



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

REUNIÃO

08/04/2025 - 7ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura,
Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

Comissões: CI, CDR

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Sob a proteção de Deus, havendo número regimental, declaro abertas a 6ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura e a 7ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que ocorrem de forma conjunta, da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, e que se realizam nesta data, 8 de abril de 2025.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater o plano de trabalho do Ministério de Portos e Aeroportos para os próximos dois anos, em atenção ao Requerimento nº 2, de 2025, da CI, de autoria do Senador Confúcio Moura, e ao Requerimento nº 6, de 2025, da CDR, de autoria das Senadoras Professora Dorinha Seabra e Augusta Brito.

Já faz parte da mesa o Ministro Silvio Costa, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, a quem agradeço a gentileza da presença nesta manhã para um importante debate.

Eu tive a alegria de ser colega de Parlamento do Deputado Silvio na época, como Deputado Federal, e hoje ele ocupa essa importante pasta, responsável por uma agenda importante para o desenvolvimento do país.

Antes de passar a palavra ao nosso convidado, 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.

Registro aqui a presença do Senador Jorge Seif, que é o Vice-Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional. E já está também a caminho desta Comissão a Presidente Senadora Dorinha, a quem agradeço a atenção e a disposição para que pudéssemos realizar esta sessão de forma conjunta, otimizando os trabalhos das Comissões e oportunizando ao Ministro também o tempo necessário para apresentar aqui todas as informações relacionadas ao desempenho da pasta.

O relatório completo com todas as manifestações estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Na exposição inicial, o convidado poderá fazer uso da palavra pelo tempo que achar necessário, e, na sequência à exposição, os Senadores e as Senadoras, com ordem de preferência para aqueles que foram subscritores dos requerimentos, terão a oportunidade também de fazerem perguntas ou observações à fala do Ministro Silvio Costa.

O Senador Jorge Seif é o Vice-Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, e eu lhe asseguro a palavra para as suas saudações iniciais.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Pela ordem.) - Sr. Presidente, muito bom dia. Bom dia, senhoras e senhores.

Quero dar boas-vindas aqui ao nosso querido amigo Silvio Costa, com o qual temos longo relacionamento desde o tempo em que fui Ministro da Pesca do Governo do Presidente Bolsonaro. Quero agradecer ao senhor, como membro deste Parlamento, a sua presença aqui. A questão de portos e aeroportos no nosso país é uma demanda muito grande. Nossos

principais problemas de norte a sul do Brasil são ligados à parte de infraestrutura, o que envolve portos e aeroportos. Então, seja muito bem-vindo à CDR. E muito obrigado por o senhor e a sua equipe estarem aqui para esclarecer os diversos pontos que nós Parlamentares temos a perguntar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Jorge Seif. Quero registrar, com muita alegria, a presença do Prefeito Sérgio, Sérgio do Skinão, Prefeito da cidade de Presidente Médici, lá no meu Estado de Rondônia, e também dos Vereadores que o acompanham aqui nesta Comissão - depois, vou nominar todos os Vereadores que estão aqui também. São todos muito bem-vindos a esta reunião.

Quero agradecer também, na pessoa do Dr. Tiago, a toda a equipe do Ministério de Portos e Aeroportos e dizer que são todos muito bem-vindos a esta Casa hoje, na condição daqueles que acompanham o Ministro. E o Tiago em breve deve ser sabatinado aqui, porque foi indicado à Diretoria da Anac. Eu tive recentemente uma conversa com ele, conhecendo a visão, a capacidade técnica. Em breve, ele também será sabatinado no âmbito desta Comissão. Muito bem-vindo à Comissão de Infraestrutura.

Com a palavra, já agradecendo a sua presença, o Ministro Silvio Costa.

À vontade.

O SR. SILVIO COSTA FILHO (Para expor.) - Primeiro, meu muito bom dia. Bom dia a todos e a todas aqui presentes.

Quero cumprimentar a todos os servidores do Congresso Nacional, a toda a imprensa aqui presente; cumprimentar o nosso Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Marcos Rogério; e cumprimentar o nosso querido Ministro Senador Jorge Seif. Quero dizer, Marcos e Senador Jorge, do apreço que tenho a vocês e, sobretudo, do compromisso e do comprometimento com a agenda do desenvolvimento do Brasil.

É uma alegria poder participar deste debate, desta conversa sobre a agenda do desenvolvimento econômico e, sobretudo, da pauta da infraestrutura brasileira.

Quero cumprimentar o Senador Jaime; cumprimentar o Senador Esperidião Amin; cumprimentar o nosso Senador do Estado do Pará Beto Faro; cumprimentar o nosso Líder, nosso querido Ministro, Governador da Bahia, nosso Senador Jaques Wagner. Muito obrigado pela presença. Na sua pessoa, quero cumprimentar a todos que fazem o Congresso Nacional.

Na pessoa do Dr. Danilo, quero cumprimentar a todos que fazem o setor produtivo brasileiro, que nos acompanham nesse momento.

E, na pessoa da nossa Secretária Executiva, Mariana Pescatori, quero cumprimentar a todos que fazem o Ministério de Portos e Aeroportos.

Quero dizer, Senador, primeiro, da alegria de poder voltar ao Congresso Nacional, voltar ao Senado da República, até porque, independentemente da relação institucional, eu construí aqui dentro do Parlamento muitos amigos. E acho que o Parlamento brasileiro tem um papel fundamental na construção da cidadania brasileira, na agenda institucional do Brasil. E, quando você pega a história, desde o processo da redemocratização de 1988, o Congresso Nacional sempre foi um ator muito importante nas pautas de interesse do Brasil, na pauta das reformas de que o Brasil precisa - a reforma da previdência, a reforma tributária, a reforma trabalhista - e das grandes leis que nós aprovamos, como o marco legal do saneamento, como o marco legal das PPPs, pautas fundamentais que dialogam com a agenda do desenvolvimento do Brasil.

E, publicamente, quero agradecer, mais uma vez, Senador, ao Presidente Lula, que me confiou o privilégio de poder assumir o Ministério de Portos e Aeroportos num dos momentos mais desafiadores em que vive o Brasil. E, nesse último um ano e seis meses em que nós estamos à frente do ministério, a gente tem procurado trabalhar muito em defesa da agenda do desenvolvimento. Eu digo sempre que a pauta da infraestrutura brasileira não é uma pauta apenas da direita, da esquerda, de centro, mas é uma pauta do Brasil. Eu penso que a nossa geração... Eu digo sempre isto: na Constituição de 1988, nós discutimos saúde, discutimos educação, discutimos segurança pública, discutimos o papel das instituições, mas efetivamente não houve uma priorização da agenda de infraestrutura brasileira. Então, o Presidente Lula tem colocado a agenda do desenvolvimento na ordem dos avanços de que o Brasil precisa.

Antes de entrar, Senador Jorge, na pauta, para falar um pouco da agenda do crescimento da aviação, da agenda portuária, da agenda hidroviária brasileira, é preciso que a gente faça um pouco uma reflexão do momento em que estamos vivendo.

Quando o Presidente Lula assumiu o Governo em janeiro de 2023, todo o mercado financeiro precificava que o Brasil fosse crescer em torno de 0,8%. Terminamos o ano de 2023 com crescimento de mais de 3%. Quando a gente pega todos os indicadores econômicos apontados, naquele momento, pelos agentes econômicos XP, BTG, Febraban, Itaú, por bancos

que fazem uma leitura do mercado financeiro, quase 40 instituições financeiras precificavam o crescimento do Brasil em 2024 na ordem de 1,5%, no melhor cenário, Senador Beto. Terminamos o ano de 2024 com crescimento na ordem de 3,5%. Isso significa dizer que, em dois anos, o Brasil cresceu mais de 7%. E nós estamos tendo, em 2024, o maior volume da história do Brasil de concessões do Brasil. Quando a gente pega a área de ferrovias, de rodovias, de investimentos em estradas, portos, aeroportos, a gente teve, no ano de 2024, o maior volume da história de investimentos.

Por que eu estou colocando isso? Porque, independentemente do Governo, na medida em que o país cresce, a gente precisa mais do que nunca preparar o Brasil para a agenda logística, ou seja, para a gente avançar nos grandes gargalos que o Brasil tem. E a gente só vai tratar os gargalos resolvendo, sobretudo, a agenda de infraestrutura.

Eu quero, para podermos dar início... Falando um pouco do que foi feito no ministério, queria começar falando um pouco da aviação no mundo. O Brasil, nós tivemos... Aqui falo um pouco, antes de entrar na aviação, Presidente Marcos, do que a gente tem trabalhado no ministério. A gente tem trabalhado uma agenda da sustentabilidade, a gente está trabalhando para que possa avançar na descentralização dos portos públicos brasileiros. É uma prioridade nossa, até porque, na década de 90, 40% da movimentação portuária no Brasil eram através - quero cumprimentar o Senador Sergio Moro - do Porto de Santos. Nesses últimos anos, houve uma descentralização, e a gente tem trabalhado para avançar ainda mais na descentralização dos portos brasileiros, tanto é que hoje 95% das nossas exportações são pelos portos e 3% pelos nossos aeroportos.

