hidrogênio verde parte de um princípio de quebrar a molécula do hidrogênio e do oxigênio. E para fazer isso é preciso ter energia barata. Como o Brasil tem energia barata, que é uma energia fotovoltaica ou uma energia eólica, então o mundo todo está atento para fazer o hidrogênio verde aqui no Brasil e ter portos que possam embarcar esse hidrogênio verde em navios. E os navios vão levar esse hidrogênio para outros países. Portanto, eles vão usar mais ou menos o nosso vento e o nosso calor para produzir energia, levar para outros países e substituir a energia fóssil.

Certamente é uma agenda para os próximos anos.

Por favor, pode girar.

Bem, os investimentos privados na área portuária, do ponto de vista das TUPs. Nós temos ali ó: renovações e prorrogações contratuais dos atuais portos públicos, R\$ 7,1 bilhões, nos próximos quatro anos; os novos arrendamentos, R\$6,8 bilhões; e os terminais de uso privativo, investimentos de R\$62 bilhões. É um total de 75,9 bilhões, mais ou menos R\$76 bilhões. Isso aqui é dinheiro que não é do Orçamento. Isso é investimento privado - ou nos portos públicos ou nos terminais de uso privativo.

Pode girar por favor.

Bem, hidrovias é o grande desafio, porque não há um setor específico do Governo que cuidasse desse assunto. Estava vinculado a transportes. Agora veio para o nosso ministério.

A gente tem como principal desafio: identificar os corredores principais, fazer a batimetria e a sinalização em todos eles - nós vamos começar com quatro grandes corredores -; melhorar as condições dos 17 milhões de passageiros na Região Norte.

Na Região Norte do Brasil, 17 milhões de pessoas são transportadas daquela maneira que é completamente inadequada, porque são barcos antigos, que precisariam ser melhorados, e não foram melhorados porque até então não tinham acesso

ao Fundo da Marinha Mercante. Agora, com a alteração que os senhores fizeram na BR do Mar, no ano passado, eles vão poder utilizar o Fundo da Marinha Mercante para melhorar aquelas embarcações. Isso estimula bastante. São 9 mil embarcações que têm no Norte fazendo isso e estimula bastante a indústria naval; ao mesmo tempo, permite mais segurança para essas pessoas que transportam em toda a Região Norte.

Aperfeiçoar a legislação sobre o tema, porque há muita legislação sobreposta e muita confusão ainda, porque os municípios dão autorização para os barcos circularem, os estados dão autorização e a União também dá autorização. E dos 9 mil barcos que circulam na Região Norte do Brasil, apenas 4,5 mil são regularizados. Então, tem 4,5 mil que sequer são regularizados. De vez em quando a gente vê aqueles acidentes que acontecem de barcos afundando, naquelas gaiolas.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRCIO FRANÇA - São 50%. São 50 regularizados e 50 não são; 4,5 mil e 4,5 mil. Então, esse é o grande desafio - a questão das hidrovias. Há uma extensão de 19 mil quilômetros, mas a capacidade era para chegar a 42 mil quilômetros de hidrovias. A hidrovia compete diretamente com a ferrovia. O valor de um produto embarcado numa barcaça de hidrovia, o valor da soja, o valor do gado, o valor de qualquer produto chega a 50% menos, se você usar a hidrovia, além de ser ambientalmente muito correto - do ponto de vista internacional, muito correto. Não tem nenhum tipo de impacto a hidrovia, desde que ela seja regulamentada.

As principais vantagens: o custo da operação é 50% menor em comparação ao transporte de carga, o modal de transporte que menos emite poluente. Conforme o relatório de hidrovias no Brasil, dentro das normas da *Global Reporting Initiative*, cada comboio com 25 barcaças transporta o total de 1,2 mil caminhões. Então, um comboio, com 25 barcaças, evita a circulação de 1,2 mil caminhões. Vamos lembrar que o Brasil inteiro, há muitos anos, não constrói novas estradas. Boa parte das estradas que nós fazemos são reformas em estradas. Acontece que as estradas foram preparadas 20, 30, 40, 50 anos atrás, para um tipo de peso que hoje já não é o mesmo, porque aquelas carretas com três, aquelas triplas, embora elas estejam com a carga compartimentada, a tração do veículo é a tração para carregar tudo. Então, quando ele passa no asfalto, ele sempre estraga. E aí muitas vezes, ao final, ficamos nós a ouvir de todo mundo o seguinte: "Olha, colocaram asfalto que não presta, asfalto que é podre, asfalto que está estragado". Não é o asfalto que está podre. O problema é que a estrutura de base da rodovia não está preparada para receber cada vez mais cargas pesadas de rodovia. Portanto, a saída do país está em ferrovia, que é muito cara e muito demorada, ou na hidrovia, que é muito rápida e muito mais barata.

Vamos lá, por favor.

Olha aí, esse é um bom exemplo. Os senhores aprovaram aqui a PEC. Reparem que o Orçamento de 2023 tinha 325 milhões para esse assunto. Com a PEC, nós fomos para 736 milhões. Quer dizer, mais do que dobramos o valor estimado para poder fazer alterações nas hidrovias. Por isso vão ter os recursos necessários para se fazer a batimetria e preparar, porque em boa parte delas sequer dragagem é necessário - em boa parte das hidrovias sequer dragagem é necessário. Tem alguns problemas porque 30 anos atrás havia a intenção de a gente usar os rios para produzir energia elétrica e aí muitas vezes foram feitas hidrelétricas com diferenciação de nível. Agora, a lógica já não é mais produção de energia, a lógica é transportar, é usar a hidrovia como rota de transporte.

Pode girar, por favor.

Bem, novos investimentos, orçamento previsto. Para novos investimentos de hidrovia o Orçamento previa R\$500 mil. Agora está em 429,5 milhões, ou seja, aqui houve um aumento enorme, de R\$500 mil para 429,5 milhões.

Em especial o tal do Pedral do Lourenço, que é uma história antiga que todo mundo do Norte sabe...

Pode girar, por favor.

Bem, o Fundo da Marinha Mercante, que também está lá no Ministério, é um fundo destinado para prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria da construção e reparação naval brasileira. Esse fundo chegou a ter R\$40 bilhões. No final do ano passado, esses valores foram retirados e deixaram ali R\$8 bilhões, porque foram usados para fazer superávit, mas, ainda assim, é um fundo real, esse dinheiro existe. Não é um fundo apenas contábil. Ele fica separado, então esse recurso existe.

Vocês, os Parlamentares brasileiros, corretamente alteraram a BR do Mar e permitiram que o Fundo da Marinha Mercante possa, agora, também produzir obras portuárias, inclusive essas que eu disse há pouco: fazer investimento nos barcos da Região Norte.

Nós estamos, agora, acertando com os barcos da Região Norte, que têm uma entidade, porque qual é o problema do barqueiro da Região Norte? Ele não tem patrimônio, ele não tem como ofertar uma garantia real ao banco para poder levantar o dinheiro. Então, nós estamos, junto com o Ministro Haddad, criando um mecanismo para que eles possam ofertar de garantia o próprio barco a ser contratado, como se fosse um formato de *leasing*, o que facilitará muito.

Lá na Região Norte, por exemplo, já foi usado o Fundo da Marinha Mercante para efeito de transporte da carga de combustível que, hoje, no Brasil, na Região Norte especialmente, é comparado aos principais lugares do mundo em transporte de combustível, ou seja, mais moderno.

Como é que conseguiu ficar tão moderno, no Norte do país, o transporte de combustível? Porque se usou o Fundo da Marinha Mercante. Já para transporte de passageiro, não se autorizou, porque eles não tinham documento que garantisse a quantidade de pessoas que eles transportam. Então, nós precisamos encontrar um mecanismo de dar a eles essa garantia para que eles possam levantar o Fundo da Marinha Mercante e trocar suas embarcações por embarcações mais seguras.

Pode girar, por favor. *(Pausa.)*

Aí nós temos a execução e o planejamento 2020-2023. Em 2020, foi aquela execução ali de R\$496 milhões; depois, R\$504 milhões. Neste ano, há previsão de R\$2,23 bilhões. Esse é o total da somatória dos portos públicos, concessionados.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Posso fazer uma pequena intervenção?

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - Esse número decorre da PEC da Transição, não é?

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Exatamente da PEC.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - Ou seja, em princípio, é uma bolha.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - É. Só que um pedaço dele, Senador, é decorrente de valores que estão depositados nas próprias Companhias Docas. As Companhias Docas têm recurso próprio, independente da PEC, mas tem aí, certamente, uns 600 ou 700 milhões que são equivalentes à PEC da Transição, que, evidentemente, é por um ano só.

Pode girar, por favor.

Aí temos o Fundo Nacional de Aviação Civil - já estamos em aeroportos, para comparar a mesma coisa em números. O Fundo Nacional de Aviação Civil é o seguinte, cada vez que se vendia um aeroporto, o valor da outorga ia para dentro desse fundo, que se chama Fnac e, teoricamente, é usado para melhorar a aviação. Então, nós estamos aí com 20, 21, 22, 23. Portanto, está mais ou menos equilibrado o que está se usando do FNAC.

Pode girar, por favor.

Agora, vamos para o setor aeroportuário.

Bem, qual foi a encomenda que me fez o Presidente Lula? Ele quer mais gente voando, portanto, passagens mais baratas, e mais infraestrutura nos aeroportos regionais.

Para efeito de mais gente voando... Claro, para fazer redução de passagem não tem muito milagre, você tem que fazer a redução a partir de diminuição de algum custo: redução do custo Brasil nos combustíveis de aviação, redução da quantidade enorme de judicialização, práticas internacionais de concorrência, inclusive com a chegada de empresas *low cost* no Brasil. Pelo menos uma já deu certeza, e a segunda deve vir para o Brasil. Nós teremos, então, a disputa sadia de empresas que fazem voos mais baratos e em condições mais simples: as poltronas são menores, o voo não tem nenhum tipo de serviço, a não ser que seja pago... Mas no mundo todo existe isso, e dá uma diferença enorme, porque eles viajam com 91% de passageiros na média e 100% na temporada.

Mais infraestrutura em aeroportos regionais.

Volta um pouquinho.

Definição do plano de investimento de infraestrutura regional, ampliação das localidades atendidas por voos comerciais e parcerias público-privadas com a Infraero para aumentar a capacidade de execução.

O Presidente encomendou 99 novos aeródromos ou aeroportos.

Pode girar, por favor.

O mercado brasileiro tem essa participação. Veja: se você somar ali os dez principais aeroportos, eles transportam algo como 60% de todos os passageiros. As empresas brasileiras TAM, Gol e Azul dividem, mais ou menos, um terço para cada uma de todos os passageiros.

Nós chegamos, no ano passado, a 100 milhões de passagens vendidas. Cem milhões é um número grande. Estaria entre os seis ou sete maiores países do mundo no total de passagens. Mas tem um problema: só 10% do CPFs é que voam; 90% dos CPFs não voam. E o nosso desafio é fazer com que esses outros 90% tenham chance de voar.

Ali, as origens e o destinos com maior frequência: Santos Dumont - Congonhas, Porto Alegre - Congonhas, Brasília - Congonhas, Guarulhos - Recife, Guarulhos - Porto Alegre, Confins - Congonhas, Congonhas - Salvador, Confins - Guarulhos, Recife - Congonhas e Brasília - Santos Dumont.

Então, percebam que esse eixo aí atende quase 60% de todos os voos.

Aqui tem os passageiros do lado de cá, em milhões de passageiros.

Pode girar, por favor.

Bem, aí vem a nossa atração: atrair a empresa *low cost* para cá. Aquelas da EasyJet para cima são as grandes *low cost* do mundo. Para baixo, aqui, nós temos algumas das grandes companhias - algumas já operaram no Brasil, como a Air Canada e a própria Air China - que têm vontade de voltar a operar, mas ainda não estão operando e mesmo outras que podem vir para o Brasil, mas, em especial, o nosso foco está naquelas quatro ou cinco maiores de *low cost* lá para cima, porque elas vão fazer uma competição que vai realmente baixar o valor das passagens.

Pode girar, por favor.

Bem, aí nós temos, então, um portfólio de quantos e quais são os aeroportos no Brasil.

Nós temos 502 aeroportos civis, aeródromos, dos quais 67 são da União, 208 dos estados, 226 dos municípios.

Pode girar, por favor.

Esse mapa é muito interessante, porque vai dar um pouco do tom do que a gente pretenderia fazer.

Reparem que o mapa do Brasil está pintado em cores: quanto mais vermelho, mais distante a pessoa está de um aeroporto. Portanto, nas manchas mais escuras, a pessoa está acima de 8 horas de distância de um aeroporto; nas manchas mais claras, ela está a menos de duas horas, no branco; e, no cor-de-rosa e no mais ou menos cor-de-rosa, está de 2 a 4 horas. Nós pretendemos levar novos passageiros... Porque ali, olha, estão 123 aeroportos hoje que são processados.

Pode girar esse mapa para termos uma noção.

Olha, se a gente colocar os 45 novos aeroportos, nós vamos ficar com aquela cor ali, que vai diminuindo e é aquela outra que vocês viram do mapa anterior.

Gira na outra, por favor, que é o final.

Daqui a três anos nós estaremos daquele jeito ali. Com os 99 aeroportos novos, nós estaremos com uma pequena mancha no Norte do país, o único lugar que demorará mais de 8 horas. O restante do país estará atendido: de 2 a 4 horas para se chegar em algum aeroporto.

Este é o objetivo: 45 mais 54. Vamos fazer 30 este ano. Entregamos o primeiro já no Espírito Santo na semana passada e vamos fazer o possível para chegarmos aos 222 aeroportos em funcionamento no país. E, desses aeroportos, os primeiros 45 ali são aqueles que as companhias disseram que, se tivesse o aeroporto pronto, teriam interesse de pousar. Os outros 54 são aqueles que nós entendemos que têm grande chance de ter crescimento para que as pessoas possam chegar e a companhia se interessar. Finalmente, nós vamos ter 30 aeroportos em que possivelmente não tenham público todos os dias ou todas as horas, mas ainda assim eles são necessários, porque nós tratamos o aeroporto como uma atividade solidária, como é um hospital ou uma escola, ou seja, se tiver que ser subsidiado, vai ser subsidiado, porque facilita muito para efeito de saúde pública, facilita muito para a distribuição de remédios.

Nesse episódio recente de Roraima, na questão dos ianomâmis, nós estávamos levando 16 dias para chegar de carreta, mas podíamos levar 2 ou 3 horas de avião. Era uma questão de você ter um aeroporto funcionando. Então, para nós é muito importante essa novidade de termos esses novos aeroportos.

Grande parte dos aeroportos já existe, o que não existe no aeroporto às vezes é o equipamento, não existe o equipamento de parar, não existe... Às vezes a pista tem 1,2km e precisa ser aumentada em 300m. Então, não é necessariamente construir aeroportos, mas adaptar os aeródromos que já existem - nós temos 504 aeródromos; nós queremos deixar com 222.

Lembro aos senhores um dado que eu acho muito curioso e interessante. Em 1950, quando meu pai se casou com minha mãe, havia no Brasil 300 aeroportos em funcionamento com voo regular; hoje são cento e poucos, ou seja, o número de aeroportos com aviões voando regularmente foi diminuindo porque as pessoas foram se concentrando em aeronaves maiores para evitar o custo...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - E os DC-3 da Segunda Guerra Mundial acabaram.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - É isso, é isso.

Agora, não há, para efeito de situação ambiental... Um aeroporto que você construa lá em Roraima ou na ponta do Acre é um aeroporto de integração, porque, além de tudo, você fica controlando aeroporto...

Hoje nós temos diversos aeródromos lá de que ninguém nem tomou conta, porque foram feitas pistas sem que ninguém tomasse conta, porque é muito distante e as pessoas não têm acesso. Existem cidades no Pará em que o Prefeito leva quatro horas de avião para chegar num extremo da cidade. Não há outra forma sem ser por aeroporto.

Uma pista de 1,5 mil metros, que é uma coisa barata do ponto de vista de obra física, integra qualquer cidade a todo lugar do mundo. Então a grande obra, do ponto de vista de integração e de preservação ambiental, é construir aeroporto e, evidentemente, os voos necessários para que tenha fluxo.

Pode girar, por favor.

Aí é um modelo de como nós vamos fazer. Esse é o primeiro que está sendo montado pela Infra, no Norte do País. Ali tem as cidades que vão ser atendidas, oito cidades que estão ali vão fazer parte de um complexo no Norte do país que vai fazer parte de uma modelagem no formato de PPP. Então o Governo sabe que não vai ter voo todos os dias aí para sustentar esses aeroportos, mas o Governo vai entrar com recurso para que a Infraero ou outra empresa mantenha esses aeroportos funcionando, tenha ou não tenha o passageiro. Você só vai começar a criar fluxo de passageiro à medida que você tiver o aeroporto, senão nunca vai surgir esse fluxo. E, nesse caso especial, nós vamos integrar uma região em que esse grupo de pessoas leva mais de oito horas para chegar a um aeroporto, chega de barco, de lancha. Nesse caso ele vai poder se deslocar àquele aeroporto. Quem sabe, se a gente der um passo a mais, a gente consiga uma aviação regional que possa fazer, por exemplo, um circuito interno, levando todo mundo daí, por exemplo, para Porto Velho ou para Manaus, e aí a pessoa está integrada ao restante do mundo.

Então, conta vinculada do projeto, está ali a estimativa.

Volta um pouquinho, por favor.

A estimativa de R\$534 milhões foi feita pela empresa Infra, que é a empresa do próprio Governo que estimou: 95% da receita do projeto. Digamos que a arrecadação disso aí gere 200 milhões. Então o Governo tem que entrar, em quatro anos, com 324 milhões para manter esses aeroportos em funcionamento durante esses próximos quatro anos. Essa é a sugestão do estudo em viabilidade.

Pode girar, por favor.

As concessões atuais. Essas são as concessões já feitas no Brasil. Esses todos são aeroportos já concessionados, as cores têm uma característica interessante, como os senhores podem perceber. Nós conseguimos - nós, que eu falo, o país - atrair concessionários diferentes de diversas empresas diferentes. Tem pelo menos 12 empresas diferentes, estrangeiras ou nacionais, explorando esses aeroportos. Elas são fiscalizadas e avaliadas pela agência nacional, pela Anac. Existem concessões que saíram muito boas, que têm melhorias inegáveis. Nós fazemos um teste de três em três meses e tem aeroportos que são super bem avaliados, como aconteceu ontem com Florianópolis, que ganhou como aeroporto mais bem avaliado do Brasil, avaliação do público, pela terceira vez, que é concessionado por uma empresa. Mas existem aeroportos concessionados que têm dificuldade porque nem sempre eles conseguiram estar no mesmo ritmo, porque pegaram a pandemia e não tiveram como fazer eventualmente os investimentos que deveriam ter sido feitos. Então nós temos que ter rigor na fiscalização, mas o formato de concessão de aeroportos está correto.

Os aeroportos que são rentáveis, todos eles, já foram concessionado. Exceto o Santos Dumont, todos foram concessionados. Esses aeroportos são os que têm mais potencial de serem rentáveis. Por isso que não há problema ser concessionado porque, teoricamente, ele é autossuficiente.