A gente tem focado muito no desenvolvimento da agenda da aviação e das agendas portuária e hidroviária brasileiras, com o viés de não ter preconceito com quem produz, porque muita gente diz: "Olhe, o Governo do Presidente Lula tem preconceito com o setor produtivo". Isso não é verdade, tanto é que nós vamos apresentar mais à frente: nós estamos fazendo, não só o Ministério de Portos e Aeroportos, mas o Ministério dos Transportes, o maior volume de concessões da história do Brasil. Então, a gente está trabalhando a agenda de desenvolvimento econômico; nós estamos trabalhando para que a gente possa fomentar a agenda da sustentabilidade econômica; a gente tem dialogado com os agentes do mercado internacional para cada vez mais trazer investimentos internacionais; e, concomitantemente, a gente tem buscado um diálogo com os governos estaduais e os municípios brasileiros.

Falando um pouco da agenda da aviação, eu acho que cabe uma reflexão: nós tivemos, Presidente Marcos, um grande desafio na pandemia, que não foi apenas um problema do Brasil, mas um problema do mundo, na área da aviação. E, quando a gente pega de 2019 para cá, nós tivemos um crescimento na aviação brasileira, mas é importante registrar que, no processo da pandemia, as companhias aéreas no mundo sofreram bastante, tanto é que, antes de 2019, no ano de 2018, o mundo produzia 1.940 aeronaves e, no ano de 2024, o mundo produziu 1.708 aeronaves, ou seja, houve uma queda, Senador Moro: foram mais de 200 aeronaves a menos fabricadas no mundo, ainda, por falta de equipamentos.

E a gente faz um registro, que é uma leitura importante: quando o Presidente Lula assumiu o Governo em 2023, nós tivemos, em 2023 e 2024, um crescimento em mais de 20 milhões de passageiros a mais viajando pelo Brasil, um crescimento em 14% de 2022 para 2023, um crescimento de 5% em relação a 2024, e, em 2025, a gente botou um crescimento de 2%, mas todo o mercado já prevê um crescimento em mais de 5% este ano. Isso significa dizer que, em dois anos de Governo, mais de 20 milhões de brasileiros ingressaram na aviação do Brasil.

É importante a gente registrar, em relação à redução do preço das passagens... Muita gente me pergunta: "Mas, Silvio, as passagens estão altas". É verdade, as passagens estão altas, mas esse não é um problema apenas no Brasil, é um problema no mundo. Houve uma inflação na passagem aérea em mais de 15% no mundo desde o processo da pandemia, mas, quando a gente pega o retrato do Brasil, nós tivemos, no valor globalizado, uma queda nos preços das passagens em 8%. Por quê? Porque houve uma queda na redução do QAV, do combustível da aviação, em mais de 18% nesses últimos dois anos. E vocês sabem que 98% dos insumos da aviação são dolarizados. Então, 40% da aviação dependem do QAV. À medida que o QAV cai, automaticamente a gente tem um impacto na queda das passagens. Agora nós temos trechos em que, muitas vezes, em passagens compradas de última hora, termina a gente tendo que pagar valores mais altos, que terminam impactando também no custo operacional das empresas e no custo operacional das famílias brasileiras.

Por que eu estou colocando isso, Senador Jorge? Porque há um desafio no Brasil muito grande, pois nós temos, Senador, a cultura do povo brasileiro de comprar a passagem de última hora. Tanto é que, se você comprar uma passagem Brasília-São Paulo com oito meses, seis meses, cinco meses, você compra uma passagem por R\$700, R\$800 e, às vezes, por até menos, dependendo do horário, mas, se você deixar para a última hora, comprando para sexta-feira agora ou para daqui a uma semana, essa passagem vai dar R\$2,5 mil, R\$3 mil. Então, a gente está trabalhando, através de campanhas publicitárias, para que a gente possa incutir na cultura do brasileiro a compra de passagens com mais planejamento, como existe hoje na Europa, como existe em outros países, como existe nos Estados Unidos e na própria Ásia.

Quero registrar um aumento significativo no número de passageiros internacionais. Nós tivemos, no ano de 2024, um crescimento no turismo internacional brasileiro em 14% e tivemos um crescimento de passageiros internacionais em torno

de 17%. É o maior volume de estrangeiros vindo viajar pelo país, não só no Nordeste, mas no Sul, no Norte, sobretudo com o olhar agora para a COP 30, que terá um impacto significativo para o desenvolvimento da agenda da sustentabilidade brasileira na Região Norte do Brasil.

Quero falar um pouco dos investimentos públicos. Aqui são dados que estão no Portal da Transparência, são dados da Anac e do Governo Federal, acompanhado por todo o mercado, que naturalmente faz esse diagnóstico sobre a agenda do setor privado brasileiro. É importante registrar que nós tivemos nos quatro anos anteriores, se vocês pegarem 2019, 2020, 2021 e 2022, R\$1,5 bilhão em investimentos. Em dois anos do Governo atual, nós tivemos um investimento de R\$700 milhões e agora, 2025-2026, nós vamos investir mais R\$1,2 bilhão, R\$1,1 bilhão aproximadamente.

Por que eu estou colocando isso? Porque a gente tem priorizado investimentos públicos, sobretudo com o olhar para a regionalização do desenvolvimento da aviação brasileira, através da Infraero e através de estados e municípios. É importante registrar, em relação à questão dos investimentos privados, que, em quatro anos, de 2019 a 2022, nós tivemos investimentos na ordem de aproximadamente R\$4 bilhões. Em 2023 e 2024, nós já tivemos investimentos privados na ordem de mais de R\$5 bilhões, em dois anos de investimentos, como o Aeroporto de Guarulhos, como o Aeroporto de Congonhas - daqui a pouco, eu falarei um pouco do Aeroporto de Congonhas. E a nossa expectativa é que, em 2025 e 2026, a gente possa ter investimentos de quase R\$9 bilhões. Por que eu estou colocando isso? Porque, Senador Jaime, esse é o maior volume de investimentos na aviação brasileira.

É importante registrar que o Governo do Presidente Lula, o Governo da Presidenta Dilma, o Governo do Presidente Temer e o Governo do Presidente Bolsonaro tiveram um olhar para a aviação no país, porque eu acho que é fundamental esse olhar estratégico para as concessões no país, tanto é que hoje nós só temos um grande aeroporto que é gerido pela administração pública, pela Infraero, que é o Aeroporto Santos Dumont. O resto, os 59 aeroportos, os maiores aeroportos do Brasil, é concessionado. Isso significa investimentos nos aeroportos e melhoria na qualidade do atendimento, tanto é que o mercado internacional hoje aponta o Brasil como entre os cinco melhores países com governança nos aeroportos do país. Então, esse é um dado importante. A gente sabe como é a nossa cultura: às vezes, a gente só valoriza o terreno do vizinho, mas, se você olhar nesses últimos 20 anos, o Brasil teve um grande ganho estratégico na área da agenda aeroportuária brasileira. Passou um pouco.

Aqui é sobre o que nós fizemos. A gente tem procurado ter, Senador Alan Rick, um olhar para o desenvolvimento da aviação regional brasileira. Sabemos que os aeroportos... O Aeroporto de Congonhas, por exemplo, de que vamos falar mais à frente, tinha um plano de investimentos para os próximos dez anos. Nós antecipamos esses investimentos, até porque Congonhas é o coração do Brasil, e anunciamos, no final do ano passado, R\$2,6 bilhões de investimentos para o Aeroporto de Congonhas. Para o Aeroporto de Guarulhos, que é em São Paulo também, há mais R\$1,4 bilhão. Nos dois principais aeroportos do Brasil, nós estamos com investimentos de quase R\$5 bilhões. Por que eu estou colocando isso? Esses aeroportos são estratégicos - turismo internacional, turismo de negócio, turismo de lazer -, mas o olhar para a aviação regional, Senador Jorge, é fundamental para a gente animar o agronegócio, fortalecer a pecuária brasileira, o setor da proteína animal, entre outros setores, para a economia, que é fundamental para o país.

A gente entregou, no ano passado, 42 obras em aeroportos, o equivalente a R\$3,2 bilhões - como eu disse, recursos de concessões e do Fnac e da Infraero.

São 13 aeroportos no Norte, a exemplo lá - e o Senador Alan tem acompanhado investimentos lá - dos Aeroportos de Boa Vista, Cruzeiro do Sul, Manaus, Porto Velho, Rio Branco, Tabatinga, lá no Amazonas, Tefé, Vilhena. A gente fez lá uma requalificação nesses aeroportos.