Onde é que está o problema nas concessões que foram feitas? Ao longo de sete rodadas, foram usados formatos diferentes, foram usados formatos de concessão diferentes. Para se ter uma ideia, nas sete rodadas, foram contratados um total de R\$35 bilhões arrecadados de concessão. Esses R\$35 bilhões, que deveriam ter ficado com a aviação para preparar aqueles outros aeroportos que não são rentáveis, esse valor foi retirado todinho e serviu direto para fazer superávit fiscal. Então, ele só está aqui conosco como uma conta contábil. Não há esse dinheiro lá. Esse dinheiro, para sair do fundo da aviação, tem que sair do orçamento normal. Então, acabou sendo injusto porque o restante da aviação acabou não tendo essa vantagem.

Os investimentos contratados são mais R\$20 bi, e os investimentos realizados, R\$27 bi. No total aqui, nós temos próximo de R\$80 bilhões, que é um regime em que pode se falar que foi feito com sucesso o formato das concessões.

Vamos girar.

Essas concessões começaram lá atrás, há uns 20 anos, e todos os governos, a seu tempo, foram mudando o formato, mas todos foram continuando a concessão.

Agora aqui nós temos três problemas, os três problemas de concessão de três aeroportos. São Gonçalo do Amarante, no extremo do Rio Grande do Norte. É um tremendo aeroporto bem montado, mas a empresa que estava lá não deu conta de tomar conta do aeroporto e existe um instrumento na legislação em que eles falam "não quero mais" e devolvem o aeroporto. Quando eles devolvem o aeroporto, inicia-se um processo de relicitação. Nesse caso específico que é o de Natal, nós estamos com um leilão marcado para o dia 19 de junho de 2023. Então, uma outra empresa vai concorrer, ganhar a licitação e vai assumir. Uma passa para a outra. E aí, quem entrar nessa nova concorrência, quem ganhar a nova concorrência indeniza a empresa que estava lá.

Já os outros dois casos, tanto o Galeão, quanto Viracopos, em Campinas, também fizeram o mesmo movimento. Quando houve aquela época da pandemia, em que todo mundo sofreu muito, em especial, claro, os aeroportos, eles, pressionados por muitas dívidas, entregaram os dois aeroportos de volta para o Governo, tanto o Galeão, quanto Viracopos. No Governo passado, eles disseram: "Olha, não tenho mais interesse na concessão".

E, aí, gerou o seguinte problema. Quando nós assumimos o Governo, eles mudaram de opinião, e aí falaram: "Agora, eu tenho interesse de novo". Então, como é que ficamos? Como é que você faz a decisão de desistir da desistência ou desistir da renúncia?

Então, nós tivemos que encontrar um mecanismo jurídico pelo qual você pode renunciar, mas eu não sou obrigado a aceitar a sua renúncia. Mais ou menos assim. Então, nós encontramos esse mecanismo para que os dois possam ficar porque ambos ali... Quem opera o Galeão é a empresa que opera o maior aeroporto do mundo, que é a Changi, que é a empresa de Singapura. Portanto, eles têm experiência. O problema é que eles estão com um número de passageiros inferior ao que eles tinham antes da pandemia, enquanto todos os outros aeroportos do Brasil já estão com o mesmo número de passageiros de antes da pandemia. Então, o problema está no próprio Galeão.

E outro problema é que, quando eles deram a oferta da concorrência, eles deram um valor superestimado, enorme, muito acima do valor que era o valor mínimo. E, ao darem um valor muito superestimado, eles precisariam que todas as coisas dessem muito positivas para eles poderem ter renda. Então agora o que eles querem é um reequilíbrio naquele valor. Mas nós não temos autoridade de fazer esse reequilíbrio, porque eu não posso diminuir a outorga que eles vão pagar. Então o que nós estamos tentando encontrar são mecanismos de ajudá-los, para eles ficarem lá, mas sem fazer com que eles tenham desconto. Eles podem adiar os pagamentos, ou eles podem fazer novas obras, e as obras abaterem da outorga.

Viracopos é um aeroporto de carga. Ele hoje responde por 60% de toda a carga do Brasil, de aviões. E é um aeroporto hoje muito superavitário. Ele teve um momento ruim, dois anos atrás. Hoje ele é um aeroporto superavitário. Eles pretendem ficar com o aeroporto.

Pode girar, por favor.

Aqui vem uma das propostas, aquela proposta que criou alguma polêmica, porque as pessoas, logo de cara, imaginaram que haveria um subsídio público para essa proposta estar em andamento. O que nós constatamos foi o seguinte: as empresas brasileiras, as três empresas brasileiras de aviação nos procuraram, logo no início da minha chegada ao ministério, para argumentar o seguinte: "Olha, nós estamos com problema, nós precisamos que vocês ajudem a reduzir o valor do combustível, a tirar impostos". Eu digo: "Olha, vocês têm um problema muito maior que esse, porque a imagem que vocês têm, para todos os lugares em que eu ando, é uma imagem desgastada, porque as passagens são um absurdo de caras, e as pessoas percebem isso. Então vocês precisam encontrar algum mecanismo de poder baratear essa passagem sem precisar de nada do Governo".

Aí, a indagação foi a seguinte: quais são os meses em que vocês têm ociosidade? Eles têm ociosidade depois do Carnaval, metade de fevereiro, março, abril, maio e pedaço de junho, no começo. Depois eles têm ociosidade em agosto, setembro, outubro e novembro. Nesse período, na média, eles transportam, eles voam com 21% de assentos vazios - 21%. E quando eles não voam vazios, eles queimam esses acentos junto àquelas empresas que acumulam milhas. Então, na verdade, eles não recebem é nada, porque a empresa que acumulou milhas não paga para eles. Aquilo ali é milha de alguém que a empresa está usando e que já está na contabilidade da empresa.

Então eles sugeriram: se a gente fizesse um programa de até R\$200 o assento para qualquer trecho, não para todo mundo, mas para aqueles 90% que não voam, ou seja, ir buscar o passageiro que não está habituado a voar. Eles não têm esse dado. Quem tem esse dado somos nós. Cada companhia tem o CPF de todo mundo que voou, mas uma companhia não tem o CPF da outra companhia. Mas nós temos de todas. Então nós sabemos quem não voou. O que é que eles nos pedem? Que no aplicativo deles mesmos, sem nenhum subsídio, eles implantem os voos que vão ser a R\$200, e nós vamos dizer, essa pessoa não voou há um ano, então pode comprar. Se a pessoa não voou há um ano, pode comprar.

Se a pessoa for financiar, aí tem diversas possibilidades. Se for servidor público ou se for alguém da previdência ou se for alguém que tenha algum vínculo com o Governo, ele poderá fazer isso no formato consignado.

Quatro passagens por ano dão R\$800, quatro pernas. Por exemplo, para um casal poder ir viajar, vai poder voar ele, a esposa, ida e volta, para qualquer lugar. Essa passagem vai ficar a R\$800. Dos R\$800, dão 12 prestações de R\$72. Isso permitiu às pessoas voltarem a sonhar. Muita gente falou: "Olha, com esse número, eu consigo ter acesso. Me parece que dá. Ah, mas vai ser o voo que eu quiser?". Não, vai ser o voo que estiver disponível nos horários intermediários e no período, evidentemente, que é de baixa temporada. Isso, depois, pode se amarrar, também, no fato de que determinadas cidades ou estados podem acoplar esse sistema, junto com a nossa Ministra do Turismo, para que as pessoas possam completar esse programa com outras atividades com desconto nesse período. Quando aconteceu o episódio de São Sebastião, o acidente, o Prefeito me procurou, de São Sebastião, que é uma cidade muito cara - porque o litoral norte é o litoral mais sofisticado de São Paulo -, porque estava com 30% só de ocupação. Estava desesperado porque estava tudo fechado, não tinha ocupação. Então, ele falou: "Posso aproveitar o programa que vocês vão fazer para colocar ônibus de graça lá em Congonhas e Cumbica e trazer para a minha cidade? Eu fechei um acordo com as minhas pousadas e com os meus hotéis, eles vão fazer, também, a hospedagem a R\$100".

Eu falei: "Pode, você pega o ônibus, e, se a pessoa quiser, ela faz um pacote desse assunto". Ela viaja com R\$200 chega lá e vai ter o hotel a R\$100, que para o preço daquele ambiente, é bem mais barato do que o normal. Então, é uma ideia para a gente estimular a aviação e permitir que pessoas que não voam possam voar.

Depois, tem um fator que é muito relevante, que é o fato de que você vai fazer isso antecipadamente. Se você for comprar uma passagem antecipadamente, sabe que os preços variam por essa antecipação. E o algoritmo das companhias aprende: conforme vai enchendo, ele vai, na verdade, dificultando, e você vai aumentar o seu preço. Desse jeito, não: é uma coisa simples, a pessoa vai entrar no próprio aplicativo da empresa, vai clicar no programa, o programa vai dar as opções e ele vai poder comprar quatro passagens, por ano, quatro trechos por ano.

A ideia da gente é que, para agosto, depois de passar lá pelo Governo, pela Casa Civil, enfim, a aprovação do nome do que vai ser, se vai ser esse mesmo nome, nós faremos.

Agora nós já estamos na segunda fase. Estamos chamando, porque as três empresas concordaram. As três empresas brasileiras concordaram. Agora nós estamos na segunda fase: nós estamos chamando os aeroportos concessionados, porque não tem nenhum sentido... Se a gente faz um programa para quem nunca voou, para quem tem o sonho de poder voar, e a pessoa paga R\$200 pela passagem, não tem sentido a taxa de embarque ser R\$56. Então, as companhias estão acordando, e há um certo consenso. Não tem como fazer desconto na taxa de embarque, porque foi objeto da concorrência, mas eles estão propondo um *payback*, ou seja, eles devolveriam um valor para cada um que embarcasse para a pessoa consumir no próprio aeroporto um pedaço daquele valor, algo em torno de 50% da taxa de embarque ou para pagar o seu táxi para ir para a casa, enfim, quer dizer, as próprias empresas fariam isso.

Eu lembro sempre às pessoas o seguinte: esse público, se não for assim, não irá. Então, ele não chegará ao aeroporto. Portanto, o aeroporto não cobrará a taxa de ninguém. Ou a gente estimula que as pessoas vão ou não vai ter. Então, ela não está perdendo, está ganhando um pouco menos para que, naquele período, as pessoas possam ir, na baixa temporada.

Eu tenho a impressão de que várias vão topar. Eu estive, até recentemente, com a principal lojista do Brasil em todos os aeroportos, que é dono de uma rede bem grande, que me disse que gostaria de... Aliás, veio se oferecer para isto: para falar que, em sendo montado esse programa, ele quer estimular, dar um brinde para todo mundo que passe pela loja dele para receber um brinde. Ele sabe que as pessoas que vão voar são pessoas que nunca voaram. Se passar naquela loja com ambiente sofisticado, a pessoa não para. Se ela tiver um brinde, ela vai parar para receber o brinde e, quem sabe, desperte a curiosidade para outra coisa que, no limite dela, possa comprar.

Ontem, conversando com o presidente de uma *low cost*, ele me contou um detalhe que eu não sabia. Nas empresas *low cost*, de cada cem passagens que eles vendem, 21 passagens são para quem nunca voou, 21 passagens. Vinte e um por cento de todas as vendas de *low costs* são para quem nunca voou. Portanto, eles estão fazendo certo. Eles estão atraindo um novo passageiro.

O formato brasileiro que nós temos até hoje das três empresas fica tirando o máximo dos mesmos 10% dos CPFs que podem pagar voo. Essa não é uma coisa inteligente, porque 90% nem sequer sonham, acham que é impossível voar, impossível. E, desse jeito, ele vai achar possível.

Vamos girar, por favor.

Bem, só para finalizar, quero lembrar que nós temos esse programa de treinamento, com cursos de especialização, 11 da Infraero e 2 da ERAU, que preparam, com a receita aeroportuária, pagam bombeiro, aeródromo, atendimento, treinam as pessoas. Nós temos a aviação no Brasil como uma das mais seguras do mundo. É uma aviação, realmente... Comparando-a com a do mundo todo, é uma aviação extremamente segura, tem uma quantidade, nos voos de carreira, extremamente

segura, que é comparada aos melhores números do mundo. E, ao mesmo tempo, as nossas companhias, as três, com todos os defeitos que a gente encontra nelas, disputam, realmente, muito fortemente, sempre, para estarem entre as mais pontuais do mundo. Este ano mesmo, eu entreguei para a Azul, dois meses atrás, o prêmio mundial de companhia mais pontual do mundo. E a quarta colocada nessa mesma competição foi a Latam.

Então, a nossa aviação é uma aviação regular. Cada uma dessas companhias tem 10, 12, 15 mil empregados, geralmente com uma remuneração adequada. Agora, nós precisamos... A gente tem problemas com a aviação? Tem, mas nós precisamos ajudá-los a resolver os problemas deles, porque, na medida em que nós tenhamos uma a menos ou duas a menos, só tende a ficar pior. Aqui no Brasil, hoje, os senhores sabem, o regime é aberto, entra quem quer. Quem quiser vir com uma empresa estrangeira, se instalar aqui e voar pode voar. Não há nenhum tipo de restrição.

Então, nós precisamos ser atraentes. O Brasil voa hoje, por habitante, numa ordem de zero ponto cinco. Quer dizer, cada habitante voa, por ano, zero ponto cinco. Não cada habitante. Os que voam, voam mais vezes. Quem voa, voa numa média de nove vezes por ano. Mas esse número, para vocês terem uma ideia, no Chile, é três vezes mais. Na Colômbia, ele é três vezes mais. Nos Estados Unidos, então, nem se compara!

Então, isso leva a crer que a gente... Nós temos um país bem grande, nós temos que estimular para que as pessoas possam fazer os seus voos, chegar mais rapidamente e, certamente, ter uma integração maior no país inteiro.

Era isso? Encerramos aí? *(Pausa.)*

Ah, tem mais uma... *(Pausa.)*

É isso, não é? É isso.

Esses são os programas, as cidades sobre que nós estamos elaborando para entrar na primeira fase. Olha, os projetos que estão sendo feitos este ano. Todos esses projetos aí estão sendo feitos este ano. Em cada uma dessas cidades aí, estão sendo preparados os projetos para começar as obras ou adaptações nesses projetos.

Então, ali temos três, cinco, dez, quinze, vinte e um, vinte e sete... Vinte e sete aeroportos novos para ficar em funcionamento.

Pode virar, por favor.

Aí, olha, o que está já em fase de contratação de obras. Aí tem dois, cinco, oito, nove... Nove estão em obras já, daqueles que eu falei que nós vamos começar este ano.

Pode girar, por favor.

Essas aí são as obras que nós vamos fazer para 2023 também - o restante lá. E aí, previstos para 2023, nós vamos entregar esses aqui que estão aí nessa sequência. São três, seis, sete, nove, dez, catorze, dezoito, vinte... Vinte aeroportos este ano. Aí, a partir de 2024, são esses outros aeroportos, que vão completar aquela lista que eu falei há pouco dos 33, entre o primeiro e o segundo ano. São os aeroportos que estão preparados para serem entregues.

Era isso. Muito obrigado, Presidente. Eu estou à disposição. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu registro a presença, em nosso plenário, do Sr. Gilberto Lins, Presidente da Emap (Empresa Maranhense de Administração Portuária).

Bem-vindo à nossa audiência pública, Gilberto Lins!

Muito bem, nós vimos aí, didaticamente, muito bem ilustrada, muito bem detalhada, a apresentação do Sr. Ministro Márcio França. O assunto é técnico; a maioria de nós não sabia dessas informações. Com certeza absoluta agora a gente abriu mais a cabeça até mesmo para as perguntas daqueles que estão inscritos.

Nós temos aqui inscritos: o Senador Kajuru, o Senador Weverton, o Beto, que registrou e saiu, a Senadora Margareth Buzetti, o Jayme Campos e o Izalci Lucas. Então, nós vamos dar o tempo de três minutos, um pouco mais, um pouco menos, para cada um fazer a sua pergunta igualmente, e vamos fazer em bloco de três. Depois das três perguntas, o Ministro responde aos três.

Muito bem, o primeiro a fazer suas perguntas é o Senador Kajuru.

Com a palavra, Senador Kajuru.

O SR. JORGE KAJURU (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - GO. Para interpelar.) - Primeiro, Deus e saúde a todos e a todas.

Segundo, Ministro Márcio França, a sua história de honradez é irretocável e merece todo o nosso respeito aqui e no Brasil do bem. Eu vou ser bairrista em poucas colocações.

Em relação ao caso das goianas presas na Alemanha, o ministério elaborou um plano de enfrentamento às quadrilhas que atuam dentro dos aeroportos - aqui eu faço como exclamação e também como interrogação, cabendo a sua resposta. Para o combate às quadrilhas, o ministério estuda propor ajustes na legislação - e aqui aproveito para que o senhor atualize todos que não estão sabendo daquela sugestão que o senhor vai fazer ao Ministro da Justiça, Flávio Dino. Eu a ouvi e achei interessantíssima.

No tocante ao desenvolvimento de Goiás, o ministério tem planos para ampliar a oferta de voos no Aeroporto Internacional de Goiânia?

E, por fim e obedecendo ao tempo de Confúcio Moura, que é exigente e que sabe que eu odeio campainha, cumprio o tempo. O Aeroporto de Cargas do Município de Anápolis é uma obra do Estado de Goiás. Diante das dificuldades enfrentadas, os ministérios aqui presentes possuem mecanismos que possam auxiliar o Governo estadual na conclusão? E aí concluo: quais, Ministro Márcio França?

Agradecidíssimo.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem, Kajuru.

Passo a palavra para o Senador Weverton.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Para interpelar.) - Sr. Presidente, desde já eu quero lhe pedir aqui a permissão... Eu infelizmente também não gosto da campainha, mas eu acho que ela vai tocar, porque é o assunto do Ministro. Nós estamos em duas Comissões; como nós fazemos parte das duas, eu acho que eu vou utilizar meu tempo delas.

Queria parabenizar, mais uma vez aqui, V. Exa. e o nosso Presidente Marcelo Castro. Ontem houve aquela excelente audiência pública, em que tivemos a oportunidade de discutir, com o Ministro Waldez Góes, o desenvolvimento regional, integração e ali nós falávamos de política intersetorial. E hoje, dando continuidade àquela reunião, porque ela vem nessa política intersetorial, nós estamos aqui ao lado também do Ministro Márcio França, que tem essa sensibilidade, como ex-Governador, uma pessoa que conhece este Brasil e é de uma região estratégica do país. Eu tenho certeza de que, juntos, nós vamos ter condição de discutir os problemas e, claro, alinhar os desafios aí e a meta de cada um para que a gente enfrentá-los.

Não se fala em desenvolvimento regional se não tivermos aeroportos, se não tivermos ferrovias, se não tivermos rodovias, hidrovias neste país. Comecei a semana com o Ministro Renan Filho falando sobre ferrovias - fui lá ao seu gabinete -, tratando sobre a Transnordestina. Aqui muitos já ouviram músicas do João do Vale, falando "Peguei o trem de Teresina para São Luís do Maranhão". Aquela música é linda, fala de todas as estações que até hoje estão lá, acabadas, porque aquela linha só serve hoje para transportar combustível de São Luís para Teresina. Volta vazio o trem de lá. Nós poderíamos ter aproveitado ou poderia se ter uma política para se colocar passageiros nesse importante trajeto que liga o Piauí ao Maranhão, e eu tenho certeza de que aquilo ali seria muito importante.

Outro trecho em que já existe ferrovia, que não tem que se falar de custo, é o trecho que a Vale utiliza ali de Parauapebas até o Porto do Itaqui. Já está lá. Todo santo dia milhares e milhares de toneladas de...