Houve investimentos também no Nordeste, Senador Esperidião: João Pessoa, Aracaju, Petrolina, Imperatriz, São Luís, Teresina, Mossoró - onde nós vamos fazer a segunda entrega agora no mês de maio -, Aracati, São Raimundo.

No Centro-Oeste, entregamos, recentemente, com o Governador do estado, onde a gente pôde fazer um belo evento, o Aeroporto de Cuiabá. E também há Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta, Goiânia, Sorriso, lá no Mato Grosso, que era um pleito antigo daquela região.

Um olhar para o Sudeste: o Aeroporto de Congonhas já está em obras, o de Governador Valadares está em obras, o de Divinópolis foi entregue, o de Ipatinga está em obras, o de Itaperuna, no Rio de Janeiro, também, entre outros.

E, no Sul, há os Aeroportos de Bagé, Pelotas, Paranaíba e Joinville.

Por que eu fiz questão de trazer esse diagnóstico dos aeroportos? Porque a gente está tendo com o aeroporto um olhar para a descentralização.

E há a reconstrução do Aeroporto Salgado Filho, porque todos nós acompanhamos aquele avião ali, Senador Moro, coberto de água. O Estado brasileiro teve que fazer ali um aporte de R\$500 milhões naquela concessão, e conseguimos, até

dezembro, em pouco menos de seis meses, fazer a entrega do aeroporto, que terminou sem impactar efetivamente na economia do estado, tanto é que o Estado do Rio Grande do Sul, no ano passado, cresceu 4%. Prejuízos houve, mas, dentro do possível, a gente conseguiu avançar nessas entregas.

Aqui é falando um pouco da perspectiva 2025-2026.

Nós temos 66 obras, como eu disse, com mais de R\$9 bilhões de investimentos, dos quais R\$8,7 bilhões de concessões e mais R\$1 bilhão de obras públicas. A prioridade nossa são três: Aeroporto de Congonhas, Aeroporto de Guarulhos e o aeroporto da COP 30.

Por que Guarulhos? Porque, hoje, 80% do turismo internacional do Brasil passam pelo Aeroporto de Guarulhos, e era emergencial que a gente pudesse fazer um investimento, desde a melhoria dos banheiros, do acesso, da mobilidade... Então, depois, eu posso encaminhar aos Srs. Senadores um pouco do diagnóstico de como vão ficar essas obras, para vocês também terem conhecimento.

E houve um olhar para o Aeroporto de Belém, onde nós vamos realizar, com o Senador Confúcio, a COP 30, que será um ativo para a economia brasileira. Os hotéis já estão lotados, a gente já está tendo um ganho muito importante do ponto de vista econômico para a Região Norte do país. E, no Aeroporto de Belém, que por mais de 15 anos não passava por uma requalificação, nós estamos fazendo esses investimentos.

São aeroportos no Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste, Sul. É um mapa, Senador, que a gente tem de entregas para 2025 e para 2026, que eu posso entregar...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ministro, conserte Passo Fundo. Senão, o Senador Alessandro Vieira pode retaliar.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Vamos cuidar.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É RS, não? Conserte a localização: Passo Fundo, RS. Ali está em Santa Catarina.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Ah, está em Santa Catarina.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O Alessandro Vieira tem boa pontaria. (Risos.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Está certo.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR. *Fora do microfone.*) - Era em homenagem a V. Exa. (Risos.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - É uma justa homenagem ao Senador Alessandro.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - É um Delegado muito competente.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Sem dúvida.

Bom, aqui é falando um pouco... Até o Senador Marcos Rogério, lá atrás, manifestou essa preocupação, como também o Senador Rogerio. Eu tenho muito apreço pelo Líder da Oposição, Rogerio Marinho; eu tive o privilégio de, como Deputado Federal, discutirmos muitas pautas conjuntamente na legislatura passada...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Senadora Tereza, minha Ministra. *(Fora do microfone.)*

Lá atrás fizeram algumas indagações sobre como se daria o Programa AmpliAR.

Vocês sabem, Senador Jaime - lá atrás eu pude explicar a V. Exa., lá no ministério -, o Brasil hoje tem muita dificuldade de fazer investimentos públicos, tanto é que a gente tem a grande necessidade de ampliar os investimentos com o setor privado.

E houve um questionamento do Senador Rogerio e do Senador Marcos Rogério, lá atrás, de como se daria efetivamente esse Programa AmpliAR, de investimentos com o setor privado. Qual foi a lógica que nós construímos até com o Ministro Vital, com o Ministro Bruno Dantas e com a própria Casa Civil? É que a gente pudesse, tendo em vista que hoje nós temos em torno de 12 concessões no Brasil, ampliar o prazo de concessão por mais cinco anos de concessão, e automaticamente a gente pudesse trocar essa ampliação de concessão de mais cinco anos por investimentos aeroportuários. Por exemplo, aqui na Inframerica, em Brasília, nós podemos dar mais cinco anos de concessão - digamos que isso signifique R\$400 milhões, R\$500 milhões de ativos -; em contrapartida, a própria concessionária tem que construir aeroportos ou requalificar aeroportos existentes. Essa foi uma forma inteligente que também o Tribunal de Contas encontrou de a gente poder fazer

um grande investimento na aviação regional do Brasil. E o nosso olhar é para a Região Norte, para a Região Nordeste, para a região também do agronegócio brasileiro, como Mato Grosso, Mato Grosso Sul.

A primeira fase do Programa AmpliAR, Ministra Tereza, é que a gente possa fazê-la através da iniciativa privada. E é importante registrar que todos esses aeroportos hoje aqui já existem - alguns serão novos - e têm VPL negativo. Assim, a concessionária vai investir o recurso e, automaticamente, a concessionária vai ter que bancar o aeroporto, ou seja, a manutenção, tirando dos estados e dos municípios a obrigatoriedade de poder cuidar desse aeroporto.

Esse é o primeiro programa estratégico de desenvolvimento da aviação regional do Brasil, que contou com o apoio do Tribunal de Contas da União, a quem eu quero publicamente agradecer.

Aqui é um programa... E eu tenho um sobrinho que é autista, meu querido Henrique, que tem agora sete anos, por quem sou apaixonado, e, Senador Moro, tem uma coisa que muito me toca: hoje, no Brasil, a cada 36 crianças que nascem, uma nasce com autismo. E cada vez mais o poder público precisa, Senador Alan, ter um olhar social, porque eu sei o que passa a minha mãe, o que passa a minha irmã, assim como milhões e milhões hoje de mulheres brasileiras mães de família e pais que precisam ter um olhar especial para essas crianças, para esses jovens no Brasil.

Quero cumprimentar a Senadora Teresa...

A SRA. TERESA LEITÃO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - PE. *Fora do microfone.*) - Vou só cumprimentar o meu conterrâneo. Com licença, gente!

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Obrigado, Senadora!

Esse programa é o Programa AmpliAR...

Eu quero agradecer a Fábio, Presidente da ABR, porque a gente pôde construir um programa pelo qual há o compromisso hoje de que todas as concessionárias no Brasil - no primeiro momento, nas 27 capitais - possam construir, Senador Jorge, salas multissensoriais, para que a mãe de família ou o pai, quando estiver com sua criança no aeroporto, possa levar o seu filho a essas salas para poder ter tranquilidade e se preparar para o voo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Agora, são quatro...

O SR. SILVIO COSTA FILHO - São... Eu vou apresentar aqui.

Em Florianópolis foi feito, em Pernambuco entregamos, estamos entregando também no Estado de São Paulo... Já são quatro até agora entregues, e a gente espera chegar ao final do ano com 15 salas multissensoriais prontas. Acho que isso é um ganho institucional e social para a aviação brasileira.

Aqui é o Voa Brasil. Esse programa é um programa em que não há nenhum real, Senador Zequinha, de recursos públicos. Esse é o primeiro de inclusão social da aviação do país. Não há nenhum real de recursos do poder público brasileiro. E o que nos levou a criar esse programa? Hoje a gente tem uma bela oportunidade de avançar no turismo das pessoas mais experientes, das pessoas idosas, dos aposentados. Então, surgiu a ideia para que a gente pudesse criar esse programa. Num primeiro momento, atende 25 milhões de aposentados no Brasil, que tem a oportunidade de comprar passagens por até R\$200, tanto é que já foram vendidas, nesses meses, a 40 mil aposentados. Muitas vezes, casais de aposentados, aposentados do Nordeste que não viam seus netos há oito ou dez anos, porque não conseguiam pagar passagem, agora estão voando pelo Brasil com passagens a R\$200. Naturalmente, sabemos que períodos de Réveillon, de férias no mês de julho, quando estão as férias escolares, são mais difíceis, mas hoje esse programa, através das companhias aéreas, já é uma realidade efetiva no Brasil.