(Soa a campainha.)

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - ... ferro são exportadas, passam por lá. E os de passageiros a Vale faz, de forma muito clara, só o obrigatório, dentro do que eles dizem que é o atendimento social, Senador Kajuru. Então você vê ali... Se você quiser comprar uma passagem de Parauapebas para São Luís, você tem que comprar com uma semana de antecedência e, às vezes, você não acha passagem, porque o serviço, além de ser precário, é todo o tempo lotado. Isso eu estou falando aqui na questão da ferrovia.

Quanto à hidrovia, V. Exa. foi assim fantástico quando usou a frase - eu até anotei aqui - "as avenidas, onde o acesso é ruim, são os rios, e a saída para o Brasil é a hidrovia ou a ferrovia". Nós temos vários rios no Maranhão, Ministro. Eu gostaria de pedir a sua equipe que ficasse atenta a essa situação lá do nosso estado. Recentemente o Presidente Lula esteve lá visitando os desabrigados. Nós temos rios, ontem eu falava sobre isso, que eram navegáveis no passado e que hoje estão totalmente assoreados, e você atravessa ele andando, como o Rio Parnaíba, que liga ali Timon a Teresina, na nossa cidade, capital do nosso querido Presidente Marcelo Castro; o Rio Itapecuru; vários rios ali; o Rio Mearim, que é um dos que hoje está deixando aí milhares de famílias desabrigadas, que precisam de verdade desse trabalho de dragagem profunda, de atenção lá dentro, para que a gente possa enfrentar esse problema.

Por último, as questões aeroportuárias, Ministro, e portuárias. Nós temos ali o Porto do Itaqui. Hoje todos sabem que o Porto do Itaqui é estratégico para o mundo, é o segundo porto com maior calado profundo do mundo - lá a gente só perde para Amsterdã -, e a questão da localização geográfica.

Você está numa localização... Tanto que nós temos ali a base de Alcântara. Há discussões, ao longo dos anos, da criação do novo porto, ali em Alcântara, que a burocracia e não sei o que mais fez com que nunca saísse do papel. Aquilo ali seria uma redenção para a Baixada Maranhense.

Você imagine só, tem a base de Alcântara. Nós aprovamos aqui no Congresso Nacional o Acordo de Salvaguardas Tecnológicas. Para esse acordo nós fizemos uma comissão. Na época o Ministro Marcos Pontes, Astronauta, levou essa comissão lá. Eu como Parlamentar participei, representando o Maranhão, dessa comitiva lá na Guiana Francesa, na base de Caiena. Conhecemos lá Kourou, bem de pertinho, como funcionam as operações deles. E naquele dia - fica aqui a provocação à sua equipe, Ministro - um membro da Força Aérea Brasileira disse: "Senador, o Maranhão é tão estratégico e eu não sei se é questão política ou se foi alguém que ainda não parou para pensar nisso, mas nós temos aqui a base de Alcântara, e essa pista que nós temos hoje, se fosse ampliada em apenas 200 metros" - esse oficial me falou na época - "ela estaria pronta para receber o maior avião cargueiro do mundo".

E você imagina, com o Porto do Itaqui, aquela pista de Alcântara ali que quase não é utilizada, nós temos ali um aeroporto alfandegário, por exemplo. Você está ali entre o Norte e o Nordeste. Hoje, tudo que vem tem que passar lá pelo outro lado, para São Paulo, para depois distribuir de volta para a gente. E passa por cima. Nós estamos de frente para a Europa, nós estamos de frente para o mundo! E hoje nós temos que esperar vir de novo, lá do meio do Brasil, e fazendo com que essa burocracia, e eu não sei o que mais, não ajude no desenvolvimento do nosso estado, sem falar da questão humanitária. Você está lá em Alcântara, na Baixada Maranhense, Ministro, e hoje, se um paciente, depois das 18 horas, precisar de um socorro médico, para chegar em São Luís, ele tem que dar a volta no continente, é mais de dez horas de viagem, e olhe lá, porque as estradas estão acabadas. Então, se ele precisar de um helicóptero, que são só sete minutos para atravessá-lo, infelizmente vai morrer porque não tem nenhum aeroporto do outro lado.

Pinheiro, que é a cidade natal da nossa Senadora Ana Paula, que não está aqui, só está a Senadora Augusta, que foi agora há pouco confundida com ela; mas a Ana Paula, se estivesse aqui, tenho certeza de que iria falar Pinheiro, que é a capital da Baixada Maranhense. Tem mais de um milhão de habitantes naquela região e nós não temos... O aeroporto de lá é precário e também não funciona noturno, assim como nenhum aeroporto do Maranhão.

Em Barreirinhas, você tem o aeroporto de Barreirinhas que hoje está lá e funciona também de forma precária, ele não é homologado noturno. O turista que quer ir, que tem condição, quer sair a hora em que quiser. Aí, ele vai no avião dele e não poderá sair na hora em que quiser e não vai para lá, vai para outro lugar homologado noturno, porque quer ter condição de mobilidade.

Balsas - V. Exa. já foi provocado -, a capital do agronegócio. A capital do Matopiba é Balsas, no Maranhão. Nós não temos um aeroporto hoje para fazer uma operação.

Por último, Ministro, eu queria aqui lhe fazer um apelo, como maranhense e Senador, representando nosso Estado, e filho de Imperatriz, para que o senhor chame essas empresas, porque existe também... Eu sei da dificuldade delas e aqui nós temos colaborado muito, mas só que eles também não colaboram com a gente.

O Maranhão, por exemplo, está isolado. Hoje você não tem mais voo de Brasília para Imperatriz, acabaram os voos. Se eu quiser ir para Imperatriz, eu tenho que ir lá para São Paulo, ou tenho que ir lá para o Tocantins para depois ir para Imperatriz. Isso é um absurdo!

A segunda maior cidade do estado, a 700 km de Imperatriz, para ir para toda região ali do Pará, do Tocantins, está isolada, não tem mais nenhum voo das empresas que operavam lá, nem a Latam, nem a GOL. Então, enfim, nós precisamos reativar... Eu faço este apelo a V. Exa.: reativar esses voos dessas empresas para Imperatriz e organizar esse aeroporto lá de Balsas, porque eu tenho certeza de que ele é fundamental.

Encerro aqui falando dessa questão que o senhor falava da quantidade de voos no passado. Em Carolina, por exemplo, nós temos uma pista pronta, era utilizada lá para grandes voos, e ela está lá parada, e é uma cidade turística. Não se fala em desenvolvimento se não tiver condição de levar quem vai gastar dinheiro, quem vai gerar emprego lá naquela região. Então, nós temos aeroportos estratégicos como em Barra do Corda, que é no meio do Maranhão também, e está lá; na pista nunca colocaram um asfalto e, no passado, já desceu também voo da Vasp, Varig, tudo operava lá, e hoje está lá também com toda a condição de amanhã ser construído um aeroporto regional e a gente não tem esse passo seguinte para o desenvolvimento lá no estado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeito. Beleza.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Desculpa pelo tempo, Presidente, mas o assunto, óbvio que domina todos nós, encanta a todos nós, porque nós que falamos em desenvolvimento, não dá para se pensar nele se não tivermos integrada

nossa conversa, a nossa audiência de ontem com a de hoje e com as outras que virão; não tem desenvolvimento se não tivermos portos, se não tivermos aeroportos, se não tivermos estradas, se não pensarmos ferrovias novamente neste país. E, por último, parabênz V. Exa., que eu tenho certeza de que dará um *show*, já está dando um *show*, e vai fazer um grande trabalho à frente daquele ministério. E aqui, na condição de Vice-Líder do Governo, eu estarei pronto também para ajudar o Governo do Presidente Lula a fazer um grande trabalho por este país.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Obrigado.

Muito bem. Dando continuidade, eu passo a palavra para a Senadora Margareth Buzetti.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MT. Para interpelar.) - Bom dia, bom dia a todos. Obrigada, Ministro, por estar aqui debatendo um tema tão importante.

Eu estava numa outra reunião, mas estava prestando atenção na sua fala. O senhor falou sobre ferrovias serem lentas e mais caras e hidrovias serem mais rápidas e mais baratas. A Hidrovia Paraguai-Paraná é de grande importância para o Estado de Mato Grosso. Essa hidrovia, de 4 mil quilômetros, inicia no Porto de Cáceres e chega até Nueva Palmira, no Uruguai, já no Rio do Prata, onde as *commodities* podem ocupar embarcações maiores e alcançar o mundo.

Segundo a projeção da Antac, até o fim da década, 287 milhões de toneladas de cargas de cinco países fluirão por essa hidrovia. Os investimentos nos portos e os respectivos licenciamentos estão sendo conduzidos separadamente pelos órgãos e empresas responsáveis. Dito isso, pergunto: qual a visão do Governo Federal para a conclusão dessa importante via de exportação e importação para o Estado de Mato Grosso?

Especificamente sobre o Porto de Cáceres, ele voltou a operar em 2020, após a realização de uma reforma, e os produtores rurais da região, por meio da Associação Pró-Hidrovia do Rio Paraguai (APH), assumirem a sua gestão. De que forma o Governo Federal pode apoiar o seu desenvolvimento para se tornar uma opção a mais para reduzir o custo de importação e exportação para o produtor?

E, por fim, falo sobre os nossos aeroportos e importação de cargas. Quando o Senador Weverton falou de os voos não chegarem mais a vários destinos, eu me lembrei de quando...

(Soa a campanha.)

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MT) - ... saímos do Sul do Brasil para o Centro-Oeste. O meu marido queria ir para Tangará.

Eu falei: "Não, senhor; aqui em Cuiabá o avião chega e volta". É uma capital para outra capital, porque senão você tem muita dificuldade de chegar. E isso está ocorrendo demais.

Mas o que eu... E foi um tema de uma reunião minha com a Anac. É sobre... Eu não sei se a legislação obriga a não cobrar nada quando você importa, por exemplo, um avião, nos cinco primeiros dias, porque depois, nos subsequentes, ela dobra, a cada cinco dias, o valor. Então, se a Receita Federal por alguma razão não liberar nos cinco primeiros dias, o cara fica responsável: ele não pode cobrar nada e tem que assegurar um avião importado. Teve um amigo que teve que pagar R \$600 mil de imposto, na importação de um avião, para que ele chegasse ao aeroporto. Quer dizer, isso está errado, não está correto. Eu fiz uma reunião com a Anac no meu gabinete sobre isso. É algo em que nós precisamos prestar atenção, e muito. É isso.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Para expor.) - A senhora podia repetir, porque eu não entendi essa parte final.

A pessoa que importa uma aeronave, depois de...

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MT) - Ela, nos cinco primeiros dias, não paga nada. Não tem cobrança da Anac. Mas se, por algum motivo, uma secretaria de fazenda, a Receita Federal não liberar, nos cinco dias subsequentes, vai-se dobrando o imposto sobre o valor do bem - vai dobrando o imposto cobrado.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Entendi.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Dando continuidade, três Parlamentares Senadores já fizeram perguntas: o Kajuru, o Weverton e a Senadora Margareth.

Eu passo agora a palavra para o Ministro para responder a esses três primeiros Senadores e Senadora.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Para expor.) - Bom, agradeço aqui as perguntas.

Com relação à pergunta do Senador Kajuru, tem sido, para todos nós brasileiros, uma tensão nos últimos dias em função dessas duas moças que foram embarcar e tiveram as suas etiquetas trocadas depois do embarque.

Daí, vem um conceito que eu queria dividir com os senhores pela responsabilidade que os senhores têm, Senador Marcelo, nosso Presidente. Por vezes, entendia-se que, quando você pega um aeroporto e o concessionário - portanto, ele está privado na gestão -, cessava a responsabilidade do governo. Mas isso não é verdade, porque o cidadão comum não quer saber como que o governo fez com o aeroporto. Ele foi lá e pagou a taxa que o governo disse que tinha que ser paga e dali para a frente continua a responsabilidade do governo de entregar àquele cidadão o serviço corretamente. Se o governo de algum jeito entregou na mão de quem não deveria entregar, nós temos é que ter algum tipo de fiscalização para que mude, possa punir e, acima de tudo, possa minimizar a chance de acontecer de novo.

Nós estamos nessa área das drogas, e eu recebo diariamente uma sequência de matérias no meu *briefing* da assessoria de imprensa sobre ocorrências em portos e aeroportos, e é impressionante a quantidade, todos os dias, de drogas que são apreendidas em portos e aeroportos. Eu não sei se é porque antigamente não se fazia ou se está se fazendo mais ou se está se exportando mais ou trazendo mais. Mas a verdade é que, todo dia, são seis, sete matérias sobre drogas.

No caso dos portos, que eu acompanho com um pouco mais de presença física, por conta de Santos, criaram um mecanismo novo, Kajuru, que é impressionante, Senador. Os meninos mergulham com máscara e com tambor, vão por baixo do navio e grudam por baixo do navio, com ímã, uma estrutura que está acoplada à droga. O navio sequer sabe que está lá. Ele arrasta aquilo ao ir embora e, quando chega ao outro porto, outra pessoa mergulha e tira aquilo das drogas. Então, para cada passo que nós dermos, eles também vão dar outros passos em busca de tentar exportar as drogas.

Sobre o nosso caso especial que o senhor perguntou, eu liguei para o Ministro Flávio Dino, como é da competência da Polícia Federal - a parte da alfândega em diante é a Receita e é a parte da Polícia Federal -, eu sugeri a ele, e ele concordou, nós vamos conversar com todos os aeroportos que têm voos para o exterior, os aeroportos que têm voos para o exterior, que não são tantos, para que, cada vez em que a pessoa for embarcar uma mala, aquilo seja fotografado e remetido para o celular da própria pessoa que está embarcando ao mesmo tempo, de maneira que a pessoa tenha, ao viajar consigo, a mala que ela embarcou fotografada, porque isso daria pelo menos a essas moças a chance de chegar lá e falar: "Olha, essa mala não é a minha". Nesse caso, houve uma troca inclusive da bagagem; ela sequer chegou a pegar a bagagem, não é que a trocaram. Quando passou no raio-X da Alemanha e viram que tinha droga, ela acabou ficando... Eles foram atrás de quem era a dona daquela etiqueta. Se ela tivesse uma fotografia, até para demonstrar que aquela não era a mala dela... Alguns de nós fazemos isso, mas geralmente fazemos fotografando a etiqueta em si e não a própria mala. Agora a ideia é que, em cima do embarque, tenha a fotografia para ter mais uma garantia.

Parece inclusive que essa quadrilha que estava envolvida nesse assunto também esteve envolvida recentemente naquele outro caso do sumiço de um cachorrinho, é a mesma organização que fez essa história aí, que tem a ver com droga. Então, para cada passo deles, nós temos que dar dois na frente. Esse, por exemplo, é um passo simples que, pegando quatro, cinco aeroportos, você vai ter disponível para todo mundo e vai facilitar muito.

Com relação a Goiânia, Goiânia tem uma posição central muito interessante. Como nós temos aqui em Brasília já um aeroporto com muita densidade de gente, certamente na possibilidade de termos *low cost* no Brasil, eles vão procurar alguma área próxima de Brasília para servir de referência. Sugiro que o Governo de Goiás ou a Prefeitura de Goiânia possa ir atrás dessas opções, porque eles estão vindo para o Brasil e eles vão precisar de um lugar no centro. Eles não querem estar no lugar onde já tem as outras companhias. Então eles vão procurar um lugar. Eu acho que Goiânia se adaptaria bem.

Com relação ao aeroporto de Anápolis, como é uma obra do Governo do estado, nós estamos à disposição para poder colaborar se o Governador quiser que a gente ajude, inclusive utilizando parte do recurso do fundo de aviação, que é para isso mesmo, ele é um fundo para apoiar. Não importa se a obra é do governo do estado ou é do Governo Federal, mas é um novo aeroporto, é para carga e ele ajuda bastante o Brasil como um todo. Portanto, não há problema de usar parte de recurso federal, se o Governador tiver interesse.

Com relação ao Senador Weverton, falamos da hidrovia do Maranhão, que é uma das principais a serem utilizadas, porque tem uma divisa do Matopiba desde lá debaixo. O Governador do Piauí me procurou para falar sobre isso, sobre a importância de fazermos essa obra. É uma obra grande de desassoreamento, mas seria sensacional. Lá do Sul do Maranhão, grudado na divisa com o Piauí, você poder subir na hidrovia, não vai conseguir chegar direto até o porto, mas na parte final, ali em Luís Correia, você poderia ir de trem para um lado ou para outro e chegar. O barateamento da produção seria excepcional. Está, nesse primeiro roteiro nosso, a batimetria do Paraíba, para ver quanto de terra tem que tirar, porque as barcas são transportadas com calado baixo, não é como um calado de navio que você precisa de grande profundidade.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Peça para incluir no estudo, além do Rio Parnaíba, o Rio Itapecuru...

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Está.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - ... porque quando chega ali próximo, depois de Teresina a Timon, você tem o Rio Itapecuru e dá para você descer até São Luís.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Tá.

Com relação a Itaqui, é uma das... Os portos do Maranhão são portos exemplares. Esse ano, pela primeira vez, os portos do Arco Norte ultrapassaram, em tonelagem, a exportação, em relação aos portos do Arco Sul. É a primeira vez, em toda história, que o Norte passa o Sul na quantidade, ainda que em volume, porque, claro, transporta muito minério e muito grão, e é a primeira vez que eles passam, conseguem passar o Sul.

O que nós precisamos pensar é que os portos agora já estão o.k., mas não está o.k. para chegar ao porto. Em vários pedaços, nós temos problemas graves com rodovias que todos os senhores conhecem. Eu tenho insistido muito em que o país do futuro não pode ser um país só de rodovia; ele pode ter rodovia para pequenas distâncias, mas para grandes distâncias a rodovia não é lógica, estará sempre com problemas porque o peso da carga não vai suportar, com essas novidades de caminhões muito mais pesados.

Em especial nesse assunto, valeria a pena os senhores que fazem parte de duas Comissões tão relevantes darem uma estudada em relação ao preço da carga das ferrovias. No Brasil inteiro, quando a gente vai fazer cálculo para frete, quanto custa o preço de uma carga/tonelada em ferrovia? Ele custa 10% a menos do que o caminhão. Eles não fazem cálculo. O cálculo é 10% a menos do que caminhão. Veja, isso não é correto. O preço da ferrovia é muito menor do que 10% do caminhão. Como só tem duas grandes saídas de ferrovia, se você for tentar fazer com ferrovia, você vai ver que o preço é equivalente. No Brasil inteiro é 10% do caminhão. Então, nós temos que encontrar uma saída para que isso seja disciplinado, porque, embora seja um privado que está explorando, ele explora um bem público. E se o custo final dele é 10% em todos os lugares, não tem diferença nenhuma de ferrovia, em todo lugar do Brasil a ferrovia é 10%, por isso há uma certa resistência à possibilidade de se fazer hidrovia, porque, na hora em que você tiver hidrovia, o preço é 50% da ferrovia, é 50% da ferrovia. Então, aí sim, você vai ter uma competição realmente justa.

Eu fui procurado pelo Governador para fazer as reformas ou investimentos e ele inseriu, na proposta do Governo, como obra principal, algumas alterações no Porto do Itaqui e nos pediu duas intervenções grandes lá de cem, cento e poucos milhões cada uma, para fazer uma ponte e uma dragagem com aterro em um determinado ponto. Não está na nossa previsão para este ano, mas deve estar para o próximo ano essa melhora em relação a Itaqui.