Aqui é um pouco do setor aéreo brasileiro. Não quero aqui adjetivar, até porque faço sempre, procuro fazer política, Ministro, tentando a construção e não a desconstrução. Eu acho que as pessoas precisam construir, fazer com que as diferenças construam convergências. E, quando a gente analisa o que nos levou a sacrificar as companhias aéreas brasileiras... É que, no processo da pandemia, é importante registrar isso, nós tivemos uma grande crise nas companhias aéreas, mas, quando eu fui estudar isso, eu disse "Bom, o que é que foi feito, nos quatro anos do Governo anterior, para as companhias aéreas brasileiras?". Efetivamente, não foi feito nada. Houve uma desoneração fiscal pontual, mas não houve um programa de linha de crédito. Os Estados Unidos, na pandemia, aportaram US\$50 bilhões nas companhias aéreas; a Alemanha aportou US\$18 bilhões, estou dolarizando; a França aportou US\$12 bilhões; Portugal, US\$4 bilhões, eu estive, no ano passado, conversando lá com o Primeiro-Ministro, com o Presidente da TAP, e foram US\$4 bilhões; no Brasil não foi feito nada efetivamente. E nunca houve, de governos anteriores, uma prioridade na agenda de crédito. E a gente sabe da importância que tem o crédito para o agronegócio, da importância que tem o crédito para a construção civil, da importância que tem o crédito para o setor de tecnologia da informação, e é fundamental que a gente tenha crédito para a aviação brasileira, tanto é que nós construímos, com o Presidente Mercadante, a primeira linha de crédito para as companhias brasileiras de R\$4 bilhões.

Agora em agosto, penso eu, entre julho e agosto, cada companhia aérea deve pegar aproximadamente uma média de R\$1,2 bilhão por companhia aérea, e elas vão fazer compra de aeronaves, vão requalificar aeronaves existentes, vão poder qualificar e capacitar pilotos, porque, com o crescimento da aviação, a gente está tendo a necessidade de formar, Senador Moro, mais pilotos no Brasil, tanto é que muitos pilotos estão indo para Estados Unidos, entre outros países, pelo crescimento da aviação do mundo.

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Então, eu quero agradecer ao Senado da República, quero agradecer à Câmara Federal, porque, se não fossem vocês, a gente não teria, Senador Jorge, aprovado esse crédito do Fnac, que é fundamental para a aviação do país.

Aqui é um pouco da tragédia do Rio Grande do Sul. Já falamos dos investimentos, e a gente está tendo não só um olhar para o Salgado Filho, mas para muitos aeroportos no Estado do Rio Grande do Sul.

Tem essa pauta do SAF, que é o novo combustível da aviação do futuro. Eu lembro que a Senadora Tereza Cristina, como Ministra, sempre defendeu a pauta também da sustentabilidade, já apontava a necessidade de poder também discutir esse novo combustível da aviação no Brasil. O Brasil hoje tem 20 plantas de produção do SAF, a exemplo da Raízen, que está já produzindo. A gente está tendo outras produções do SAF no país, e o Brasil pode se transformar num dos grandes produtores de SAF, tanto é que já há uma lei hoje que é a Lei 14.993, que obriga que, até 2027, 1% da aviação brasileira seja com o SAF e, até 2050, 10%, mas o grande fato determinador disso é que a Ásia, por exemplo, e a Europa, observam o Brasil como uma grande janela de oportunidades para poder consumir o SAF e isso vai ajudar o setor sucroenergético brasileiro.

Quero cumprimentar o Senador Fernando Dueire, nosso conterrâneo. Muito obrigado, Senador.

Então, falamos um pouco - eu estou só também preocupado com o adiantado da hora de vocês - dessa agenda da aviação brasileira. Acho que a gente tem grandes desafios, tanto é que nós crescemos 20 milhões de passageiros em dois anos, o Brasil teve um crescimento no turismo internacional de 14%, o turismo brasileiro cresceu 10% e nós estamos tendo um grande estímulo ao turismo brasileiro, não só no turismo de lazer, mas no turismo de negócio. E um dado importante: a cada quatro turistas que chegam a uma cidade, é um emprego que é gerado para a população. Eu digo sempre que o emprego e a renda são, sem dúvida alguma, Senador Fernando, o maior programa social do Brasil.

Em relação ao setor portuário, que é um setor com que eu confesso, Senador Marcos Rogério, que estou encantado... Eu sempre militei mais na área da educação, sempre discuti a parte mais de rodovias, a parte da infraestrutura, por todos os gargalos que têm também o Pernambuco e o Nordeste, mas eu cada vez mais estou encantado pelo setor portuário brasileiro. E, pela necessidade, Senador Confúcio, que o Brasil tem, a classe política brasileira tem que se dedicar ao setor portuário e à agenda logística brasileira, porque isso é fundamental para o futuro do país.

Entrando na agenda portuária, nós tivemos, nesses últimos anos, um grande volume de crescimento no setor portuário, um maior volume de crescimento, de movimentação. Nós tivemos aí 1 bilhão de toneladas, 1,321 bilhão de toneladas no ano de 2024. Em 2025, a nossa expectativa é um crescimento maior, porque a gente espera este ano uma supersafra, e a tendência é que a gente possa bater recorde também na balança comercial brasileira.

Tivemos um recorde importante de crescimento nos portos públicos brasileiros, um crescimento em mais de 5%, o maior crescimento dos últimos dez anos, nos portos públicos do país. Tivemos um crescimento recorde na agenda de contêineres, um crescimento em 20%, que foi o maior crescimento do setor de contêineres da história do Brasil. Isso se deve a muitos setores da economia brasileira, mas a gente está tendo um impacto forte nos nossos portos com o nosso trigo, com o nosso açúcar, com o nosso fertilizante. Naturalmente, nós temos que fazer uma discussão sobre a questão do café e do algodão, porque temos desafios estratégicos nesses dois setores, com que a gente tem procurado dialogar, mas o fato é que a gente está tendo aí um investimento importante, um crescimento importante no setor portuário brasileiro.

E: "Silvio, o que é que o Governo está fazendo?". A gente tem procurado destravar obras estratégicas no setor portuário brasileiro.

Os investimentos públicos. Quando a gente pega de 2019 a 2022, os quatro anos do Governo anterior, nós tivemos investimentos na ordem de R\$1,4 bilhão, R\$1,5 bilhão. Em 2023 e 2024, nós investimos quase R\$1,5 bilhão de investimentos públicos, e, agora, em 2025, a gente espera investir R\$1,7 bilhão. Por quê? Porque a gente colocou no PAC... Eu tenho conversado com o Presidente, conversado com o Governo, conversado com o Ministro Renan Filho: não adianta a gente só fazer - embora seja fundamental - a Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia Leste-Oeste, a BR-319, um conjunto de investimentos de logística na região do Matopiba e no acesso também às ferrovias logísticas a Santos, se a gente não tiver

um maior investimento público em dragagem, em melhoria da requalificação dos molhes públicos, ou seja, é estruturar a cadeia portuária brasileira. Então, aqui é um pouco o retrato dos investimentos públicos que a gente tem procurado fazer.

Os investimentos privados. Eu tenho procurado avançar nessa agenda, ao lado de toda a equipe. O mundo hoje observa o Brasil, Senador Jaime, como a grande janela de oportunidades. À medida que o agro brasileiro cresce, a gente está tendo... Estão aqui a Maersk, a TiL, a Santos Brasil, investimentos... Muitos investidores internacionais hoje, como a CGM, entre outros grupos, observam o Brasil como a grande janela de oportunidades no setor portuário, tanto é que nós tivemos um grande volume de investimentos. Para vocês terem ideia, em quatro anos do Governo anterior, nós tivemos o equivalente a R\$6 bilhões de investimentos privados. Nos dois primeiros anos do Governo atual, nós tivemos quase R\$21 bilhões de investimentos privados em todas as regiões do país.

Por exemplo, você pega Espírito Santo e Santa Catarina hoje, que você conhece bem, Senador, nós temos hoje quase 4 bilhões em obras em andamento naqueles dois estados. Isso tem se revelado muito importante para o escoamento da produção, a exemplo do setor automotivo ali no Estado do Espírito Santo.

E a perspectiva para 2025 é que nós tenhamos em torno de R\$18 bilhões de investimentos. Só no nosso estado, nós vamos ter em Pernambuco R\$1,8 bilhão, que é investimento lá da Maersk, que vai ampliar os investimentos no Porto de Suape.

Aqui é importante a gente registrar que, desde a Lei dos Portos, que foi a lei de 2013, nós tivemos no Brasil o equivalente a 42 leilões, com investimentos na ordem de R\$6 bilhões.

Senador Heinze.

Tivemos, de 2015 a 2022 - veja, Senador Zequinha, o senhor que é um estudioso da matéria -, em mais de dez anos no país, nós tivemos apenas 42 leilões, o equivalente a R\$6 bilhões. Nós estamos fazendo agora, em quatro anos, a maior carteira de concessões portuárias da história do Brasil. Em quatro anos, serão 60 leilões no país.