No caso de Alcântara, eu recebi um pleito de um Parlamentar...

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - O senhor me permite?

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Pois não.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Só uma sugestão, ainda sobre o Rio Parnaíba, tem o Rio Itapecuru - e aí a sua equipe poderia notar essa sugestão do Rio Parnaíba: escoar os grãos que vem do Matopiba ali, Balsas, todo o sul do Piauí, e a Transnordestina, porque esse trem que vai para Teresina leva combustível. E claro que não pode ser no mesmo vagão - combustível não pode -, mas se o trem vai com combustível de São Luís para Teresina e volta vazio todo dia, ali poderia ser também um local para escoar, fazer com que essa produção chegasse ao Porto do Itaqui, porque já existe lá a linha.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Sim.

Embora a ferrovia esteja lá com o Renan, eu vou conversar com ele sobre essa possibilidade, porque eu recebi, dos dois Governadores, a ideia de fazer a, de a gente... Eu sei que no PAC, neste novo PAC, o Governador do Piauí inseriu, como principal obra dele, essa hidrovia. É um rio que exatamente divide os dois estados...

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Fora do microfone.) - Une.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Une os dois estados. E pega muito em cima de Balsas, fica bem ao lado de Balsas.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Fora do microfone.) - O estado do Relator-Geral do Orçamento é unido com o nosso.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Ah, muito bem.

E quanto à Alcântara, eu não sabia dessa diferença de apenas 200m para a pista. Eu vou checar depois para a gente lá.

Nós temos aqui, até recebi aqui que há um investimento de incremento no lançamento da base de Alcântara em execução de 78,418 milhões, cuja previsão de conclusão é julho de 2024. Já foram repassados 43 milhões. Eu vou checar se, nessa diferença aqui, não está essa extensão da pista.

O que me reclamaram lá foi do porto. As pessoas que moram naquele trecho não conseguem pegar os barcos em determinado horário porque seca na saída de São Luís, então me pediram para encontrar um jeito de fazer um mole para fora, que boie, e que possa permitir que as pessoas embarquem a todo instante. Eu até dei uma sugestão de um outro lugar que eu vi e nós estamos projetando para isso. Aí é São Luís para pegar passageiro para ir até Alcântara. Não é isso?

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - O grande dilema nosso lá, o *ferry boat*.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - *Ferry boat*.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - É o grande dilema, porque não dá para... Lá é só *ferry*. Então, você depende da maré para as pessoas poderem atravessar.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Mas, se você fizer com extensão no formato de balsa, se consegue fazer uma extensão que seja estável suficiente um pouco mais para frente, como se fosse *offshore*, como se fosse pedra no caso do oceano, não é? Quer dizer, você vai buscar o calado mais profundo. Nós vamos estudar esse caso aí seu.

Aeroportos. O de Balsas está na agenda para o ano que vem - eu recebi lá uma comissão de Parlamentares inclusive. Imperatriz ganhou ontem o prêmio de melhor aeroporto regional do Brasil naquela premiação. E Barreirinhas é um desafio, porque o aeroporto pode estar bom, mas não adianta estar bom se não tiver voo. O problema é o voo. Nós precisamos estimular as companhias a voarem. Elas, por sua vez, alegam: "Olha, eu só consigo voar se eu tiver um mínimo de quantidade de pessoas que vá". E, cada vez que aperta a situação financeira, eles vão apertando... Na época da pandemia, eles diminuíram muito o número de aeronaves e não voltaram todas as aeronaves ainda. Então este é o nosso desafio: estimular essas pessoas a terem essas vagas ocupadas. Por isso, o tal programa de R\$200.

Agora, com a chegada da *low cost*, aí eles vão ter que se virar para disputar com grupos bem mais agressivos, porque a lógica da *low cost* é completamente diferente da lógica da aviação normal. Para vocês terem uma ideia, na *low cost*, ontem o rapaz estava me contando, o Presidente, você adquire a passagem, se você adquiriu e quiser dar essa passagem para alguém você dá, não precisa nem trocar no sistema. Você dá para quem você quiser. Eles já dão aquilo como ocupado. E, se você quiser dividir a sua mala com outra pessoa para pagar uma bagagem só, também pode dividir e colocar tudo numa mala só.

A lógica deles é avião lotado. No caso da *low cost*, a lógica é avião lotado. Eles têm que transportar sempre acima de 90%. Como os nossos voos transportam com 70%, é esse *gap* aí de 20% que está fazendo esse prejuízo enorme, as passagens ficam caras e ficam inacessíveis. É aquela história da Tostines: "Vende mais porque é fresquinho ou é fresquinho porque vende mais?". Quer dizer, você na verdade... Se a passagem fica cara, as pessoas não conseguem pegar. Não conseguem pegar porque ela fica cara, e aí nós vamos entrando num círculo negativo.

Então está no roteiro Balsas, eu vou checar quais são os outros aeroportos e depois passo para o senhor, a minha assessoria vai mandar para você quais são os aeroportos. Certamente tem três ou quatro no Maranhão que serão integrados a essa nova rede.

Com relação à Senadora Margareth, eu estive com o Governador, nós acertamos um pré-acordo de fazer um porto público, inicialmente em Cáceres, voltar a ter um porto público. Vai ser o primeiro porto que nós vamos fazer interno, porque os portos geralmente são feitos no mar, mas esse caso, como é de um forte componente de exportação, precisa ter um porto com as instruções públicas para que ele possa ter inclusive também o aparelhamento público, que facilita a exportação, que facilita a circulação de mercadoria.

Com relação à hidrovia, nós temos todo o interesse. A do Rio Paraguai está no nosso roteiro de batimetria. Boa parte já funciona, então é bem mais fácil. O que nós queremos integrar também lá é que nós tenhamos um pouco mais embaixo, já na altura de São Paulo, na ponta, um aeroporto, porque aí facilitaria também essa possibilidade para o Mato Grosso na região de Santa Fé do Sul mais ou menos, para que eles possam ter alternativa para pequenas exportações de frutas. Tem surgido muita coisa com exportação de fruta. Como nós inauguramos agora esse aeroporto novo lá em Linhares, no Espírito Santo, a primeira carga que estava lá para exportar era de mamão. Eles exportam mamão para a Europa, eles dependem de rapidez e eles precisam do avião mais próximo. Tem determinada carga que de avião, embora seja mais caro, evidente, é preciso porque é mais rápido, para não estragar. Então está na nossa agenda.

Eu vou verificar essa história da Anac para a senhora, com relação à aeronave.

Você entendeu, Juliano, o que é? Depois ele vai me explicar ou explicar para a senhora o que acontece nesses casos, porque eu também não sei por que é feito dessa maneira.

Vamos lá. Três.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem.

Vamos dar continuidade aos próximos inscritos.

Jayme Campos não está presente, não é? *(Pausa.)*

Vamos passar para a frente.

Com a palavra agora: Izalci Lucas, Jaime Bagattoli, Augusta, Efraim e tem a Senadora Tereza. Vamos fazer dois blocos aqui.

Então com a palavra, o Senador Izalci Lucas.

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. Para interpelar.) - Presidente, que bom que o Ministro colocou agora, inclusive, sobre a questão da composição de preço, porque a gente conhece a formação de custo. Eu sou contador, sou auditor e entendo um pouquinho de todas as áreas, como é que você forma o custo.

Quando eu vi que, na mídia, a questão dos R\$200 foi colocada, eu falei assim "cara, não é possível que o Governo vai meter uma canetada para colocar o preço sem negociar com as empresas". E, por exemplo, todas as empresas do Brasil da minha era até hoje quebraram. Se você pegar a Varig, Vasp, Transbrasil, a própria... Tem que fazer algumas parcerias, como a Gol agora, a Latam, etc. Então, eu não vi ainda empresas... Inclusive, americanas que também já quebraram há muito tempo. E aqui nós temos um dilema, eu vejo os Deputados, aqui não, porque eu tenho direito a vale-transporte, eu acho, porque eu sou de Brasília, mas a reclamação que todos os dias eu vejo no Plenário é isso, se você quiser ir agora para o Rio de Janeiro, você vai ao aeroporto, deve estar na faixa de R\$3,5 mil a passagem.

Então, você tem em qualquer atividade o custo fixo e o custo variável. O custo fixo independe se tem 10 passageiros ou 50, o custo vai existir. A partir daí o custo variável depende da demanda, da oferta e de tudo mais.

Então, na medida em que esse valor de R\$200, isso... Há 25 anos, 25, Senador Confúcio, eu lancei aqui em Brasília o cheque educação, para ocupar as vagas ociosas das escolas privadas. E qual é o objetivo? Trazer, para essas escolas, alunos que estavam fora da escola, do sistema. E aí, depois de seis anos, nasceu o Prouni exatamente igual, evidentemente ofertando as vagas para o Governo e deduzindo dos impostos, que é o que tem que acontecer, que acontece na saúde agora, nos convênios com iniciativa privada, ocupando as vagas ociosas de madrugada, final de semana, é assim que funciona.

(Soa a campanha.)

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Então, eu saio daqui um pouco aliviado, na medida em que esses R\$200 foi uma coisa negociada com as próprias empresas, com a participação de todo o sistema, porque senão seria uma coisa que, na sequência, seria inviável. Mas saio tranquilo em relação a isso.

Agora, com relação à BR, para ampliar realmente a questão da cabotagem, etc., que reduz de fato e vai reduzir bastante o preço do transporte, alguns dispositivos da lei que foi aprovada precisam ser regulamentados. Tem já uma previsão dessas regulamentações? Porque falta alguma coisa relacionada a elas. Também, com relação aos aeródromos privados, eu também vou usar, Presidente, um pouquinho de uma Comissão e um pouquinho de outra. Aprendi aqui com o Weverton.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Não, isso toda hora tem. Atualmente, então, os aeródromos não têm autorização para receber voos comerciais, como em algumas situações. Tinha sido prometida, até o final do ano de 2022, a regulamentação disso, um decreto que ainda não aconteceu. Se tem também uma previsão para fazer essa regulamentação.

Por enquanto, só isso, Presidente. Nós temos outra audiência também importante na Comissão lá. Eu só vou aguardar a resposta de V. Exa. para participar de outra audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. *Fora do microfone.*) - Com a palavra, o Senador Jaime Bagattoli.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Ficou muito pouco, Izalci.

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - É, porque eu estou correndo, tenho que ir para outra Comissão.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Quero agradecer ao Ministro Márcio França e ao Presidente desta Comissão, o Senador Confúcio Moura. Quero agradecer ao Ministro por ter me recebido sobre aquela situação dos aeroportos do nosso Estado de Rondônia, sobre os novos investimentos que se tem que fazer lá, quais são os problemas, os gargalos. Eu já conversei com o senhor pessoalmente, mas vamos falar só um pouquinho de uma situação sobre ferrovia.

O senhor falou de uma situação muito concreta. Eu entendo muito de transporte, até porque, além de produtor rural, eu sou do segmento também. Sei as dificuldades, quais são os gargalos, o sistema tributário de combustíveis no nosso país. Mas por que o sistema ferroviário, neste país, trabalha só 10% acima do valor rodoviário?

O senhor fez uma colocação muito importante. É porque as privatizações não estão corretas. Quando se vai fazer uma privatização, tem que fazer separadamente a privatização do trilho e a privatização da locomotiva, porque, senão, jamais vai haver concorrência.

Qualquer um de nós que, se ganharmos uma licitação... O ser humano vê lá na frente. Se ele ganhar uma licitação para fazer 3 mil quilômetros de ferrovia, ele só tem aquela linha, tem o trilho e tem o vagão, qual é a finalidade dele? A finalidade dele é trabalhar e é competitivo só com o caminhão - não tem uma hidrovia. É óbvio que ele vai trabalhar só com 10% ou 12% acima.

Então, isso é um problema com que se tem que tomar muita cautela na hora em que forem feitas as privatizações. É simples. Rondonópolis-Santos. É isso o que aconteceu. Rondonópolis-Santos hoje... Você vai embarcar um produto pela ferrovia em Rondonópolis - é o que o Ministro acabou de falar -, são só 10%.

(Soa a campanha.)

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - A questão de que as companhias hoje estão mais reclamando, as companhias de aviação, inclusive a Azul, a Gol e as demais companhias, é a questão do querosene, o imposto... O senhor falou que está verificando a possibilidade de tirar essa questão, e nós Senadores temos obrigação também de pensar e mudar a legislação, por quê? Porque é igual o Senador Izalci acabou de falar.

Gente, quem é mais antigo... Eu já tenho mais de 60 anos. Transbrasil quebrou, Vasp quebrou, Varig quebrou, todas quebraram, e por que nós só temos três ou quatro empresas? Eu só não consigo entender por que não tem mais empresas. Porque, se o negócio dá lucratividade, é lógico que vai ter.

Todos os segmentos que a gente vai vendo pelo Brasil afora estão concorridos. Por que só tem três, quatro companhias voando no Brasil, e estão com essas dificuldades?

Só para terminar. Vou falar do meu estado. O meu estado tem voo que está saindo com 80% dos passageiros com *voucher*, ou seja, se não mudar a legislação... O avião chegou, não desceu, já tem quatro ou cinco advogados lá para entrar na Justiça. Que empresa vocês acham que aguenta neste país?

Eu sou empresário, eu estou olhando do outro lado. À condição de Senador eu cheguei agora, à condição de político, então nós temos que analisar também a situação dos empresários.

E, outra coisa, o senhor colocou muito bem... Só para terminar. O que tem que ser feito no Brasil é o seguinte, as companhias... Se você chegar... Você chega, por exemplo, a Cuiabá - sai de Vilhena e chega a Cuiabá - e você perdeu o voo. A Gol está saindo, por exemplo, com 50% da capacidade. Para você ir lá comprar a passagem custa, mais ou menos, duas vezes e meia do valor que você vai ter que comprar na hora. Essa intermediação de troca de assento de passagem entre as companhias, eles também têm que pensar o que eles têm que fazer. É esse é o modelo americano. O.k.

Obrigado.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - MT) - Senador, permite-me só um parêntese aqui e contribuindo com a pergunta do Senador. O direito de passagem nas ferrovias, esse é um problema. Quer dizer, nós temos duas companhias, praticamente, e não tem o direito de passagem. Isso é algo que a gente deve, talvez, repensar.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Obrigado. Dando continuidade, eu passo a palavra à Senadora Augusta Brito.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE. Para interpelar.) - Bom dia, bom dia ao nosso querido Presidente, o Senador Confúcio. Bom dia também ao nosso Ministro.

Eu quero aqui já lembrar de um café que a gente tomou, um café da manhã, em que V. Exa. já falava desse fortalecimento do transporte hídrico. E eu venho aqui, especificamente, falar sobre a questão do Ceará, do Porto do Pecém, que a gente tem lá números, eu diria assim, de grande significância para o desenvolvimento do nosso estado, especialmente, que é em relação à capacidade da movimentação que o nosso porto tem.

Já atingimos 17 milhões de toneladas, só em 2022, e a gente tem uma preocupação de como vai ser fortalecido, se tem alguma previsão de fortalecimento do nosso Porto do Pecém, até porque todas as tratativas que o Governo do Estado está fazendo para levar novos empreendimentos para o nosso Estado do Ceará, especialmente, também em relação à questão da energia renovável, com a nossa ida até a China, do Governador especialmente, tem muito a ver com esse fortalecimento,

passa muito pela questão do Porto do Pecém. Então, são vários empreendimentos que têm essa previsão de ir para o Estado do Ceará. A gente precisa também garantir que esse porto esteja totalmente capaz para receber, enfim, para fazer o atendimento que é necessário. A pergunta é essa, ressaltando que nós temos o porto funcionando, funcionando muito bem, a gente quer só fortalecer, se tem alguma coisa prevista do ministério para que a gente possa estar fortalecendo.

Em relação à questão dos aeroportos, também estivemos conversando com uma Deputada Estadual que tinha uma demanda específica em relação aos aeroportos regionais, que são aqueles aeroportos de menor porte.

E aqui, na previsão da entrega para 2023, eu já agradeço, porque tem Aracati, que...

(Soa a campanha.)

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - ... é lá do nosso estado do Ceará, mas aqui eu não vejo a cidade de Limoeiro do Norte, como algumas outras que tinham essa previsão. Eu queria só saber se existe alguma outra previsão, para o futuro, das cidades que não estão aqui.

E também em relação aos aeroportos de algumas regiões e cidades que antes da pandemia estavam funcionando, como a cidade de São Benedito, uma região da Ibiapaba, lá no Estado do Ceará, Crateús também tinha começado com pequenos voos e a pandemia deu uma, eu diria assim, uma freada muito grande em relação a esse desenvolvimento dessas regiões e agora estão retomando esses voos. Se também tem alguma coisa dentro do ministério para fortalecer esses voos, que eles realmente tenham a estabilidade que ainda não está garantida, porque são regiões e são voos pequenos e ainda estão caminhando para dar certo, mas tem que acontecer - como disseram aqui os Ministros - tem que começar. Não vai com a sua capacidade plena o aeroporto funcionar, logo de início, mas tem que começar exatamente para poder ganhar essa capacidade.

As perguntas são essas.

Quero parabenizar pela disponibilidade de sempre, eu vejo muito acessível o Ministro - quando a gente convida até para tomar um café de uma forma informal e das formas formais também. Quero agradecer aqui.

Quero parabenizar o nosso Presidente da Comissão, que sempre está trazendo e pautando aqui assuntos e audiências públicas do interesse do Brasil como um todo.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Obrigado, Senadora Augusta.

Então, nós estivemos...

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Senador, eu esqueci só uma última pergunta. Posso ainda voltar?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Pode, sim, senhora.

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Acho que eu não peguei nem o tempo de ninguém ainda.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É...

A SRA. AUGUSTA BRITO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - CE) - Qual é o posicionamento... Pediram aqui, há uma curiosidade para saber o que está sendo feito também em relação à sétima rodada da concessão do Aeroporto de Congonhas, se tem também... o que o Ministério está vendo, o que tem sobre isso?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Então, perguntaram Izalci, Jaime Bagatolli e Augusta Brito.

Com a palavra o Sr. Ministro para responder aos três.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Para expor.) - Bem, obrigado pelas perguntas.

O Senador Izalci praticamente não perguntou, ele reafirmou parte do que aqui a gente também tinha afirmado.

Nessa proposta dos R\$200, nós acrescentamos uma sugestão da Casa Civil, que é um pouco do que o senhor falou, que é: sobrando espaço físico, depois de tudo acontecer, que também haja leilões no próprio aeroporto para as vagas finais.

Esse é um procedimento que na Europa é feito muito e aqui não se faz, que é você poder aproveitar o que está sobrando e, eventualmente, se a pessoa estiver numa posição... Por exemplo, alguém que tenha mais tempo, que possa antecipar uma passagem ou vender uma passagem, ou uma pessoa que vá... Um estudante, por exemplo - na Europa isso é muito comum

-, eles ficam nos principais aeroportos esperando o leilão. No leilão, eles compram a passagem pelo preço que, ao final, der, e esse leilão é feito de maneira muito rápida, como é feito hoje através dos celulares.

Então, nós vamos acrescentar nessa proposta.

Com relação aos aeródromos que não são regulamentados ou que não têm a avaliação da Anac, eu vou ver quais são, porque não são todos que têm a adaptação necessária para a segurança. Um dos instrumentos, pelo que o Brasil é bastante seguro na aviação, é o rigor que a Aeronáutica em especial tem com relação ao funcionamento desses aeroportos.