E o que isso significa? Que nós fizemos o maior leilão no ano passado, que foi lá no Porto de Itaguaí, que era um processo que demorava mais de 12 anos, que fica ali entre a Vale e a CSN, na famosa área do meio (ITG02, Itaguaí), com investimentos na mineração. E, neste ano, nós vamos fazer o maior leilão da história do setor portuário brasileiro, que a Senadora conhece bem, no Porto de Santos, que é o Santos 10 (STS10), que vai dobrar a capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos.

Eu estou indo agora, no dia 22, com o Governador Tarcísio, Governador de São Paulo, à Europa fazer um *roadshow* conjuntamente, para a gente poder falar para os investidores do mercado internacional, para a gente poder fazer uma apresentação para a iniciativa privada. A gente espera que esse leilão, agora em novembro - é a nossa expectativa -, lá na B3, signifique quase R\$5 bilhões de investimentos só nesse Porto de Santos.

E, além disso, a gente está trabalhando para fazer investimentos em outros portos do Brasil, porque não adianta crescer no Porto de Santos, não adianta apenas ficar Santos, São Paulo e Rio; é importante que esses estados cresçam, mas é fundamental que a gente tenha um olhar para o Norte brasileiro, para o Nordeste brasileiro, que são o futuro do Brasil. A gente tem que, nesses próximos anos, fortalecer o Porto de Paranaguá, que é uma estratégia que a gente tem trabalhado muito com o Governador Ratinho, a gente está trabalhando para avançar na Região Norte do país e também para avançar na Região Nordeste, destravando os empreendimentos fundamentais.

Eu não sei...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. *Fora do microfone.*) - E o Arroio precisava disso.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - E o Arroio do Sal, que o Senador Heinze... que é privado, que é fundamental. Conversamos muito com o Senador Heinze, ele teve um papel estratégico. Já demos lá autorização para a construção desse TUP, que é um TUP estratégico, que vai dialogar com toda a América do Sul brasileira, com investimentos que podem chegar a quase R\$4 bilhões naquela região.

Então, Senador, não sei como está o meu tempo, se eu detalho ou se eu posso ir avançando, mas o que eu quero passar é que a gente está avançando nesse leilão.

Aqui foi o anúncio do Túnel Guarujá, que fizemos agora em dezembro - perdão, no início do ano -, com o Governador Tarcísio e com o Presidente Lula, R\$6 bilhões em investimentos, que é o Túnel de Santos, a maior obra do PAC hoje, do Brasil. A gente também vai conversar com investidores internacionais sobre isso, nessa viagem. É uma obra em que R\$3 bilhões serão do Governo do Estado e R\$3 bilhões, do Governo Federal. Esta é a beleza da democracia, e isso é muito bom para o Brasil: quando a gente vê um Presidente da República e um Governador de São Paulo sentarem à mesa, construindo obras públicas. Eu acho que é isso que a gente espera para o Brasil, uma obra estratégica, cuja licitação a gente está colocando para a rua agora no mês de agosto.

Aqui é um pouco de contratos assinados no ano de 2024. Nós tivemos R\$5,5 bilhões de investimentos, 26 TUPs autorizados em investimentos, oito contratos que se revelam como R\$1 bilhão em investimentos e fizemos reequilíbrio de contratos para ampliação de arrendamentos, na ordem de mais de R\$1 bilhão.

Aqui já são obras iniciadas nos portos públicos brasileiros: Porto de Santana, Porto de Belém, no Pará, Porto de Fortaleza, de Natal, de Suape, de Salvador, de Itaguaí, do Rio de Janeiro, de Paranaguá, de Santos e de São Francisco do Sul, lá em Santa Catarina. Tem um grande TUP lá, que vocês conhecem, Itapoá, que é estratégico. A gente tem conversado com o próprio Governador Jorginho sobre a importância daquele TUP para aquela região.

Então, aqui está um detalhamento de obras iniciadas. Como vocês podem ver, efetivamente, a gente tem priorizado a descentralização dos portos públicos brasileiros.

Aqui é um pouco das nossas ações. Está aí o Porto de Itajaí, que é um porto que estava fechado, um porto cujas operações passaram quase dois anos paralisadas. A gente teve a oportunidade de retomar essa operação do porto. Hoje nós temos quase mil empregos sendo gerados. Hoje o grupo Seara assumiu aquele porto e está, de fato, fazendo a ampla movimentação, tanto é que, em 2024, nós tivemos um crescimento substancial de mais de 10% na movimentação do Porto de Itajaí. Eu acho que está sendo muito saudável, e nós vamos fazer o canal de acesso daquele porto, vamos fazer uma concessão do canal. Pagamos ontem R\$40 milhões em investimentos para dragagem, para que a gente possa manter sempre esse porto funcionando e operando.

A gente está trabalhando com o Porto Sem Papel, para, cada vez mais, a gente ter portos automatizados, digitalizados, portos que dialogam com a globalização internacional. Nós lançamos, pela primeira vez, um planejamento portuário setorial. Avancamos também na publicação de planos mestres, o que dá um diálogo das diretrizes do nosso ministério.

Sobre o programa Navegue Simples, a gente tem construído esse programa ao lado do Tribunal de Contas da União. Para você ter uma ideia, hoje um TUP, um terminal de uso privado ou uma concessão portuária, demora, em média, quatro anos - quatro. A gente, através do Navegue Simples, conseguiu reduzir para um ano e dois meses. O que é que significa isso? Acelerar a carteira de investimentos do setor privado brasileiro.

Então, o Tribunal de Contas nos ajudou, ao lado da Antaq, para que a gente pudesse acelerar, Senador Efraim, essa carteira de investimentos dos portos públicos brasileiros.

Criamos também o primeiro Fórum Permanente dos Trabalhadores Portuários, no qual a gente, todo mês, senta-se à mesa e dialoga sobre a agenda do setor portuário.

Nós avançamos, recentemente - foi assinado lá em São Paulo -, o Portus. É um acordo na ordem de R\$5 bilhões, que vai atender a 8 mil trabalhadores que, nesses últimos 15 anos, tiveram perdas salariais de décimo terceiro salário, perdas nos seus contracheques, perdas de ganhos de produtividade. A gente conseguiu construir esse acordo, que vai beneficiar 30 mil famílias brasileiras, e é uma injeção de quase R\$5 bilhões na economia do Brasil.

O Porto Sem Papel está ali novamente, e o foco que a gente tem dado é a agenda da sustentabilidade nos portos públicos brasileiros.

O que é que o mundo quer hoje? O mundo quer crédito, o mundo quer bons projetos, o mundo quer projetos com sustentabilidade, quer segurança jurídica - e o Brasil hoje tem segurança jurídica - e, agora, a reforma tributária, porque isso vai dar mais segurança para quem quer prover investimentos no Brasil, tanto é que o mundo, hoje, observa o Brasil como a grande janela de oportunidades, e o nosso Trump tem ajudado nas medidas protecionistas que tem tomado. Isso acelerou a procura de investimentos no Brasil.

Falando um pouco agora de hidrovias, nós criamos a Secretaria Nacional de Hidrovias, é a primeira vez na história que se tem uma secretaria... Para você ter uma ideia, o Brasil tem uma dívida histórica com a agenda hidroviária brasileira. Não tem sentido nós passarmos 30 anos no Brasil e o Brasil não ter uma concessão hidroviária no país. Quando a gente pega a Europa, os Estados Unidos, mais de 70%, muitas vezes, dos transportes nesses países, Senador Fernando, é na agenda hidroviária. Isso significa agenda da sustentabilidade; isso significa redução no custo logístico em quase 40%; e, sobretudo, ajuda na agenda ambiental brasileira, tanto é que, a cada 20 mil toneladas transportadas, são necessários 500 caminhões, e isso pode ser feito com duas barcas, tirando 500 caminhões da estrada brasileira.

Então, eu conversei muito com o Presidente Lula sobre a necessidade de a gente poder priorizar a agenda hidroviária brasileira, ao lado da Antaq e do setor produtivo brasileiro, que tem apoiado.

Aqui fala um pouco da movimentação. Nós tivemos, em 2024, uma movimentação de transporte de cargas de 126 milhões de toneladas. Houve uma queda, por conta da seca do Norte, mas este ano a gente espera um crescimento para 130 milhões de toneladas, com o foco na soja, milho, bauxita e ampliação de movimentação de contêineres.

Aqui fala um pouco da criação da Secretaria Nacional de Hidrovias.

A dragagem do Rio Madeira, Senador Alan...

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... aquela região que é fundamental e que o Senador Eduardo Braga, o Senador Omar Aziz, muitos Senadores... O Senador Marcos Rogério, lá atrás, se não me falha, fez um pronunciamento sobre a preocupação dele com as secas naquela região.