Não quer dizer que você vai evitar 100% de acidente, mas naturalmente, se você não está com todos os instrumentos... e hoje tem muitos instrumentos que facilitam bastante a aviação, alguns, inclusive, dentro da própria aeronave, com os quais o piloto pode fazer funcionar um aeroporto sem ninguém estar lá. Então, você consegue acionar a partir do próprio piloto.

E nós temos que estar preparados um pouco para as novidades que vêm por aí. Há uma certa polêmica nesse assunto, mas a Embraer prepara os últimos detalhes... eu até sugiro que, quando os senhores tiverem oportunidade, vão conhecer o protótipo que está sendo feito lá, o simulador do carro que voa, que vai estar pronto em 2025, e que vai ser uma novidade absoluta, porque é um *drone* elétrico, para quatro lugares, em que você se desloca em pequenas distâncias. Para pequenas distâncias ele vai ser muito utilizado, porque o preço final desse aparelho vai ficar um terço ou 25% do preço de um helicóptero. Então, isso vai permitir que muitas empresas adquiram.

Para vocês terem uma ideia, a Embraer fez o leilão - abriu na Bolsa de Nova York com essa proposta e captou US\$400 milhões em investimentos e tem 300 encomendas já na Embraer. Vale a pena os senhores, em uma oportunidade, irem até a Embraer para ver isso. Vai ser uma mudança completa no roteiro de aeródromos, porque o veículo se levanta na vertical e sai, como era antigamente aquilo que a gente via nos filmes de Os Jetsons, enfim. É um carro voador.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Já tem o eVTOL e o eCTOL...

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Pois é! São mudanças que a gente pensa que são para muito tempo, mas não são. São para pouco tempo.

No caso dos grandes centros, como São Paulo e Rio, esses lugares, eu fiz a conta - porque vai funcionar como se fosse Uber - e o voo entre Congonhas e Cumbica vai sair na ordem de R\$160. É mais barato do que um táxi, por exemplo, de você pegar num dia. E vai ser muito rápida essa mudança.

O Senador Jaime falou sobre a integração de passagem, que é um detalhe interessante para a gente acrescentar naquela possibilidade, como tem nas pontes aéreas, em que você compra uma passagem e, se não tiver, você pode trocar pelas outras. É uma coisa meio simples até para elas, companhias, fazerem entre si, até porque, se você olhar os preços das companhias hoje, eles são muito parelhos. Eu quase diria que eles têm uma combinação do preço, porque os preços são muito próximos um do outro e não teria muita dificuldade de um endossar para o outro. Ou como é o caso que eu falei da *low cost*. Na *low cost* o rapaz falou: "Conosco não vai ter esse problema, porque o senhor comprou a passagem, o senhor tem o bilhete na mão e o senhor pode entregar esse bilhete para qualquer um. A sua vaga está garantida. Eu não faço questão de ficar trocando, enfim. O senhor troca por qualquer um". Nem é a questão da segurança, porque você vai comparar o RG da pessoa quando ela entra. Todo mundo usa o RG quando entra, não é? Então, a integração é uma busca para ser feita.

Com relação à Senadora Augusta, olha, Pecém, no Ceará, tem talvez os portos com mais desenvolvimento. Ele bateu o recorde de novo este ano. Nós temos investimentos previstos para os portos do Ceará. O Governador está com a incumbência de escolher quais são os que ele prefere, dentro desse novo pacto que nós vamos anunciar no começo do mês de junho.

Com relação a Limoeiro, eu confesso que não sei te dizer porque não está... Eu vi que está Aracati, mas não sei porque não está Limoeiro. Eu vou verificar se tem algum jeito. É porque nós fizemos de acordo com a demanda das próprias companhias, onde as companhias disseram que tinha demanda.

E aí eu sugeri, só para o final, para a senhora e para os outros Senadores, porque nós estamos encontrando uma fórmula, de comum acordo com as companhias, que tem dado resultado. Eu fui procurado por um grupo de Prefeitos, na região do Ceará.

De onde era mesmo?

Eu sei que era um voo que já havia, e que foi suspenso. Eu intermediei o seguinte acordo: as Prefeituras não podem adquirir três ou quatro passagens para cada voo, em cada voo, durante os primeiros dois meses? Se dez Prefeituras adquirirem três ou quatro passagens, que é no que vão normalmente os Secretários e os Prefeitos, a companhia volta, porque ela tem aquele mínimo garantido. Se fizerem isso com várias Prefeituras, a gente consegue integrar muito mais. Porque um avião que tem 40 passageiros, 50 passageiros, você garantir 20 passageiros... Por exemplo, o Governador do Espírito Santo,

o Casagrande, que foi colega de vocês aqui, está tentando fazer uma linha fixa, que vá do sul ao norte do estado, com essas passagens vinculadas às próprias prefeituras. Nós fizemos as contas lá. É um valor meio que pequeno para o tipo de ganho que vai dar você atravessar o estado todos os dias, de ida e de volta, porque a pessoa demora de carro cinco ou seis horas, e vai demorar uma hora de avião. E cada prefeitura em volta adquire três passagens. É o secretário que vai para a capital, é o secretário que vai poder embarcar de Vitória para Brasília, o Prefeito que vai fazer isso... E aí você garante para a empresa de aviação...

Aí nesse caso há um detalhe: a Azul é a empresa que conseguiu adquirir frota de tamanho diferente. Então, eles têm mais maleabilidade na hora de poder colocar esses voos menores.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Tudo avião nacional?

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Tudo avião nacional, porque eles são os maiores compradores da Embraer.

A Gol usa um avião único, grande, e fez uma parceria, que agora se desfez. Mas certamente, se tiver demanda, ela também inventa uma outra parceria com outra empresa para fazer voos menores, porque não dá para você preencher metade de um avião grande, mas metade de um avião de 40, ou de 50, você consegue preencher com as próprias pessoas que vão fazer tarefas oficiais. Isso ajuda muito para que você dê um *start* no início.

Lembrem-se: a chegada de um avião de carreira a uma cidade é equivalente à chegada de uma grande obra. A sensação para o morador, para as pessoas, é de que a cidade fez um *upgrade* - "olha, a minha cidade tem até avião agora, tem até aeroporto". Resgata a autoestima, melhora a vida das pessoas, e ao mesmo tempo você permite que, em determinadas circunstâncias, na emergência, a pessoa tenha uma saída decente e em uma hora, uma hora e meia ela esteja em um ponto qualquer, grande.

Então, era isso, com relação às cidades.

Ah, Congonhas, que a senhora perguntou depois. Congonhas. A sétima rodada de concessão foi feita. A última foi Congonhas. Envolve Congonhas e mais dois outros lotes. No lote de Congonhas, houve uma peculiaridade. As empresas que venceram, parte das empresas que venceram, ofereceram a outorga, parte da outorga - no caso de Congonhas era uma outorga de R\$2,5 bilhões, mais ou menos -, ofereceram R\$1 bilhão em dinheiro, mais ou menos, e R\$1,3 bilhão, ou R\$1,5 bilhão, ofereceram em precatórios. O oferecimento de precatórios é previsto na Constituição por uma alteração promovida há um tempo atrás. Entretanto, quando a Constituição falou que valeria precatório, disse que poderia ser aceito precatório, não que deveria ser aceito.

Mas qual é o nosso engate lá? É que o precatório é calculado a partir de um decreto e de uma portaria do Governo, da AGU, e a AGU revogou essa portaria recentemente, porque ela está em dúvida em relação a um dado que me parece consistente. Quando você tem que dar uma outorga, tem que ser em dinheiro, e em dinheiro significa dinheiro deste ano aqui. Parte dos precatórios vence este ano, mas tem também precatórios que são utilizados para 2024, 2025, 2027. Então, a pergunta é: quem fará esse deságio? Quem calculará o quanto de deságio tem que ter para que aquele valor possa ser trazido para o valor de hoje? Porque também não seria justo eu pegar, como se fosse dinheiro, um valor que o Governo só tem que pagar em 2027. Não seria correto.

Um segundo ponto que a AGU está questionando, me parece, e tem também algum fundamento, é que as outorgas foram feitas através de uma lei - aliás, a lei que permitiu a venda dos aeroportos por outorgas, pelos senhores redigida, dizia que o produto das outorgas tem que vir para o fundo da aviação, para o Fnac.

Ora, quando a outorga é dada em precatórios, por exemplo, do INSS, como é que eu faço para depois tirar o dinheiro com o qual seria pago o precatório do INSS para colocar de volta no Fnac? Porque o Fnac não tem nada a ver com isso, ele é um fundo da aviação. Se a outorga vai ser feita com precatórios, é preciso criar um instrumento de devolução desse dinheiro que seria pago no precatório para dentro do fundo, ou então mudar a lei. Esses são os questionamentos.

Neste instante, nós demos - nós, do ponto de vista do Ministério - a quitação da nossa competência. Quer dizer, a Anac, que fez a licitação, e nós, que estamos lá, entendemos que recebemos, porque a empresa, que é uma empresa estatal - a vencedora de Congonhas é uma empresa estatal espanhola - diz o seguinte: "Olha, eu quero a garantia de que eu paguei". Como tinha a lei do precatório em vigor, para nós, foi pago. Agora, se aquele valor vai ser aceito pelo Governo pelo valor de face que eles estão oferecendo, isso vai ficar a cargo da AGU, para ela decidir.

É isso que aqui está, nesse instante.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado.

Dando continuidade, o Senador Efraim se retirou.

Passo a palavra à Senadora Teresa Leitão. Depois, ao Senador Esperidião Amin.

A SRA. TERESA LEITÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE. Para interpelar.) - Bom dia a todas, a todos.

Cumprimento os Presidentes das duas Comissões, que mais uma vez fazem uma audiência conjunta, Senador Confúcio, Senador Marcelo Castro. Cumprimento o Ministro Márcio França, justificando o meu atraso, porque eu estava numa atividade do MEC e hoje foi reinstalado o Fórum Nacional de Educação, e eu lá represento o Senado, tive que estar presente. Mas li a sua apresentação, que perdi certamente - perdi muito da conotação, da exposição.

Mas me chama a atenção, em cada ministro que vem aqui, Ministro Márcio, um ponto muito importante das exposições. A sua área é uma área em que se avançou muito nas parcerias público-privadas, na própria privatização, em uma relação de outorga, de delegação, mas o plano aqui apresentado não deixa, em suas ações, em algumas propostas, bem demarcadas, como nesta da passagem de R\$200, que está subjacente a ele uma norma que é uma norma do projeto do nosso Governo: o desenvolvimento sustentável, a inclusão e o combate às desigualdades. Isso é possível até em portos e aeroportos - que já se disse que eram coisa de rico; coisa de pobre era rodoviária.

Mas quero parabenizar, porque está bem subjacente nas ações. Sabemos que o Brasil fez uma opção histórica pelas rodovias - um país continental como o nosso, cortado por rios, poderia ter tido outra opção, mais barata -, mas é uma coisa que a gente está tentando transformar agora, tentando melhorar, sem abrir mão do que tem, mas apresentando outros modais.

Então eu destaco, nesse aspecto, como todos já fizeram, o meu Estado de Pernambuco. O Recife é, no Nordeste, o Aeroporto dos Guararapes, que homenageia a batalha dos Guararapes, é o que mais tem movimentação de passageiros - responde por 4,7%. Foi reformado, ampliado.

(Soa a campanha.)

A SRA. TERESA LEITÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Temos ainda o antigo aeroporto, toda aquela edificação ali, muito polêmica. Tem muito litúgio ali. Não sabemos o que é que vai ser feito, como é que aquilo pode ser aproveitado.

E destaco dois aspectos do nosso estado, dois aeroportos que estão operando em duas regiões importantíssimas: o de Caruaru, que está aqui também como meta no programa e é uma cidade polo do Agreste; o de Serra Talhada, que é mais novo, é outra cidade polo do Sertão central. Mais recentemente, começou a operar o de Araripina, no Araripe, no sertão de Araripe, já ali na fronteira com o Piauí. Não sei o que está previsto, porque foi muito recente o início das operações em Araripina.

E por fim, nos 15 segundos, tem algum estudo de navegabilidade, sem tocar ou sem polemizar a transposição do São Francisco, do famoso Velho Chico, do famoso rio da integração? Tem alguma coisa que a gente possa trabalhar, qualificar e aproveitar melhor?

No mais, ministro, meus parabéns. Seja muito bem-vindo às nossas Comissões.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Senadora Teresa.

Com a palavra, o Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC. Para interpelar.) - Presidente, eu queria cumprimentá-lo, querido Senador Confúcio Moura, e cumprimentar também o Senador Marcelo Castro, dois expoentes do Senado Federal, cada qual com seus talentos, que nos orgulham muito no desempenho das suas missões.

Quero cumprimentar também o Ministro Márcio França, Ministro dos Portos e Aeroportos, dizer que pude acompanhar remota ou presencialmente praticamente toda a sua apresentação, e creio que ela foi suficientemente abrangente para demonstrar o grau de conhecimento que V. Exa. tinha e assimilou nesse curto espaço de tempo, uma visão muito clara sobre a situação atual e as perspectivas.

Eu venho trazer duas questões: uma de natureza geral, sobre a necessidade de aperfeiçoar esses mecanismos de concessão. Acho que eles vieram para ficar, seja sob a forma de parceria público-privada.... Eu acho que é uma modalidade que não pode ser desprezada, afinal é uma lei ainda do primeiro mandato do Presidente Lula. A Lei da Parceria Público-Privada é de 31 de dezembro de 2004, e foi utilizada... Eu mesmo passei isso para os meus alunos como sendo uma inovação na época. Além disso, nas concessões, eu acho que o Governo deve ter uma atenção muito especial para a questão federativa. Quando se faz um leilão para conceder aeroportos, por exemplo, em mais de um estado, a questão federativa aflora, porque vai ter sempre carne de peixe e filé *mignon*.

Isso fazendo a comparação mais popular e talvez um pouco grotesca, ou seja, equipamentos de ponta e equipamentos que precisam de subsídio, como V. Exa. exemplificou no caso, por exemplo, do aeroporto do Espírito Santo, dos voos do Espírito Santo. É apenas um exemplo.

E, ao conceder a um aeroporto a condição de capitão daquele time, você automaticamente coloca como subalternos e tributários os outros. Isso foi o que aconteceu no Bloco Sul dos aeroportos. Nove aeroportos em três estados do Brasil, e nós ficamos com uma pendência, que já foi levada ao seu conhecimento, no caso do Aeroporto de Navegantes, que tinha a previsão de uma segunda pista e perdeu isso sem discussão. Tinha um plano diretor aprovado pela Anac, que é uma agência reguladora, e teve essa obra, que estava em execução, simplesmente sustada.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - Nós estamos querendo reconstituir isso negocialmente, V. Exa. já tem conhecimento do assunto e nós vamos voltar a conversar sobre esse particular, mas estou falando que é preciso ter esse cuidado. Imagine se, na relicitação do Aeroporto do Galeão, o senhor incluir Santos Dumont: o senhor iria ficar com uma grande dificuldade para explicar ao Rio de Janeiro que um é capitão e o outro é suplente - e, se fizesse junto com Congonhas, ia ficar numa situação mais complicada ainda! Então, há esse cuidado federativo.

E o segundo aspecto, relacionado a portos, é também a questão da hesitação do Governo no período de transição, o que prejudica brutalmente Santa Catarina hoje na questão do Porto de Itajaí.

O Complexo Portuário de Itajaí, Senador Marcelo Castro, é o segundo do Brasil em movimentação de contêineres. O que significa isso? Ao contrário da carga geral, que é carga com baixo valor agregado, muito embora possa ter muita tecnologia para produzir um cereal, por exemplo, ou para a extração do minério de ferro, o contêiner tem até a aparência ampliada de um porta-joias: ali dentro tem manufatura, algo de valor agregado explícito e tecnologia também. Então, a hesitação, o que é? Para falar dos vizinhos, sem inveja, mas para exemplificar: Paranaguá teve a sua concessão prorrogada antes do vencimento do prazo; Rio Grande também; Itajaí, não. Resultado: foi feito um arremedo, um contrato tampão de dois anos. Mas quem é que vai investir em dois anos de concessão? Restou, afinal, rescindido, e o porto ficou no pior estado.

O nosso Senador Confúcio, que é um grande estudioso da religião, sabe que limbo é pior do que inferno; purgatório é ótimo, porque você tem a expectativa de que vai sair, agora, o limbo é muito ruim. O Senador Marcelo Castro não se conformaria em ficar no limbo. No inferno, pelo menos sabe que vai ter boa companhia, ou pelo menos companhia suportável ou no mínimo você vai ficar então... *(Risos.)*

Você imagine um empreendimento como um porto, que é um empreendimento que tem que ter longo prazo, tem que ter o horizonte de um prazo, ficar no limbo.

Então trago esses dois assuntos como exemplo, não para criticar, mas nós estamos aprendendo a fazer isso.

E concluo para dizer o seguinte: o Porto de Itajaí já foi pioneiro, até por ser o único porto brasileiro com cessão municipal, quer dizer, permissão municipal, autorização municipal. Nada contra São Paulo, mas isso foi um recurso que nós conseguimos, na década de 90, com o então Senador Mário Covas, Relator da Lei dos Portos, para termos uma certa alforria das Docas de Santos. O Porto de Itajaí era subordinado às Docas de Santos, pode isso? Ele se libertou, alçou voo, conseguiu um concorrente do outro lado do rio, e é bom que haja isto: público e privado competindo.

Nós temos seis portos em Santa Catarina: na Baía da Babitonga, temos um público, estadual, competindo com Itapoá, que é privado, sem falar nos terminais privados, como é o caso da ArcelorMittal agora; Itajaí de um lado do rio, como diz o *Diarinho* do litoral, do lado da vala, do outro lado da vala é um estadual, temos Imbituba, temos Laguna. Então temos um litoral importante do ponto de vista desse modal cabotagem, mas eu acho que esse aspecto federativo tem que estar presente quando se discute, porque existe uma saudável competição. Se existe competição entre municípios, imagina entre estados. E, na destinação dos recursos, faltou uma coisa na lei: não pode ir para o fundo, por exemplo, a privatização; a outorga na privatização do aeroporto de Minas e investir em outro estado, acho que não é correto isso. Então a questão federativa e a equidade, a busca da equidade, da equanimidade, nessas questões de concessão, são aperfeiçoamentos necessários, respeitada a orientação política que o Governo tem.

Mas meus cumprimentos pela exposição e meu aplauso mesmo pela clareza com que falou.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Esperidião Amin, que tem uma memória admirável. Isso aí é um vade-mécum, é um Google, é verdade.

Muito bem, falaram a Senadora Teresa, Esperidião. Eu vou passar a palavra para o Marcelo Castro, como Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional. Ele vai fazer algumas perguntas e já faz também os agradecimentos a V. Exa., depois o senhor responde no pacote e já fecha suas considerações.

Não... Deixa eu botar aqui o Chico.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Não. Depois do Marcelo, eu faço o encerramento e o Chico vai falar agora...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Está bom.

Muito bem. Senador Marcelo Castro.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Para interpelar.) - Bom, eu quero cumprimentar a todos os presentes. Agradecer a presença aqui do nosso Ministro Márcio França, que é um político de larga experiência. Vitorioso na vida pública, Vereador, Deputado Federal, nosso colega, Prefeito, Governador e que tem uma missão bastante importante no momento que o país vive.