O que é que acontecia? Naquela região do Rio Amazonas (Manaus, Itacoatiara) e do Rio Solimões (Coari, Benjamin Constant, Tabatinga), sempre houve, naquele momento... Historicamente, sempre há seca naquela região. E veja, Senadora: ia acontecendo todo ano, independente do governo, e o ministro ia fazendo emergencial, fazia emergencial, fazia emergencial... Então, não havia um planejamento e havia uma descontinuidade por falta de planejamento do setor produtivo. Nós construímos uma licitação, ao lado do Tribunal de Contas; agora, para essa dragagem, a gente já tem empresa ganhadora, para que, independente do governo... Nos próximos cinco anos, essa empresa já tem a obrigação de fazer as dragagens, para que não possa ter nenhuma paralisa para o escoamento da produção daquela região. Esse foi um avanço importante.

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Falando um pouco de investimentos públicos, a gente tem... Se vocês pegarem - esse é um dado em que cabe uma reflexão -, em quatro anos do Governo anterior, nós tivemos R\$500 milhões de investimentos, chegou a R\$500 milhões, aproximadamente; em dois anos, 2023 e 2024, foram quase R\$800 milhões de investimentos, mais que o dobro; e, neste ano, 2025, em que a gente está acelerando a carteira de investimentos públicos, vamos chegar a quase um R\$1 bilhão. Ou seja, em 2023, 2024 e 2025, serão mais de R\$1,5 bilhão de investimentos nas hidrovias do Brasil. E um dado importante: os árabes e os chineses estão procurando muito o Governo, para a gente poder avançar.

Aqui são obras de IP4, que é muito importante para a Região Norte do país.

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - O Pedral do Lourenço, o famoso Pedral do Lourenço: foram 12 anos para a gente poder ter essa licença ambiental - 12! -, prejudicando completamente o Arco Norte do Brasil e, sobretudo, aquela região do Tocantins ali, que é estratégica para o escoamento da produção, de que o Senador Zequinha, lá atrás, tratou comigo.

O Senador Zequinha me deu um dado, que depois eu fui estudar, e fiquei preocupado com esse dado. Ele disse: "Silvio, com o Pedral do Lourenço feito, nós vamos sair de 2 milhões de toneladas para 20 milhões de toneladas de escoamento do agro naquela região". Então, o que é que acontece? Nós estivemos com a Ministra Marina. É uma decisão política do Governo.

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - A expectativa - está ali o nosso Secretário Nacional de Hidrovias - é que agora, no mês de maio, a gente esteja com a licença ambiental do Pedral do Lourenço pronta, para que a gente possa fazer essa obra. Vai dar em torno de R\$1 bilhão; já tem R\$400 milhões esse ano alocados por parte do Orçamento do Congresso Nacional, para que a gente possa fazer essa obra estratégica para o desenvolvimento do agronegócio do Brasil, entre outros insumos que serão transportados naquela região.

Além disso, a regulamentação da BR do Mar, que vai dar segurança à navegação brasileira.

A BR dos Rios. A expectativa, Senador Jorge, é de que a gente possa, em junho, assinar a BR dos Rios - e o senhor não está nem convidado, mas intimado a estar presente -, porque a gente está criando segurança jurídica para que se tenha um marco para os próximos dez anos. Então, a gente está criando esse investimento estratégico para a fundamentação da BR dos Rios.

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Então, algumas dragagens, alguns investimentos.

Eu vou concluir, Senador.

Aqui é um dado importante...

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.*) - Essas são perguntas para o senhor.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Perfeito.

Eu tenho uma excelente relação com o ex-Ministro Paulo Guedes. Eu sempre conversei com ele sobre a importância de a gente poder preservar o Fundo da Marinha Mercante.

Em determinado momento, esse fundo voltou para o OGU. Numa das primeiras conversas que eu tive com o Presidente e com o Ministro Haddad, eu disse: "Olha, Ministro, Presidente, não há projeto sem crédito no mundo. Não há projeto sem crédito".

A primeira medida que nós temos que tomar é preservar, nos próximos quatro anos, o Fundo da Marinha Mercante para a gente investir na navegação brasileira. Nós temos hoje quase 35 bilhões de recursos disponíveis de operações. Quando eu fui ver, o que é que tem de projeto de navegação? Tinha em torno de 20 bilhões. Aí, eu convenci o Governo. Disse: "Olha, vamos fazer assim: o que é navegação de projeto é prioridade no Brasil - vamos fortalecer a indústria naval e a indústria de navegação -, mas tem muitos projetos portuários estratégicos no país que precisam de crédito". Então, vamos passar a financiar de maneira mais objetiva parte do Fundo da Marinha Mercante, financiar projetos portuários em Santa Catarina, no Espírito Santo, no Amapá, no Rio Grande do Sul, do Senador Heinze, que vai buscar recursos do Fundo da Marinha Mercante, o ITG02 agora, no Rio, na área da mineração. Financiamos quase 4 bilhões do grupo J&F, que está fazendo 400 barcas que vão atender aquela região norte e sul do Brasil, que vão escoar minério para o Rio Paraguai, que vão fazer todo o escoamento subindo ali aquela região. Então, o Fundo da Marinha Mercante...

Veja que dado importante: contratados de obras já em andamento e que vão iniciar... Para vocês terem uma ideia, Senadora e Ministra Tereza, veja, Senador Jayme, que dado impressionante sobre o qual cabe uma reflexão do Senado da República: em quatro anos passados, praticamente o programa não avançou na expectativa que poderia ter avançado. Foram feitos, de operações, de contratos assinados, R\$1,5 bilhão. Em dois anos, nós assinamos R\$6,5 bilhões de contratos e, agora, para 2025 e 2026, vamos assinar mais R\$16 bilhões. Isso significa dizer que, no Governo do Presidente Lula, em quatro anos, nós vamos assinar, do Fundo da Marinha Mercante, entre navegação, indústria naval e setor portuário, o equivalente a R\$22 bilhões, o que terá um efeito prático na melhoria da logística brasileira, mas sobretudo no estímulo à economia do país.

E, de projetos já aprovados pelo Comitê Gestor do Fundo da Marinha Mercante, nós tivemos, de projetos aprovados nos quatro anos anteriores, R\$44 bilhões - perdão, R\$14 bilhões - e, agora, de projetos aprovados... Eu tenho me dedicado a isso permanentemente, atendendo lá no ministério o setor produtivo, até porque eu acho que nós temos que priorizar a agenda do setor produtivo brasileiro, nós temos que homenagear quem produz no país. Quem defende o trabalhador não é só o sindicato, não; quem defende o trabalhador é quem produz e quem gera emprego no Brasil. E é por isso que a gente tem trabalhado para fortalecer o setor produtivo brasileiro. Então, nós temos aí... podemos chegar a ter de contratos aprovados quase R\$80 bilhões. Senador Confúcio, imagine o Brasil ter de contratos aprovados e assinados para os próximos dez, quinze anos, quase R\$80 bilhões de investimentos no setor.

"Mas, Silvio, esse dado existe?" Existe. Só a Wilson Sons pegou quase 2 bilhões de investimentos. Então, a gente vai pegando um detalhamento... Quando a gente pega esses dados, são animadores e dialogam com a necessidade do agronegócio brasileiro.

Aqui fala um pouco da regionalização, porque a gente tem tido um olhar para a regionalização: Amazonas, Pará, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia. O Nordeste também está fazendo algumas operações. Aqui é só um detalhe para não me adiantar muito.

Aqui são as concessões de hidrovias. Isso aqui é uma prioridade nossa. Nunca houve, Senador, hidrovia no Brasil. Isso é uma coisa incompreensível por nós da parte da classe política brasileira. A gente está focando agora em seis hidrovias no Brasil: a primeira é do Rio Paraguai, que é o Paraguai-Paraná, já está em audiência pública - a gente espera investimentos de quase R\$3 bilhões na hora em que essa modelagem estiver pronta, e já há alguns grupos hoje interessados em fazer a concessão do Rio Paraguai -; a do Rio Madeira, que é estratégica naquela Região Norte do país; Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul, que vai subindo todo o escoamento para a região da América do Sul brasileira; a do Tocantins, de que eu falei agora há pouco, a Hidrovia do Tocantins, que, depois da obra do Pedral do Lourenço feita, vai ampliar de 2 milhões de toneladas para mais de 20 milhões de toneladas o escoamento da produção; a do Tapajós, no Mato Grosso, que está em estudo no BNDES - a do Tocantins já está em estudo no BNDES -; a Hidrovia Verde também, que está em estudo; e a do São Francisco.