Segundo a minha assessoria aqui, eu não fiz uma crítica mais aprofundada, está sob a responsabilidade de V. Exa. a administração de 35 portos públicos, 220 terminais portuários de uso privado, 43 estações de transbordo, 342 terminais registrados, além de 503 aeródromos públicos e 2.786 privados e mais de 1,5 mil heliportos. Não é pouca coisa. Apesar de ser um ministério que sai do Ministério da Infraestrutura, tem uma abrangência muito expressiva. Sobre tudo no momento que nós estamos vivendo de as políticas públicas aquaviárias e aeroaviárias, que estão na competência de V. Exa., estarem na vez do dia.

Entendo que V. Exa. tem uma missão muito simples de entender e muito complexa de executar, que é inverter a lógica da política de transporte do modal brasileiro. Porque todos nós sabemos, como disse a nossa Senadora Teresa Leitão, o transporte mais barato é o hidroviário, depois o ferroviário e depois o rodoviário. E o Brasil faz exatamente o contrário.

Então, inverter essa lógica, desenvolver uma nova cultura, uma percepção. A gente anda pelo mundo afora, nos Estados Unidos, por exemplo... Quer dizer, o Brasil, da porteira para dentro, como se costuma dizer, nós somos imbatíveis...

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - ... em produtividade e em competitividade.

Mas, quando vai da porteira para fora, a gente perde muito o poder de competição porque, por exemplo, os Estados Unidos, ali os países do meio oeste, eles produzem grãos e transportam pelo Rio Mississippi. Tudo via hidroviário, que é muito mais barato do que o rodoviário. Quer dizer, nós perdemos a capacidade de competir exatamente quando saímos da produção e vamos para o transporte.

E gostaria de falar aqui com V. Exa. a questão especificamente do nosso Estado do Piauí, da viação regional. Nós temos uns polos lá importantes, que é Parnaíba, que é a segunda cidade mais importante e que é turística. Temos São Raimundo Nonato, que é a minha cidade natal também e que é cidade turística porque lá estão os sítios arqueológicos, o Museu do Homem Americano, o Museu da Natureza, de grande interesse arqueológico. Temos Picos, que é um centro econômico. E temos Bom Jesus. O Senador Weverton, que saiu aqui, falou que Balsas, no Maranhão, era a capital da soja, a capital dos grãos do Matopiba, quando na verdade é Bom Jesus do Gurgueia, no meu querido Piauí, que é a capital...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - E está sendo, Sr. Ministro, construído atualmente um aeroporto regional em Bom Jesus, com recursos do ministério de V. Exa., que é uma ação minha, quando eu era ainda Deputado, era Ministro Moreira Franco. Eu o levei lá, mostrei a importância, porque atende todo o extremo sul do Estado do Piauí e é onde eu vejo que nós poderemos ter aviação regional: Parnaíba, Picos, São Raimundo Nonato e Bom Jesus.

Naturalmente São Raimundo já tem o aeroporto internacional, Picos tem um aeroporto, que precisa ser ampliado, e Parnaíba tem um aeroporto, que também recebe voos internacionais. Então agora, com a conclusão do aeroporto, que está já bem avançado, de Bom Jesus, nós poderíamos ter também essa aviação regional, por causa da distância que tem. E lá é o polo de todo o agronegócio. Então acredito que serão voos que poderão sobreviver.

E gostaria de fazer uma pergunta específica sobre a hidrovia do Rio São Francisco. Eu não assisti à exposição de V. Exa., eu tinha um compromisso prévio a que não podia faltar. E gostaria que V. Exa. falasse da hidrovia do Rio São Francisco, porque a gente ouviu falar em várias hidrovias, e a do Rio São Francisco, que tradicionalmente sempre existiu, a gente não ouve mais falar.

E gostaria de me posicionar aqui sobre essa questão da navegabilidade do Rio Parnaíba. Piauí, Maranhão, o Senador Weverton falou muito, mas que eu...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS/PP - SC) - Aí vai aumentar a terra de Marinha no Piauí.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Eu vejo da seguinte maneira: a Transnordestina, que é uma ferrovia, vai até o sul do Piauí. E ela vai dar acesso ao Porto de Pecém. Pecém ainda não tem terminal graneleiro, mas acredito que uma coisa estaria vinculada à outra. A finalidade dessa ferrovia, e para Eliseu Martins, que fica no sul do Piauí, é exatamente para pegar os grãos do sul do Piauí, do sul do Maranhão e levar então para o Porto de Pecém.

Além disso, essa ferrovia tem uma grande finalidade no Piauí, que seria uma futura exploração de minério de ferro, que fica no limite praticamente do Piauí com Pernambuco. Na cidade de Curral Novo, já tem jazidas prospectadas com alto teor de ferro. Então essa ferrovia teria essas duas finalidades para o Piauí, de transportar ferro e de transportar grãos.

Ora, o polo principal da soja, em que inclusive tem a Bunge instalada, é Uruçuí. Uruçuí fica apenas a 650km do Porto de Itaqui. Então a hidrovia se justifica quando normalmente são altas distâncias e altas tonelagens, o que no caso aqui, não está bem caracterizado. E se nós fizermos a ferrovia que já está em curso, você ficaria na porta do Cerrado com uma ferrovia. E caberia a pergunta: para que, então, mais uma hidrovia, se você já tem a ferrovia construída para essa finalidade?

Eu acho que isso depende, mais um pouco, de estudos para ver a viabilidade. E quanto à viabilidade da navegabilidade do Rio Itapeturu, levantada aqui pelo nobre Senador Weverton, é que eu fico mais ainda cético dessa possibilidade.

Se a navegabilidade do Rio Parnaíba já cria essa incerteza, essa insegurança, porque ainda tem a eclusa da Barragem de Boa Esperança, que não foi dimensionada, não foi concluída e nem está dimensionada para as barcas mais modernas, tudo isso daí... E é dada a proximidade de Uruçuí com o Porto de Itaqui... Porque o grande problema do transporte hidroviário é a capotagem. Quer dizer, vai a carreta, tem que ir à fazenda carregar de soja, tem que voltar para o porto fluvial, do porto fluvial tem que fazer o transbordo para o barco, a barcaça tem que descer o rio, chega lá tem que ir para o porto fluvial, do porto fluvial tem que ir para o porto ferroviário, do porto ferroviário tem que transportar. Então, esse transbordo encarece muito. E a distância de Uruçuí para São Luís só são 650km. Quer dizer, na prática é muito mais cômodo a carreta ir à fazenda pegar os grãos, ir direto ao Porto de Itaqui. Já descarrega dentro do porto e está resolvido.

No caso de transportar... Se você já tem a ferrovia lá no polo... Então, é preciso... Eu sei que o Governador do Piauí está muito empenhado nisso, já conversei com ele, mas a gente precisa ter estudos mais aprofundados, levando a comparação com o porto ferroviário que nós vamos ter, porque já está planejado, está projetado e a ferrovia está em execução.

Então, imaginemos que se faça uma rodovia dessa daí, com a finalidade de buscar os grãos. Aí, nós vamos fazer a hidrovia do Rio Parnaíba, que se torna mais competitiva. Então, ou nós vamos fazer uma coisa ou vamos fazer a outra, as duas, ao mesmo tempo, com dinheiro público, eu entendo que fica sobreposto, quer dizer, são recursos que não vão ter um retorno, porque não há necessidade das duas coisas: ou uma coisa ou a outra.

Então, gostaria só de pedir a V. Exa. que colocasse os seus técnicos para fazerem um estudo mais acurado para ver, realmente, qual é a solução. Porque, se disserem, assim, que a solução é a hidrovia do Rio Parnaíba, então não precisa fazer a rodovia. A ferrovia iria só até o transporte do minério, não precisaria esse ramal longo para ir buscar os grãos, uma vez que os grãos já seriam transportados...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas ela seria navegável? Teria perenidade na navegabilidade?

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Pois é, tudo isso tem que ser estudado para poder tomar uma decisão correta. Quer dizer, o principal...

Eu fui professor, Esperidião...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O senhor sabe que eu já enfrentei uma enchente do Rio Parnaíba.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Eu fui professor de Psiquiatria. Mas, quando eu ainda era estudante, eu era professor de Física. E eu sempre orientava meus alunos para eles perderem a maior parte

dos seus ATPs se dedicando a entender o problema. A coisa principal é entender o problema para não resolver o problema errado. Nós estamos, no Piauí, com duas soluções e não há necessidade das duas. Só há necessidade de uma.

Então, nós precisamos entender bem o problema, estudá-lo bem, para não encontrar a solução errada, porque, depois de jogar o dinheiro público lá... Imagine fazer uma ferrovia dessa daí - quanto custa isso para a nação? - e, depois, não ter finalidade nenhuma, ficar lá o terminal, abandonado, porque ninguém leva grãos para lá, ou o contrário, fazer a ferrovia e depois fazer a hidrovia para transportar o mesmo grão. Você está jogando dois dinheiros públicos fora, quando você poderia ter um investimento só.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Presidente...

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Então...

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Presidente...

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - ... eu acho que está na hora, antes de a gente tomar uma decisão de como é que vai ser, de um estudo mais aprofundado para se dizer: a solução técnica mais viável, mais econômica para o sul do Piauí, para o sul do Maranhão é essa solução aqui.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Pela ordem.) - Presidente, e Professor Marcelo, se tivesse a hidrovia, só um questionamento, se tivesse a hidrovia do Rio Parnaíba, será que aquelas cidades ali, como Duque Bacelar e região, estariam alagadas hoje, com famílias ali desabrigadas, se a hidrovia estivesse funcionando? Porque, com certeza, ali, com dragagem profunda, os rios teriam condição de escoar aquela água.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - O trecho do rio Parnaíba que está sendo estudado para se fazer a hidrovia não contempla de Teresina para Parnaíba, porque já está muito assoreado. Seria muito caro fazer isso daí.

Então, o que está sendo estudado seria só de Ribeiro Gonçalves, no extremo sul do Piauí até Teresina.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - Lembrando que, de Teresina a Caxias, na Transnordestina, ali passa o Rio Itapecuru, que é navegável.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Se o São Francisco já tem dificuldade de navegação, se o Parnaíba já tem... Com todo o respeito ao grandioso Rio Itapecuru! *(Risos.)*

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Não, tudo bem.

No mais, quero parabenizar o Ministro, que se disponibilizou a vir aqui à nossa Comissão e dizer, Ministro, que nós estamos aqui, unidos, aqui, a Comissão de Infraestrutura e a Comissão de Desenvolvimento Regional, para lhe dar apoio nessas ações tão importantes para o desenvolvimento do nosso país, das políticas públicas aquaviárias e aeroaviárias que estão sob a responsabilidade de V. Exa.

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Fora do microfone.) - Presidente Confúcio, ele vai encerrar, não é?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Não, eu vou passar a palavra para o Chico e aí passo para V. Exa., está bom?

Chico Rodrigues.

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR. Para interpelar.) - Eu quero cumprimentar o Ministro.

Agradeço a V. Exa., Senador Confúcio Moura, e quero cumprimentar o Ministro pela apresentação, apesar de não ter participado integralmente da sua apresentação, mas a gente vê aqui, inclusive, no roteiro, que, pontualmente, trata de todas essas questões de portos e aeroportos, enfim.

Gostaria de fazer duas indagações.

A primeira é: a navegação interior é fundamental para o escoamento da safra pelo Arco Norte, na nossa região. A Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que institui o Programa BR do Mar, cumpre papel importante no aumento da oferta de embarcações, na redução dos custos do frete e na maior eficiência do transporte de mercadorias pelo país. V. Exa. pretende dar continuidade aos estudos para apresentação de PL semelhante que trate da navegação interior, tão importante para a nossa Região Norte?

Essa é a primeira.

A segunda: tramita no Senado Federal o Projeto de Lei nº 877, de 2022, que trata do serviço de praticagem. Uma das críticas acerca do projeto é de que não há regulamentação econômica e de que a praticagem, da forma como está, constitui um monopólio. O PL, se aprovado, pode, inclusive, aumentar o custo dos fretes na Região Norte. Qual a opinião do Governo Federal sobre o PL? V. Exa. concorda com que a regulação econômica da praticagem seja realizada pela Antaq?

São duas perguntas, e gostaria de complementar.

No nosso estado, nós temos a hidrovia do Rio Branco entre dois pontos que são fundamentais para o escoamento da produção da safra agrícola do nosso estado: que é entre o Município de Caracaraí e a foz do Rio Negro. É um rio arenoso, que, na época do verão, tem problemas de drenagem, e nós precisamos exatamente ver, ter a consciência de um projeto do Governo que possa fazer a dragagem daquele rio nesse intervalo, que representa, aproximadamente, 300km, dos quais, de acordo com estudos preliminarmente realizados já, apenas 50km necessitam de uma dragagem profunda na sua calha. Então, gostaria de saber quais são as possibilidades que o ministério teria de fazer essa intervenção no nosso estado, porque é importante obviamente para essa navegação. E o custo...

(Soa a campainha.)

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - Até porque a BR-174, que é quem suporta toda essa carga, todo o transporte dessas cargas, na verdade, não tem como manter, de acordo com o crescimento da produção agropecuária do nosso estado, esse suporte pesado de cargas sobre o eixo da rodovia.

E a outra questão é com relação ao aeroporto de Santa Maria do Boiaçu no nosso estado, que fica na proa de Manaus - Boa Vista-Manaus, em torno de 700km, em linha reta. Na metade desse percurso, tem uma localidade chamada Santa Maria do Boiaçu, que seria uma pista, que já foi iniciada e não concluída, de desdobramento, com 2,2 mil metros de comprimento. Portanto, seria extremamente importante como logística para o nosso estado, tanto na direção Manaus-Boa Vista quanto Boa Vista-Manaus. Ali seria um excelente ponto de suporte logístico para esse transporte, até porque fica às margens, praticamente, do Rio Branco, a que acabei de me referir.

Eram esses os comentários, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Weverton, V. Exa. gostaria de usar a palavra?

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA. Para interpelar.) - Seria bem rapidinho.

Aproveitando a pergunta do Senador Chico Rodrigues, eu sou o Relator do PL da praticagem, e, como o Presidente se comprometeu de colocar novamente na pauta, na próxima terça-feira, eu estou chamando a reunião para a segunda, às 17h. Conversei muito com o Senador Omar, com o Senador Eduardo Braga, com os Senadores ali do Norte, para a gente poder fazer esse ajuste dentro dessa reivindicação na questão da praticagem nas hidrovias ali da região de vocês.

Agora, só para lembrar que esse PL é para regulamentar essa carreira, não é para a ação deles. Então, assim, hoje é uma atividade, mas que é através de infra. É uma infra, então não tem uma lei para dizer: "Olhe, isso aqui é uma profissão", que já existe. Ela é reconhecida, inclusive, no TCU, na Marinha, em todos os lugares. Então, você está regulamentando a atividade. Onde ela vai atuar, de que forma, é o poder público. Então, uma coisa não tem... Está tendo muita mistura, mas, segunda, eu vou fazer essa reunião às 17h para a gente poder deixar resolvido.

A minha fala, na verdade - pedindo aqui bem rápido, Ministro -, é para lhe dar aqui uma sugestão, que, quem sabe, pode dar certo. Não deu 13 anos atrás, 15 anos atrás, quando eu fui Secretário Estadual de Esporte e Juventude do Dr. Jackson Lago, no Maranhão, mas quem sabe hoje, não é? Tudo é decisão política. Leve ao Presidente Lula, se eu tiver oportunidade também eu o farei, ao Governo. Como a gente falou aqui da política intersetorial, na época eu procurei algumas empresas aéreas e eles disseram que... Enfim, eu não tive força política para ir a quem poderia dar a sugestão da época.

Eu sou Vice-Presidente da Frente Servir, Frente Nacional em Defesa do Serviço Público, então eles me perdoem pelo que eu vou falar agora, que eu sei que podem se chatear. Daquela época para cá, eu ainda estou convencido de que nós poderíamos, o poder público, começar com esse projeto de você pegar todas as passagens aéreas que são emitidas, o poder público federal... Você emitiu a passagem aérea, o passageiro tem a milhagem daquele voo ali. Se você criasse um banco de milhas com essas passagens que foram compradas com o dinheiro público e colocasse ali, por exemplo, no esporte, para poder atender esses esportistas educacionais, amadores, de baixa renda, que precisam fazer competição em outro lugar, que precisam viajar, e a secretaria de esporte do estado ou do município...

(Soa a campainha.)

O SR. WEVERTON (PDT/PDT - MA) - ... ou um órgão da União poder fazer a gestão dessa milhagem para atender exclusivamente esses estudantes, esses esportistas de baixa renda do Brasil, nós daríamos aí um incentivo e tanto para essa garotada que, muitas vezes, quer sair para competir de Teresina lá para São Luís, têm que ir de ônibus, ou de São Luís para Goiânia, numa humilhação maior do mundo. E o poder público poderia ter um banco de milhas aí tranquilo para poder fazer isso. Então fica aí a sugestão. Quem sabe a gente poderia dar um grande passo para atender esses esportistas no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Eu vou fazer aqui um introito para depois passar a palavra para o Ministro, para ele responder a todos e fazer suas considerações finais.

Mas, antes de encerrar o nosso trabalho, eu submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e aprovação das atas das últimas reuniões e da presente reunião.

Os Srs. Senadores e Senadoras que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada.

Então, Sr. Ministro, tem as perguntas feitas pela Senadora Teresa Leão...

A SRA. TERESA LEITÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE. *Fora do microfone.*) - Leitão.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Desculpe, é Leitão. Eu escrevi certo e falei errado.

Teresa Leitão, Esperidião, Chico Rodrigues e Senador Marcelo Castro.

Eu aqui, antes de lhe passar a palavra, gostaria de lembrar que eu sou nascido aqui no Estado de Goiás antigo, que era até a Bahia, lá na fronteira Matopiba, lá perto do Maranhão. Depois de desmembrado, eu hoje sou do Tocantins. Mas naquela época, década de 50 que eu ainda peguei e um pouco da década de 60, o Brigadeiro Eduardo Gomes fazia voos regionais com aviões oficiais da Aeronáutica. Mesmo em cidades pequeninhas de 4 mil habitantes, ele pousava. Ele pousava lá na ponta, lá onde eu nasci, no Sertão, hoje é divisa com a Bahia e hoje Tocantins. Tinha pousos semanais ou quinzenais. Era uma coisa extraordinária. Eu presenciei tudo isso. O tempo foi passando, isso foi desaparecendo e praticamente hoje naquela região onde eu nasci não deve pousar avião, deve ser uma coisa muito ocasional.

Os voos regionais na Amazônia são extremamente importantes, devido às distâncias. Conversei com o Deputado Átila Lins, lá do Amazonas. Ele tem eleitores numa ponta do Amazonas, mas, para ele chegar lá, ele tem que ir a Porto Velho, ir a Rio Branco, para chegar à cidade no fundo do Amazonas onde ele tem os seus redutos eleitorais. Vejam as distâncias - tendo os rios maravilhosos - que são feitas na nossa Região Amazônica... Então, os voos regionais são extremamente importantes.

Lá em Minas... O senhor falou antes que o Governo de Minas patrocina também alguns voos regionais. Eu viajei de Belo Horizonte a Varginha num voo desses, voo pequeno. A metade das ocupações o Governo de Minas paga, e assim tem outras regiões também preenchidas com voos regionais, nesse grande acordo feito com o Governo do estado e municípios, que é uma solução extremamente importante.

E na Amazônia a gente precisa, as distâncias são enormes. Por exemplo, o Senador Jaime Bagattoli mora em Vilhena, e eu já moro lá perto de Porto Velho, então dali dá mil quilômetros. Então, eu vejo lá alguns Deputados Estaduais que, para chegar a Vilhena, pegam um voo de Porto Velho a Cuiabá e pegam um ônibus para chegar lá. E lá tem aeroporto, tem aeroporto em Vilhena. Então, o senhor observa que há uma necessidade da aviação regional na Amazônia. A Presidente Dilma, na época dela, tentou fazer esses planos, mas não foi para frente.

Lá mesmo na cidade onde eu resido hoje, tem um aeroporto de 1,8 mil metros. O movimento é grande, tem uma região-polo, muitos municípios vizinhos, e a gente luta há muito tempo para transformar aquele aeroporto num aeroporto também em que possam baixar voos regionais ou até voos menores, tipo da Azul, porque tem demanda para isso, já levantada pela associação comercial - é possível isso aqui. Então, o senhor tocou nesses assuntos todos, mas eu ressalto a importância da aviação regional na Amazônia, principalmente naquelas cidades referenciais, polos; é muito importante.

E, por fim, eu queria falar com V. Exa. sobre a hidrovia do Madeira, que é extremamente importante, não é? Eu fui Governador do estado e nosso grande dilema era: quando chegava de setembro a outubro, não chegava combustível, nem no Acre, nem em Porto Velho; o estado ficava desabastecido ou então teria que vir o petróleo de São Paulo ou de outros postos de distribuição, sendo que a hidrovia barateia bastante e naquela época em que não se fazia a dragagem do rio. Era uma luta, a gente vinha aqui muitas vezes para dragar o Rio Madeira, que é um rio novo e chega nessa época ele abaixa, e os bancos de areia impedem a navegação com as balsas e dragas, altamente importantes no escoamento da soja do Mato Grosso, de Rondônia e do Sul do Amazonas. Então, eu creio que a dragagem sistemática, por concessão, como V. Exa.

falou, do Rio Madeira seja a solução. A solução é um rio... Só de Porto Velho a Manaus é em torno de 1,2 mil quilômetros aproximadamente - um pouco mais, um pouco menos - e o tráfego de grandes embarcações carregadas é muito grande.

Então, o senhor verifica que é estratégica essa questão das dragagens dos rios, que barateia muito; a aviação regional; e a gente... Eu trouxe aqui a memória histórica, porque nós já tivemos, no passado longínquo, esses voos regionais. Isso é de uma dignidade...

O senhor falou antes, ou alguém falou aqui, dos Parlamentares, da importância de um voo numa cidade pequena. É como se fosse uma festa: o avião chegou! E aquela meninada vai atrás do avião, fica ali atrás observando aquele movimento. É um orgulho imenso para a cidade, que fala: nós não somos mais uma cidade qualquer, somos uma cidade importante, porque baixa um avião aqui! Então, avião é algo assim sobrenatural para a gente lá, não é?

Então, encerro aqui as minhas indagações. Tem outras perguntas, mas vou dispensar. E o senhor já pode responder a todos e fazer as suas considerações finais. De antemão agradecemos a sua apresentação, muito importante.

A gente viu aí agora o destaque da infraestrutura brasileira, com os portos e aeroportos que o senhor dirige no momento. Então, o senhor tem essa missão histórica, fantástica de nós colocarmos em prática tudo isso que foi abordado no seu planejamento estratégico. Nós estamos aqui para apoiar V. Exa., a nossa Comissão, a Comissão de Orçamento, enfim, nos debates, nas leis que lhe interessam. Por favor, pode contar com nós todos aqui. Fique bem à vontade para o seu fechamento.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Para expor.) - Bem, muito obrigado, Senador Confúcio. Obrigado ao Senador Marcelo Castro e a todos os Senadores; Chico, nosso Senador; à Senadora Leitão; ao Weverton. Enfim, a todos que estiveram por aqui.

Quero fazer rápidas as palavras aqui, na sequência. A Senadora Teresa falou sobre Caruaru, Serra Talhada e Araripina. Os três estão naquele roteiro nosso. Eu vou só confirmar Araripina, porque eu não tenho certeza, não é? Não estava? Mas eu tenho certeza de que Caruaru e Serra Talhada estavam, porque Caruaru é um dos lugares que tem mais cobrança, e as próprias... Embora não fique tão longe de Recife, mas como tem um fluxo muito grande, há uma cobrança das próprias empresas em pousar lá. Eles acham que tem fluxo natural para pousar lá.

Com relação à questão de novas alternativas hidroviárias, tanto para Pernambuco, que aí se repete um pouco no caso do Piauí... Eu recebi o Governador lá sobre a possibilidade do Parnaíba, mas é o caso também dos dois rios mais importantes do Recife, que, todos sabem, formam o Oceano Atlântico, na origem. Mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Isso. O problema todo é o seguinte, nós...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Corre o Guaíba. É isso. É o Rio Grande do Sul e Pernambuco.

Mas a história é que na nossa batimetria - porque agora tem instrumentos muito fáceis e muito sólidos de fazer batimetria - nós ficamos muito para trás. Podíamos ter feito mais batimetria, porque com a batimetria você teria a noção, que hoje não se tem, de qual é a quantidade que tem que dragar.

Quando o Governador me trouxe a ideia da Paraíba, do Parnaíba, eu disse a ele: mas quanto tem que dragar? Ele falou: Olha, eu estimo que... Mas estimar é... Aí, para dragagem, como é uma obra que envolve o deslocamento de máquinas, enfim, você tem que ter aquilo mais preciso.

Nós tivemos um caso recente. O Presidente Lula foi ao Uruguai e, no Uruguai, ele foi provocado a falar sobre a hidrovia que liga a Lagoa Mirim à Lagoa dos Patos, que é muito importante para o país, o Uruguai, e para uma parte importante também do sul do Rio Grande do Sul. Havia um estudo feito, prévio, mas nós fizemos um estudo em cima do estudo, um estudo particular, e os números estavam menos de 20% do total que realmente precisava ser dragado. Então, aí não dá para você ter erro nesse assunto, porque pior do que você não fazer é você criar uma expectativa e depois não ser útil, não é?

Então, sobre a dragagem, nós vamos, nesse nosso programa deste ano, fazer a batimetria do São Francisco, fazer a batimetria dos principais rios para sabermos, digamos, o quanto precisaria de dragagem, porque a dragagem, embora seja uma obra, e é uma obra que normalmente é cara, mas, tendo em vista esse novo modelo de concessão de dragagem, você permite investimentos mais longos, porque a pessoa... Eu vi, por exemplo, lá no Espírito Santo, um senhor que está fazendo um porto privado, *offshore*, um senhor ligado à área de celulose. Ele fez as contas e me mostrou que iria gastar em dragagem, locando, mais do que ele estava gastando no porto todo, que era um investimento de R\$2 bilhões. Ele foi até a Holanda e comprou uma draga, trouxe a draga e está dragando lá e está dragando bem, com uma draga poderosa.

Então, quando você permite no formato de concessão, quem vai ganhar a concessão tem como se programar para adquirir uma máquina, por exemplo, na China ou na Holanda. E nós temos até o instrumento... Aí, sim, vou pedir ajuda aos senhores mais para frente, porque nós temos aquela isenção de importação para todos os equipamentos que servem aos portos, e nós temos que estender eventualmente para as dragagens que sejam para os rios, porque tem todo o sentido. Não tem sentido eu conseguir comprar um *portainer* com isenção de imposto e não conseguir comprar uma draga que vai atuar num rio qualquer com a mesma isenção de imposto de importação. Isso faz uma diferença significativa. E aí, como nós temos muitos rios e muita dragagem para ser feita, poderemos criar empresas privadas, evidentemente, que façam essa exploração. E aí, num ponto seguinte, você pode, inclusive, dividir esse custo da dragagem contínua com quem se utiliza da hidrovia, como se fosse um formato de quem usa uma rodovia pagar um pedágio.

Se a carga vai custar muito mais barata indo por hidrovia, não haveria problema, o Governo começar no formato de PPP... E aí, já entrando na conversa do Senador Amin, o Governo Federal não se utilizou desse instrumento das PPPs. Foram mais os municípios e estados que fizeram PPP. O Governo Federal pouco usou, e nós pretendemos usar bastante o formato da PPP, que é um formato que você colabora para que a coisa possa andar, mas não vai gerenciar diretamente aquela coisa. Em especial, nessa questão dos aeroportos, a previsão que está feita nesses nossos aeroportos é com PPP. Pode ser uma PPP, inclusive, que envolva a Infraero, que é uma empresa que tem capacidade para isso. Mas, no formato de PPP, tem que se imaginar que determinados aeroportos podem não ser lucrativos, podem não ser autossuficientes. Mas não importa, é a sensação que o Presidente falou de você estar parando num lugar que não quer dizer apenas que você vai fazer voo executivo; a gente sempre pensa no executivo voando e chegando, que é importante para o agronegócio, mas tem que lembrar da criança que quebrou a perna, da pessoa que não tem um remédio, da emergência que surge.

Nas barrigas dos aviões vão deslocados todos os produtos também. E hoje, cada vez mais, com essa história da compra digital, em todo lugar do Brasil tem gente comprando ao mesmo tempo. Se você tiver o avião, evidentemente que você acaba deslocando junto uma carga. Então, essa é uma maneira de desenvolvimento. Tem que ser enxergada a aviação não como aviação para coisa de rico ou para aviação executiva, mas sim para uma coisa de integração nacional.

Um país como o nosso com esse tamanho não tem uma solução mais fácil, mais rápida e mais barata. Uma pista de aeroporto custa 60 milhões e você a liga para qualquer lugar do mundo. É muito mais simples do que fazer uma estrada, por exemplo, derrubando tudo, ou mesmo uma ferrovia.

O Senador Amin também falou sobre redefinir conceitos. E aí os senhores, com muito mais experiência, porque o Senado é uma Casa de gente experiente, vão perceber alguns detalhes. Um primeiro que me chama atenção: foi criado um mecanismo novo que nas concessões, quando as concessões são feitas, na eventualidade da devolução, porque a pessoa não quer mais a concessão ou não consegue mais segurar a concessão, foi criado um instrumento que se chama relicitação. É uma nova licitação a que se deu o nome de relicitação. Aparentemente, era para facilitar essa transição entre quem está saindo e quem está entrando, porque o novo que estivesse entrando indenizaria quem está saindo. Aparentemente era isso.

O problema é que isso criou uma novidade que - digamos - tirou aquela forma antiga. Quando você tinha alguém que tem uma concessão e que não dá conta da concessão, o Governo fazia a intervenção, entrava, retomava e depois ia fazer uma outra licitação. Nesse formato, quem está na licitação, que já entregou, fica até que seja concluída a relicitação. Bem, isso está causando o seguinte problema: as empresas que estão desanimadas, que não querem mais alguma coisa têm que ficar dois, três, quatro anos com aquele produto. E aí, nesse período, elas não pagam as outorgas e, pior, é claro que elas estão desanimadas e, como disse o Senador Amin, muitos contratos que elas poderiam fazer com outras empresas para trazer e atrair investimentos, elas não trazem porque estão desanimadas, acham que não vão ficar mais lá.

Então, eu penso que isso mereceria uma nova visita da gente na política, para poder reavaliar isso, porque esse formato de relicitação pode ter sido bem intencionado, mas ele na verdade acabou complicando, porque, com isso, o que acontece hoje? Vamos pegar o caso concreto do Galeão, que é o que está mais famoso. A empresa não quis, devolveu; eu começo um processo de relicitação. Primeiro, passa pelo Tribunal de Contas da União, depois, passa pela agência, depois volta para a gente, para relicitar. Esse trajeto aqui leva dois anos e meio, três anos. Então, nesses dois anos e meio, três anos, o que o usuário tem a ver com isso? Nada! O usuário tem que ter o serviço prestado. Quer dizer, ele quer chegar lá e ter o serviço prestado, ele está pagando a taxa!

E a mesma coisa acontece com relação às estradas. Nós temos "x" mil quilômetros de estradas que foram concedidas e que agora querem ser devolvidas. Aí durante esse período fica a mesma empresa. Fica a mesma empresa e o que acontece? Ela não cuida mais como deveria cuidar. Mas você, cidadão comum, que está passando por lá dirigindo, você não quer saber dessa história toda. Você está pagando pedágio e quer que a coisa esteja funcionando.

Então, nós precisamos criar um instrumento de retomada desses ativos públicos. Nesse período no qual se vai fazer uma nova licitação, o Governo tem que retomar, porque afinal de contas se ele está cobrando, nós temos a obrigação pelo menos de dar conta do serviço. Tem muitas estradas que estão nessa situação e que agora ficam no limbo. Como diz o Senador

Amin, é um limbo: você nem está indo para a frente, nem está indo para trás. Quer dizer, tudo isso com o objetivo de indenizar quem está saindo. Só que, do ponto de vista do... A gente que conhece o poder público e sabe que isso demora, três, quatro anos viram um martírio. Calcule o que virou para um estado como no caso do Rio Grande do Norte você ter três, quatro anos, a principal atividade deles é turística, e ter um aeroporto lá em que quem está - no aeroporto - está sem vontade de continuar. Então, as coisas não funcionam. As pessoas descem lá e qual é a sensação do usuário? "Nossa, mas está feia a coisa aqui; o Rio Grande do Norte está mal, está abandonado", a sensação do abandono, como se fosse um *shopping* que está fechando, e isso não é verdade. Por isso, acho que nós tínhamos que criar um expediente legal, evidentemente - até conversei com o Dr. Messias, da AGU -, para eles pensarem numa alternativa para que a gente pudesse agir mais depressa. "Tudo bem, você não quer?", a Infraero vai entrar lá e vai resolver e depois licita de novo para quem for licitar. Não dá é para ficar com essa sensação de chove e não molha, não é? E é o caso que o Senador Amin mencionou.

Ele mencionou também as concorrências novas, que foram feitas numa expressão que usava o Ministro anterior, que é filé com osso. Parece que tem algum sentido; você fala: "Bom, eu vou vender um ativo bom e vou vender junto com outros que não são tão bons, e a pessoa que dê conta dos dois". Isso tem um problema. Normalmente a pessoa, que é um empresário que vai ganhar essa concorrência, evidentemente, está de olho no que dá de lucro. E, depois, em outros lugares que não dão lucro, ele pode eventualmente não dar tanta atenção. Então, nós temos é que criar também mecanismo para que, na hora da punição, a punição seja proporcional a tudo, porque na prática é o seguinte: existem aeroportos que foram feitos no regime de concessão vinculada e que não estão funcionando, que estão vinculados a outros que estão funcionando e dando lucro. Tem alguns aeroportos que foram vinculados e que não estão funcionando, porque: "Ah, não tem passageiro e não tem por que deixar aberto". Veja bem, você ganhou uma concessão para ficar aberto; é para você ter prejuízo mesmo. O seu prejuízo daqui está sendo compensado com o seu lucro de lá. Se você for fechar aqui, então fechava o Governo; não tinha sentido passar para uma concessão.

Então, o problema é: nós temos que manter uma fiscalização dura. E, para isso, acho, pessoalmente a todos os senhores, porque aí o Senado é o principal comandante desse assunto... Porque eu estou aqui na lógica do Senador Amin, de coisas que poderiam mudar do ponto de vista legal.

Só no nosso país que as agências reguladoras fazem as licitações dos ativos. Normalmente você tem a agência para regular; ela tem que fiscalizar a concessão. Como aqui de aeroporto, ferrovia e rodovia quem faz a concorrência é a agência; o único ativo que é feito pelo próprio governo é porto. Reparem que porto não tem tanto problema com relação à devolução. Já onde as agências fizeram licitação teve problemas, porque as agências são poder de regulação, elas não deviam fazer a concorrência, porque, quando elas fazem a concorrência, elas se envolvem na concorrência. Nós deveríamos fazer a concorrência, o Tribunal de Contas fiscalizar e a agência regular e fiscalizar depois a operação. Quando a agência faz também a concorrência, é claro que nós mudamos os papéis. Mas isso precisaria, evidentemente, de alterações legais em cujo formato os senhores certamente, com muito mais experiência, vão poder pensar.

Com relação aos rios é isso. No caso do Piauí, está aqui na nossa relação a Parnaíba, porque, enfim, a Parnaíba é um lugar... Aliás, o Governador foi lá falar comigo sobre o Porto de Luís Correia, mas, pelo espaço que tem ali e por estar próximo do Maranhão, não tem muito sentido você tentar montar lá um porto para competir com o do Maranhão. Tem muito mais sentido se você fizer, como ele está fazendo lá, um terminal pesqueiro. Aí, sim.

Do ponto de vista dos aeroportos, são os mesmos que o senhor falou: Parnaíba, São Raimundo, Picos e Bom Jesus - é a ordem que vai ser feita. Nós estamos incentivando que Governadores façam a mesma sugestão do Governador do Espírito Santo - se os senhores acharem que vale a pena, depois vale a pena conversar com ele lá, que foi colega de vocês aqui, o Governador Casagrande -, que é estimular uma aviação dentro do próprio estado, pegar um ATR que faça só o trajeto dentro do estado, porque essas distâncias de quatro horas, se você fizer com o avião, vai dar uma hora. Então se a pessoa vai de avião de ponta a ponta... E aí como é que ele conseguiu, como é que ele está montando essa equação? Através da aquisição das passagens pela prefeitura.

Cada uma das prefeituras fica com duas, três, quatro passagens. Ele junta 20, 25 passagens e garante o avião voando, ida e volta, todos os dias no seu estado, só dentro do seu estado. Isso já facilita muito, porque aí a pessoa vai até a capital e, da capital, ela se desloca.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRCIO FRANÇA - É isso, é isso, é o mínimo. Ela parte desse básico, não é?

Com relação... A quem mais eu fiquei devendo aqui de pergunta? Acho que foi... Acho que eu terminei.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRCIO FRANÇA - O último caso de que você me falou qual foi?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Ah, de milhas.

É uma ideia interessante. A milhagem está causando um problema enorme na aviação, não é? Como todo mundo, você usa milhagem, você guarda e um dia você vai trocar. E o que aconteceu? Tem empresas... Ontem mesmo nós estávamos conversando sobre uma empresa grande aqui da América do Sul que tem de milhagens três vezes o valor da própria companhia. Ela tem milhagens estocadas, ou seja, ela tem uma dívida de milhagens três vezes maior do que vale a companhia. Então as milhagens passaram a ser um problema para eles, porque, em especial aqui no país, criou-se esse mecanismo de você fazer a ligação e trocar, vender as milhagens. E aí as pessoas compram.

Nós fizemos um teste aqui em alguns aeroportos. Em alguns lugares está chegando já a 50% das pessoas comprando as passagens através desse sistema. Eu até pedi para o Ministro Haddad avaliar qual é a tributação disso, porque a gente não sabe... A TAM, a Gol e a Azul, cada uma delas tem 12, 13, 14 mil funcionários. São empresas que estão aqui gerando emprego.

Essas empresas das milhagens não precisam nem estar no Brasil. Podem estar em qualquer lugar do mundo e a pessoa negocia aquelas milhas. De verdade, assim é muito mais uma tratativa de especulação monetária do que de serviço efetivo, não é? E a diferença é enorme.

Mas eu não sei se o senhor se lembra, Senador, de que houve uma polêmica muito grande, uma discussão judicial que chegou até o Supremo - eu me recordo porque eu era Parlamentar na época: se a milhagem pertence a quem voa ou se a milhagem pertence a quem compra, porque, nesse caso, como é o Governo quem compra, pertenceria ao Governo. Mas a interpretação que, à época, o STJ deu, se não me falha a memória, foi que a milhagem pertence a quem voa e não a quem compra.