Essa hidrovia do São Francisco foi lá atrás pensada na década de 1950. Essa hidrovia, Senador Zequinha, pode nos ajudar demais. Por exemplo, Pernambuco tem um grande potencial na área da avicultura, tem um grande potencial no setor gesseiro. Então, o setor da avicultura, o setor da pecuária, o setor da suinocultura ou da piscicultura precisam se alimentar de ração. Então, com a Hidrovia do São Francisco feita, a gente vai pegar o milho do oeste da Bahia e o milho do sul do Piauí e escoar para Pernambuco, da mesma forma como a gente pode estimular o polo gesseiro do nosso estado para subir para a Região Nordeste do Brasil e sul de Minas Gerais o gesso - até porque está vindo o gesso da Espanha e está prejudicando a economia do Estado e da Região Nordeste -, como também a gente tem a fruticultura, a gente tem a

piscicultura, tem outras regiões, como você conhece bem a piscicultura, Senador Jorge, do Nordeste, então a gente está tendo olhar para essa região.

E há a Hidrovia do Parnaíba, que a gente está anunciando agora no mês de maio, possivelmente será R\$1 bilhão de investimentos, feitos pelo Governo do Estado do Piauí, que vai ajudar no escoamento de minério, de fertilizantes, de grãos da Região Norte do Brasil.

Então, nós precisamos muito do Senado Federal no apoio a essa agenda hidroviária brasileira, porque essa não é uma pauta apenas do Governo do Presidente Lula, essa tem que ser uma pauta do Brasil, tendo em vista os grandes desafios que nós temos colocados no escoamento do agronegócio brasileiro.

Aqui fala um pouco da sustentabilidade: da transição energética; da COP 30; do Comitê Interministerial de Navegação, que nós criamos; da agenda da sustentabilidade, em que a gente tem que focar; como eu disse lá atrás, na apresentação da aviação, do SAF, que é fundamental; da questão de financiamento: do Fundo Nacional de Aviação, dos R\$4 bilhões para aviação, das debêntures, que a gente criou ao lado do setor produtivo - a gente tem feito operações de debêntures no ministério; é a primeira vez que a gente está fazendo, na história, a operação de debêntures no setor portuário brasileiro -; do Reporto, em que o Senado e a Câmara nos ajudaram muito, que nos ajuda a preservar a nossa competitividade com o mercado internacional; do guia de financiamento que nós lançamos no ministério.

Senador, a gente termina falando muito - até para não ficar um monólogo -, mas eu quis apresentar um pouco do que nós estamos fazendo à frente do ministério.

Não é uma tarefa fácil, a gente sabe disso, a gente sabe dos desafios que estão colocados para a agenda da infraestrutura brasileira, mas eu estou muito confiante com o momento que vive o Brasil e com o momento que vive a agenda da aviação, do setor portuário e do setor hidroviário brasileiro.

A gente pode, nesses próximos cinco anos, se transformar em uma das grandes potências mundiais. O Brasil saiu da 12ª economia para a 10ª. Podemos chegar, em dois anos, à 8ª economia do mundo, e o agronegócio... Não tenho dúvida de que daqui a 15 anos pode faltar alimento no mundo, e o Brasil será, como já é hoje, o grande celeiro de consumo do mundo, e a gente tem que estar preparado, preparado com o setor produtivo, com o setor público, para fazer com que o Brasil cresça, se desenvolva, gere emprego, gere renda e que a gente possa, sobretudo, resgatar a esperança dessa nova geração de brasileiros que acreditam num país mais justo, mais solidário, mais humano e mais fraterno.

Então, muito obrigado pelo convite que recebi de poder vir aqui ao Senado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço ao Ministro Silvio Costa Filho pela exposição que faz, exposição longa, mas rica em detalhes e abordando dois temas que são centrais para o desenvolvimento do país, dois setores que são extremamente sensíveis à política de infraestrutura: o setor da aviação e o setor dos portos, da navegação brasileira. Eu acho que o Brasil tem um desafio para além dos investimentos que você tem direcionados a cada um desses modais, você tem uma necessidade no Brasil de fazer uma discussão, uma discussão que não se centre apenas no modal em si, que é a discussão da intermodalidade.

Você fala de um modal que é tão estratégico para o desenvolvimento da logística brasileira, que é o das hidrovias, da navegação, e aí você tem, paralelamente a ele, como corredor necessário, o setor rodoviário e o ferroviário. A gente tem - e isso é uma situação que se arrasta ao longo dos anos, ao longo dos tempos - uma política que muitas vezes é focada, cada uma dentro do seu setor, mas não tem essa capacidade de integração, da visão. O que está fazendo o Ministério da Infraestrutura, agora o Ministério dos Transportes no sentido de viabilizar uma política eficiente, que integre os modais? Porque não tem porto forte, não tem hidrovia forte se você não tem uma rodovia bem estruturada, uma ferrovia bem estruturada, portos secos, portos de integração, para você fazer chegar o escoamento até as nossas hidrovias.

Só para se ter uma ideia - aí arrastando um pouco para o quintal de casa - o Ministro Silvio Costa falou aqui de cento e poucos milhões de toneladas de escoamento da nossa produção pelas hidrovias. Dessas cento e poucos mil toneladas, 14,5 mil toneladas passaram pelo porto público e pelos portos, terminais privados lá do Estado de Rondônia, da nossa capital Porto Velho. Só para se ter uma ideia da dimensão que é, o potencial que nós temos. E onde está o gargalo, Senador Confúcio? O gargalo está no acesso até os portos.

O Senador Zequinha apontava para o Ministro Silvio, aqui, um desafio que é do Pará. E olhando para cada região, nós vamos encontrar essa mesma dificuldade. Você tem uma solução inteligente de menor impacto ambiental mais barata, que é o modal hidroviário, mas você tem ao mesmo tempo, ao lado, o grande desafio que é promover a integração até esses pontos de embarcação e, enfim...

Então, meu cumprimento a V. Exa. pela presença e pela riqueza de detalhes que trouxe à Comissão de Infraestrutura, à Comissão de Desenvolvimento Regional.

Passo, nesse momento, a ouvir aqui o conjunto dos Senadores e das Senadoras que se inscreveram, inicialmente priorizando os Parlamentares que são subscritores dos requerimentos. Tem o Senador Confúcio Moura, a Senadora Tereza e o Senador Amin, que também foi subscritor - quem foi, da CDR? -, e a Senadora Dorinha, que não está.

Eu faria, nesse primeiro bloco...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - A Profa. Augusta também é subscritora.

Então, eu faria, nesse primeiro bloco, os subscritores, e na sequência os demais Senadores, em blocos de três.

O Senador Heinze também está pedindo para se inscrever.

O Senador Confúcio Moura foi o primeiro que apresentou; e a Senadora Tereza.

Senador Confúcio, eu posso ouvir V. Exa. Se V. Exa. permitir, a Senadora Tereza me fez um comunicado de que precisa... Como ela é subscritora também, e é a primeira mulher a solicitar a palavra, nós vamos fazer essa distinção.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Pela ordem.) - Como bons conservadores, primeiro as damas, não é isso, Senador Confúcio?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Vou conceder a palavra à Senadora Tereza Cristina.

Na sequência, como autor, o Senador Confúcio Moura.

A SRA. TEREZA CRISTINA (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MS. Para interpelar.) - Muito obrigada, Presidente Senador Marcos Rogério.

Eu quero agradecer ao Senador Confúcio pela gentileza de me conceder a primazia de fazer a primeira fala.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Com alegria.

A SRA. TEREZA CRISTINA (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MS) - Ministro Silvio, parabéns pela apresentação. Acho que nós hoje ouvimos aqui o conjunto da obra do que o seu Ministério vem trazendo e isso é muito importante para que os Senadores saibam o que está acontecendo, até para que a gente possa ajudar em projetos que estejam tramitando nesta Casa, olhando o Brasil como um todo. E o senhor tem razão quando o senhor falou que as hidrovias no Brasil nunca foram priorizadas. O meu Estado do Mato Grosso do Sul tem duas grandes hidrovias, a do Paraguai e a do Paraná: a do Paraná, com mais dificuldades, porque temos muitas eclusas para serem ultrapassadas pelo rio por conta das hidrelétricas; e a do Paraguai, que não tem nenhuma eclusa, mas na qual nós temos um problema sério. E é um problema - e eu gostaria de deixar uma pergunta - que eu tenho certeza de que reflete em todas as outras hidrovias: é o problema ambiental.

Então, se nós não resolvermos o problema das licenças de maneira célere, olhando o desenvolvimento do país... Nós já temos um problema de planejamento, como bem colocou aqui o Senador Marcos Rogério, e nós precisamos dessa integração. O processo é multimodal. Ele precisa de rodovias, ele precisa de ferrovia, ele precisa de hidrovia, porque, diferentemente dos Estados Unidos, que têm uma hidrovia que corta o país, facilitando o acesso de toda a área produtiva dos Estados Unidos, meu querido Senador Confúcio, levando para o mar a produção americana, aqui a nossa produção está no interior. Então, nós precisamos mais ainda dessa multimodalidade do sistema de logística para o Brasil, barateando custos de produção.