Portanto, precisaria de uma mudança de legislação. Mas como ideia eu acho muito simpático você falar que você que fizesse todo um grupo de milhagem para um determinado grupo e esse grupo depois pudesse utilizar.

Se nós vamos resolver isso... É claro, a gente vai sempre tentando tampar um sol com uma peneira do outro lado, não é? Assim como na previdência as pessoas deveriam ter um dinheiro adequado para poderem voar, e não ser subsidiado quem se aposentou e assim por diante, como em outros países, a gente deveria ter uma política pública que garantisse para o esporte recursos para comprar as passagens, não enxergando o esporte apenas como uma coisa eventual. Para isso, eu acho que falta... Quando eu fui Prefeito, eu fiz uma legislação que até hoje vige, que é interessante: a criação de um *ranking* - no meu caso municipal, mas poderia ser um *ranking* nacional - de cada uma das categorias, para cada uma das idades, porque, a pessoa, cada vez que tivesse o seu prêmio, se inscrevia no *ranking* e ia subindo no *ranking*. A gente garantia que os cinco primeiros teriam as coisas garantias, porque também todo mundo tem a vontade de participar, esportivamente, no seu esporte, mas é muito difícil para a gente, como político, ver uma pessoa falar: "Meu filho é campeão de jiu-jítsu na categoria Y". Eu não luto jiu-jítsu, eu não sei que grau de importância tem aquilo para efeito de ser um recurso público. Se nós tivéssemos uma coisa oficial: "Olha, você está no *ranking* nacional? Se você estiver, você tem direito; se não estiver, você tem que subir no *ranking* para poder estar". Facilitaria, talvez, para a gente chegar a esse ponto.

Era isso. Eu queria agradecer muito a presença dos senhores e agradecer às autoridades.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Ministro, eu queria fazer só uma observaçãozinha.

Chegou o Senador Jayme Campos. Ele se inscreveu, saiu e retornou, e o Senador Wellington também. Nós já tínhamos até encerrado aqui.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) - Então, está encerrado. O Presidente é o Presidente, não é?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Então, eu queria pedir permissão ao senhor...

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - ... para que fizessem as duas últimas perguntas.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) - Um minuto só para cada um.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Então, Senador Jayme Campos, o senhor está inscrito primeiro.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) - Dá para o Wellington, que ele é mais velho.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, é pela ordem de experiência. O Senador Jayme Campos. *(Risos.)*

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Está bom, serei rápido.

Presidente, querido Confúcio; prezado Ministro Márcio França, que eu estive acompanhando aqui, inicialmente, no início dos trabalhos da audiência, mas eu tenho que me deslocar para atender a alguns compromissos. Eu vou ser rapidão aqui, pelo adiantado da hora.

V. Exa. estava dizendo em relação à milhagem, que hoje devem mais às empresas se se for apurar; se vender o patrimônio, não paga o que deve. Por outro lado, será que isso é uma tratativa que eles fazem, como se fosse um bônus, para, naturalmente, ter mais clientes para voar na sua aeronave? Mas o que me chama a atenção é que eu imagino que, dessas milhagens que, eventualmente, eles dão ao passageiro, eles fazem a compensação em relação aos preços praticados em relação às passagens.

Lamentavelmente, há uma irresponsabilidade dessas três empresas que V. Exa. apresentou quando cheguei aqui, que detêm 96%, 97% do mercado nacional. Isso é muito ruim. Aqui já aprovamos, no Congresso Nacional, sobretudo no Senado, leis que permitiram-nos fazer com que se pudesse abrir o mercado para que outras empresas também fizessem aqui transporte aéreo. Eu acho que é a melhor situação que nós temos, é para melhorar os preços.

Digo isso pelo seguinte: é um abuso que é praticado em determinados dias da semana aqui. É inconcebível que, às vezes, você pague um voo de Cuiabá a Brasília, que é de 1h15, 1h20, R\$2 mil - chega até a R\$3mil dependendo o dia em que você compra. Ontem mesmo eu vi um voo para Portugal, comprado com antecedência. Você vai a Portugal e volta por R\$2,2 mil.

(Soa a campanha.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) - Então, passa a ser um escárnio. Sobre tudo, o que é muito ruim, Ministro, V. Exa., em cuja competência eu tenho apostado, sobretudo em sua trajetória, nós temos que fazer um freio de arrumação na questão do transporte aéreo brasileiro aqui. É inconcebível, quando você já está com seu voo marcado, como na semana passada, para as 16h, com um compromisso assumido na volta, no período noturno, à noite em Cuiabá, e cancela-se o voo. Tudo certo, você tem compromisso assumido, e a empresa simplesmente comunica: "Não tem mais o voo, amigo. Prepare-se só para outro dia, às 10h30, 11h da manhã". Quais as providências? Eu não sei se é Anac, que é a agência reguladora, ou ministério tem que tomar essas providências. Caso contrário, nós - digo nós, mas falo da sociedade brasileira... Primeiro, o povo vai deixar de andar com os preços estão sendo praticados aí; pobre vai ter dificuldade para andar. Segundo, de quem esse descompromisso de cancelar os voos, se o cidadão que comprou, pagou a passagem e não tem o direito de voar conforme o que está lá contratado, comprada essa passagem? Então, são de freios de arrumação que nós temos que fazer.

Aqui tinha várias indagações para fazer para o senhor em relação não só às passagens, que é uma briga minha aqui, que eu tinha vontade, até já tinha proposto aqui quando da assunção ao cargo do Presidente desta Comissão aqui fazermos aqui, se for o caso uma audiência chamando as empresas - seja a Gol, Latam, Azul -, os representantes da Anac e o próprio Ministro aqui, porque não pode continuar da maneira que está, Márcio. É muito ruim, Ministro; é muito ruim para o nosso país aqui, para o nosso povo aqui.

Todavia eu quero desta feita dizer para o senhor dizer que estamos apostando no senhor. Há poucos dias, eu fiz aqui uma quase uma denúncia em relação à privatização dos aeroportos de Mato Grosso, que são quatro: Cuiabá, Sinop, Alta Floresta e Rondonópolis. A empresa já estava há três anos aguardando que as obras andassem lá, Presidente Confúcio, e as obras não andaram; ficaram do jeito que estavam, mas o pau estava comendo na casa da sinhá lá; o caça-níquel da tarifa lá. Veio a pandemia, pediram uma prorrogação para a agência, agência deu mais outro mês e não iniciaram nada. A última vez que eu passei lá, estavam colocados uma bolsa de cimento e um tijolo de cinco furos lá. Eu disse: "Mas não é possível!" E nós pagamos, e o aeroporto funciona em precárias condições.

Para você ter uma noção, lá no Aeroporto de Cuiabá, no Mato Grosso - o senhor pode fazer o levantamento - é um dos aeroportos que têm mais pousos e decolagens do Brasil na escala de valor. "Ah, paga-se a esteira que tem lá". De duas, uma estava pifada. A fila estava dobrando o quarteirão porque lá ficou quase um aeroporto de transbordo; quem vai para Rondônia ou não sei para onde, para ali faz o transbordo ali. Então virou um escárnio aquilo lá. E agora ainda subiram as tarifas. Não sei se V. Exa. tem acompanhado, subiram, parece-me, 42%. Mas eu estou apostando... Há poucos dias, estiveram as diretorias lá - o Senador Wellington estava comigo -, e as autoridades disseram que as obras vão ser concluídas até dezembro de 2023. Eu estou apostando; caso contrário, algo tem que ser feito. Em um aeroporto do tamanho daquele

lá é inconcebível... Lá, parece-me, se está transportando, não sei, 35... Se não me falha a memória, transportou 6 milhões de pessoas - e pessoas vão descer e subir ali. Então, eu acho que o ministério tem que tomar algumas providências.

Se me permite Ministro, o senhor também disse dos investimentos possíveis. Não sei qual o critério que V. Exa. tem; se tem recursos próprios ou se vai depender de emendas Parlamentares para nós aprimorarmos e melhorarmos algum aeroporto, por exemplo, nessas linhas regionais. Nós temos uma região gigante do Mato Grosso, que é a região noroeste do estado, que compreende uma região grande e em que nós precisamos ter um aeroporto. E, no Aeroporto de Juína, entretanto, precisamos fazer o quê? Uma adequação para se ter um voo regional ali para atender mais de 15 cidades ao longo da MT-170, que atende uma região grande do Mato Grosso. Lamentavelmente precisa ter o quê? Um aeroporto adequado para pousos de aeronaves de maior porte: não só a questão da pista, cerca, balizamento, como também da estação de passageiro. Eu indago a V. Exa., para concluir: seu ministério teria algum recurso para naturalmente fazer um convênio com a prefeitura ou com o próprio estado? E nós Parlamentares temos também as condições de fazer alguns investimentos, transformando aquele aeroporto ali - hoje é uma pista, vamos chamar assim -, para que possamos também ter uma linha regional naquela região do nosso estado.

Agradeço a V. Exa. Parabenizo e torço pelo sucesso do senhor lá na questão dos aeroportos, dos nossos portos brasileiros, em que precisamos com certeza fazer a modernização e melhorar o atendimento para o nosso povo brasileiro e sobretudo para o ambiente comercial do nosso país.

Sucesso ao senhor e muito obrigado pela atenção.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Bom, agora já é boa tarde, apesar de o estômago estar mandando aqui algumas mensagens para o cérebro.

Eu quero agradecer aqui ao nosso Senador Confúcio Moura, ao nosso também... Aqui, agora, foram os dois campeões: Confúcio Moura e Marcelo Castro presidindo esta sessão, Ministro. Então, aqui, além da experiência, competência e influência na nossa Casa.

Eu quero cumprimentá-lo, Ministro Márcio França.

Como disse aqui o Senador Jayme Campos, todos nós queremos o desenvolvimento e o melhor atendimento para o usuário de um modo geral.

Eu estava olhando aqui, enquanto o Senador falava: o Aeroporto de Cuiabá teve uma redução de 51% no número de passageiros em função da pandemia. Foram transportados 1,4 milhão de passageiros em 2008-2009 e já agora começa a ampliar. A nossa expectativa é que, ampliando também o número de passageiros, tem que melhorar o serviço. Por isso nós estivemos lá com o Senador Jayme, aliás, com toda a classe política lá de Mato Grosso, liderada pelo Senador Jayme, numa visita ao aeroporto. E, como ele colocou, há uma promessa. Eu estive agora, nesse final de semana, em Alta Floresta, Rondonópolis também, que é a minha cidade, e Várzea Grande, e a promessa é realmente que eles concluam a maioria das obras até o final do ano.

Fruto disso, inclusive, eu já fiz o convite ao Ministro Márcio França e gostaria realmente da possibilidade de V. Exa. estar lá no nosso estado para uma visita aos nossos aeroportos e também porque nós temos uma integração muito importante, que é a ferroviária. Então, a ferrovia Ferronorte nasce lá em Santos, a cidade do Ministro, e chega a Rondonópolis, a cidade onde eu nasci.

E tivemos aqui, junto com o Senador Jayme, uma luta muito grande para melhorar, ou seja, para a prorrogação da Malha Paulista, que está permitindo com que essa ferrovia tenha a sua capacidade duplicada...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... e é a primeira ferrovia por autorização estadual do Brasil. É o avanço exatamente de Rondonópolis, Cuiabá até Lucas do Rio Verde.

Então, seria muito oportuno, Ministro, o senhor conhecer tudo isso, para integrarmos mais ainda o Mato Grosso com São Paulo, principalmente com o Porto de Santos, que é o maior porto, e nós temos um grande interesse exatamente no terminal de fertilizantes lá em Santos, porque isso é muito importante para o nosso Estado de Mato Grosso. E também eu quero aproveitar aqui a estada para convidar todas as duas Comissões - a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo e a nossa Comissão de Infraestrutura -, nós vamos já definir o dia 16 de maio, quando nós teremos a nova posse da Frilog. Eu gostaria de convidá-los, será lá na CNT, e faço questão, Ministro, da presença de V. Exa. na Confederação Nacional do Transporte. O Ministro Marcelo sempre esteve lá conosco e, com certeza, o Ministro Confúcio já foi também, e é importante estas duas Comissões estarem lá presentes. O Deputado Edinho Bez, foi Deputado conosco por seis mandatos, é o nosso relações institucionais, conhece todo mundo da Casa. Então eu gostaria muito da presença do Ministro Márcio França e das duas Comissões lá representadas.

Ministro, o senhor falou aqui da relicitação. Nós tivemos também isso, eu acho que é praticamente uma herança maldita, porque das licitações rodoviárias feitas nenhuma deu certo no Brasil. E nós temos um bom exemplo, Ministro Marcelo - já foi ministro claro -, quem foi sempre será. Quem foi rei sempre é majestade. Nós temos um grande exemplo no Mato Grosso agora, que é a primeira assunção de uma concessão a da BR-163, na divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop. O Governo do estado, através do MTPar, que é uma empresa de desenvolvimento do estado, assumiu, está assumindo, está na fase de conclusão para assumir essa concessão, ou seja, a Rota do Oeste, que é a empresa concessionária, que também não estava dando conta das obras, e uma relicitação demoraria muito.

Como trata-se de órgão público, a ANTT, então, perdoou as dívidas. Esse é um grande problema das agências: multas, e multas, e multas, mais de 1 bilhão de multas que são impagáveis, não tem como... Porque o Governo não fez a sua parte, e a empresa também não deu conta, porque o BNDES não fez o financiamento de longo prazo. Então, agora, o Governo Mauro Mendes está assumindo essa negociação que foi feita, o Tribunal de Contas aprovou e liberou as multas, e o Governo do estado está antecipando, pagando a dívida junto aos bancos, com desconto de 50%, e o Governo ainda vai investir mais 1,2 bilhão.

Eu tenho certeza - todos nós, Senador Jayme ajudou muito nisso - de que essa será uma solução de curtíssimo prazo. V. Exa., Ministro, sugeri. Eu acho que nós temos que estudar uma legislação para facilitar essa relicitação, o modelo que for mais adequado. Esse modelo de Mato Grosso, como entrou uma empresa pública, facilitou mesmo. Mas, em outros casos, até para empresas também, porque quem perde? É o usuário, porque pagando pedágio com a estrada esburacada a revolta é muito grande. Então eu penso aqui, Srs. Presidentes, quem sabe a gente pudesse até discutir também, como Marcelo Castro é o professor de todos nós, ele pode até estudar um projeto, nós podemos estudar através das Comissões inclusive para apresentar, já que essa não é uma situação local, é uma situação nacional para a questão das nossas estradas. Então eu agradeço, Ministro, e espero que V. Exa. confirme a visita. Claro, queremos que o senhor vá lá com todos os detalhes, porque não é para expor o ministério, muito pelo contrário, a gente quer lá mostrar o estado hoje, que é um estado que está desenvolvendo muito, a nossa economia está muito forte, e o estado tem encontrado algumas soluções que, com certeza inclusive, está sendo exemplo para o Brasil. E aí, claro, a ida do Ministro e já convidando também os nossos dois Presidentes da Comissão.

Muito obrigado.

O SR. MÁRCIO FRANÇA (Para expor.) - Bem, quero agradecer, então, aos senhores; agradecer, finalmente, essa acolhida; dizer que nós estamos com o ministério à disposição para a experiência que vocês têm, para, enfim, essas eventuais novas sugestões; e deixar aqui essa sugestão com relação à relicitação, porque eu sinto que não é um assunto da minha pasta especificamente. Em todos os lugares em que houve esse problema... Talvez fosse provocativo: as duas Comissões pedirem ao Advogado-Geral da União que venha numa conversa para sugerir qual seria uma alteração possível que facilitasse daqui para frente esse período, durante o tempo em que se prepara uma nova licitação, porque esse tempo demora dois anos, três anos.

Digamos o caso de Cuiabá, que o Senador mencionou aqui agora. Se você quiser... Eu monto a empresa ou, por exemplo, vou fazer o rompimento do contrato, vou dizer que caducou o contrato. Durante um período ela vai ficar lá dentro, ela vai ficar lá dentro durante um ano ou dois anos ou três anos. Aí o desgosto é pleno, porque ela não vai mais tomar conta do que está tomando conta nem investir, e nós não conseguimos entrar. Então, nós precisamos ter um instrumento de poder entrar, colocar de volta uma empresa pública para que pelo menos ela prepare para nova licitação.

Agora, no caso do Dnit, por exemplo, não se pode pelo Dnit cobrar pedágio. Então, não tem como o Renan, por exemplo, fazer uma intervenção numa rodovia, porque teria que parar o pedágio. Se parar o pedágio, depois como é que vai colocar de volta o pedágio? Vocês sabem o custo disso, não é?

E, com relação aos aeroportos, Senador Campos, eu vi aqui que Cáceres está com uma obra, em Sorriso, mas eu não vi essa que o senhor falou. Qual é a cidade que o senhor...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - Juína.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Juína, em Juína.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - E pode acrescentar Barra do Garças.

O SR. MÁRCIO FRANÇA - Eu vou verificar para os senhores aí se está no nosso roteiro. E existe o recurso? Existe recurso, existe recurso.

A Infraero está com esta incumbência de fazer adaptações de aeródromos, porque falta às vezes um aparelho ou um pouco mais de pista. Ela tem esse recurso para fazer essa intervenção desde que ela possa ser a empresa a gerenciar. Geralmente, para a prefeitura ou para o governo do estado não interessa gerenciar aeroporto. Então, se o governo do estado ou a prefeitura, porque eu não sei quem é que é o responsável por esse aeroporto, se dispuser a fazer isso com a Infraero, a Infraero dispõe de recurso para fazer, independentemente de emenda. Agora, é claro: como os senhores têm direito a fazer as emendas orçamentárias, se fizerem para o ministério, eu refaço, eu, do mesmo jeito que recebi, refaço a quem de direito lá - no caso, à prefeitura, se for a dona da pista, ou ao governo do estado, se for o dono da pista -, só não pode ser feito quando, evidentemente, é particular. Existem uns poucos aeroportos particulares.

Mas nossa intenção é que... No comecinho da conversa, eu falei que o Presidente Lula encomendou que tivessem 99 novos pontos de parada de avião - nós temos hoje cento e vinte e poucos, para chegar a duzentos e pouco - para incentivar essa aviação regional, que é aquela que, como falamos com o Presidente aqui, na verdade, integra as pessoas ao município. Quando o senhor para em Juína lá com o avião, a sensação é como um gol de placa, porque as pessoas falam: "Poxa, finalmente alguém se lembrou da gente. Eu tenho acesso".

E, como lá tem um Governo que também é bem sintonizado, essa sugestão que o Governador Casagrande está fazendo no Espírito Santo pode ser estendida para os outros estados, que é: as prefeituras de determinado roteiro adquirirem quatro, cinco passagens e garantirem um ATR circulando dentro do próprio estado pelas próprias companhias. Quando chegam a 50% de garantia de assentos, eles põem a rota. Então, não é tão difícil, porque você adquire... Para não precisar fazer todos os dias, mas, se fizer dia sim, dia não, rodando o Estado todo, isso facilita muito para as pessoas que vão, não é? E aí a pessoa vai para a capital e, da capital, vai para outro lugar.

É isso.

Muito obrigado aos senhores. Boa tarde e bom trabalho! *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Nada mais tendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião.

(Iniciada às 9 horas e 10 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 32 minutos.)