E a gente sabe que, onde a hidrovia funciona, você diminui muito o custo de produção. O Brasil consegue produzir uma soja mais barata que o resto do mundo, tendo todas essas dificuldades de logística que nós temos: de sermos um modal rodoviário preponderantemente, de termos ainda poucas hidrovias, poucas ferrovias.

E esse é um assunto também que não está na sua pasta, mas que nós temos que ter como prioridade. Aí nós falamos em meio ambiente, mas a gente coloca caminhão à vontade, soltando, emitindo gases de efeito estufa para o mundo, emitindo...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. *Fora do microfone.*) - Aos bilhões de toneladas.

A SRA. TEREZA CRISTINA (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MS) - ... aos bilhões, e a gente não prioriza ferrovia, não prioriza hidrovia.

E a hidrovia talvez seja o modal mais barato. Eu até não tenho esse levantamento, mas deve ser o quilômetro mais barato que a gente tem de escoamento de safra.

A agricultura brasileira está pronta para produzir muito mais do que produz hoje. Ela está pronta! É o único país do mundo que, se tiver um problema "olha, precisamos produzir mais"... Toda hora a gente ouve: "Os 40 milhões de terras degradadas...", e o Brasil não precisa derrubar uma árvore sequer para produzir e ainda temos o que derrubar para produzir pelo nosso Código Florestal, podemos ainda produzir mais com essa abertura de novas fronteiras aí no Matopiba. Enfim, então, a importância da logística para a agricultura - para tudo, mas principalmente para a agricultura - brasileira é fundamental, e para alimentar o mundo.

Então, eu fico muito feliz de a gente ter a hidrovia sendo priorizada.

O meu estado tem lá a hidrovia do Paraguai - o senhor colocou que vão construir 400 barcas para levar minério -, que pode trazer diesel da Argentina, pode trazer fertilizantes do mar; leva soja, enfim, tem uma mão dupla, tirando o caminhão das rodovias. Agora, tem que ter prioridade. Nós não podemos ter lá o Pedral. Há quantos anos o senhor colocou? Doze anos, vinte anos? *(Pausa.)*

Doze anos que se fala desse bendito Pedral e não se tem a licença para explodir lá. É a mesma coisa na hidrovia do Paraguai. Nós precisamos explodir umas pedrinhas lá, nem é tão grande assim, e aí nós não temos o licenciamento.

Então hoje nós temos esse problema que precisa ser ultrapassado. Problemas tem, mas nós temos como mitigar. Então nós não vamos acabar com o mundo, porque nós vamos explodir uma pedra, mas nós estamos tirando milhões de toneladas de CO₂, que são emitidos por caminhões, quando a gente resolve um problema de uma hidrovia e também de portos, em que a gente tem caminhões acumulados para poder exportar. Então eu fico por aqui.

A minha pergunta é a seguinte: nós vamos ter prioridade mesmo? Esses recursos serão alocados mesmo, do Fundo da Marinha Mercante? Eles vão ser colocados? Porque isso é fundamental para o desenvolvimento do nosso país e para o desenvolvimento da nossa agropecuária.

Obrigada, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. *Fazendo soar a campainha.*) - Muito obrigado, Senadora Líder Tereza Cristina.

Conforme anunciado, na sequência, o Senador Confúcio Moura. Eu vou ouvir o conjunto de três Senadores. Na sequência o Ministro responde, e assim a gente segue para os demais inscritos.

Muito obrigado.

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Para interpelar.) - Sr. Presidente, primeiro eu quero agradecer a V. Exa. por ter pautado esta audiência pública, onde podemos constatar o interesse pelo número de Senadores presentes, inúmeros convidados, assessores, consultores, técnicos e provavelmente empresários do ramo estão aqui no plenário, e muita gente assistindo à distância pela internet.

Quero agradecer ao Sr. Ministro também por atender ao nosso convite. É muito importante a sua presença aqui.

(Soa a campainha.)

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Foi muito didático em sua explanação. Eu até tinha feito uma exposição escrita, mas vou dispersar, porque o senhor esclareceu grande parte do que eu escrevi aqui. Eu tenho observado, Sr. Presidente... Vou destacar aqui três ou quatro Parlamentares, ao longo do meu convívio aqui no Parlamento, os quais lutavam muito por infraestrutura portuária e aeroportuária. Eu vou falar do mais antigo, Alberto Silva, do Piauí, que foi, além de Governador, foi Senador e foi Deputado Federal. Ele lutou realmente muito pela navegabilidade do Rio Parnaíba. Ele discursava incessantemente falando das belezas do Delta do Parnaíba - fantástico -, ele queria que o Parnaíba se comunicasse com o Brasil inteiro, esse era o sonho do falecido Parlamentar, brilhante Governador Alberto Silva.

Aqui mais recente em nosso meio, contemporâneo, o Irajá, o tanto que o Irajá tem falado do Pedral do Lourenço, do derrocamento do Pedral do Lourenço. Eu acredito que a metade dos discursos do Irajá nas Comissões e no Plenário, é falando do mesmo tema. Isso é muito importante, emite uma energia tão boa, que chegou ao ponto agora de o ministro alocar um recurso de 1 bilhão e pouco para fazer o derrocamento do Pedral do Lourenço, que será um investimento fantástico para a melhoria da navegabilidade do Rio Tocantins na sua plenitude, é uma integração maravilhosa.

E tem mais um que os velhos Parlamentares aqui podem lembrar, do Deputado Nilson Gibson, de lá de Pernambuco. O tanto que o Nilson Gibson falava no Plenário - o senhor bem sabe disso, seu pai foi colega do Nilson Gibson -, o tanto que ele falava do Porto de Suape, e está lá o Porto de Suape funcionando, pela energia daquele Parlamentar brilhante. Eu não sei se ele é vivo ou falecido, mas ele deixou marcas aqui nos *Anais da Câmara dos Deputados*.

Por fim, cito mais um, que é o Francisco Ariosto Holanda, que foi também Deputado Federal, Ministro, secretário de estado lá no Estado do Ceará, o Porto de Pecém. Toda aquela área portuária de Pecém foi um trabalho fantástico, didático, repetitivo de Francisco Ariosto Holanda.

Então, eu destaquei quatro nomes aqui só para observar como é importante a defesa de pautas de integração e de infraestrutura no país. Mesmo assim, um Parlamentar... Aparentemente era só um discurso, mas, devido à sua renitência e repetição, a coisa aconteceu. Então, eu tiro o chapéu para esses brilhantes Parlamentares e tantos outros - eu não vou me lembrar de todos aqui - que têm trabalhado essas pautas fantásticas sobre a infraestrutura portuária e também a área de logística.

Eu agradeço muito a visita. Eu não vou fazer nenhuma pergunta. Sobre as perguntas de Rondônia, V. Exa. explicou muito bem, o que realmente interessaria muito a nós lá do estado. O Senador Marcos Rogério também já pontuou alguns pontos extremamente importantes.

Eu agradeço a V. Exa. e o parabenizo pela sua presença honrosa. E foi o motivo que me fez ser o autor, com os outros colegas, do convite para estar aqui presente, porque eu sei que o tema seria palpitante, interessante. Realmente todos aqui estão movidos e satisfeitos com a sua explanação.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, nobre Senador Confúcio Moura.

Na sequência...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Eu queria pela ordem...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pela ordem, Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - ... só um minuto.

A nossa Ministra já falou como mulher e acho que o mais velho quase aqui também tinha o direito, até pelo Estatuto do Idoso, né? *(Risos.)*

É só um minuto.

Eu só quero cumprimentar o Ministro Silvio Costa aqui.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Obrigado.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Eu confesso que saio extremamente animado desta audiência de V. Exa. aqui, porque, na verdade, é só notícia ruim que nós temos.

(Soa a campanha.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - A sua fala aqui, confesso, me encheu de satisfação e sobretudo de esperança, na medida em que, se o que o senhor falou de fato acontecer - e eu espero que aconteça -, realmente estarão sendo contempladas todas as regiões do Brasil, seja na questão aeroportuária, seja na questão dos nossos portos.

Enfim, eu só quero pedir para o senhor uma coisa. Lamentavelmente, o transporte aéreo no Brasil, a cada dia que passa, parece que está de mal a pior, na medida em que nós lá de Mato Grosso, sobretudo ali da região da grande Cuiabá, que congrega mais de 1,2 milhão de habitantes, temos muita dificuldade em relação aos voos. As companhias de transporte aéreo reduziram sobremaneira o número de oferta de aeronaves.

Dito isso, eu queria pedir a V. Exa. para fazer uma intervenção junto a essas companhias para melhorar. Lamentavelmente, em Cuiabá, hoje nós temos três, quatro voos. Muitas vezes temos que sair de Cuiabá, ir a São Paulo para vir a Brasília. A maioria dos voos está acontecendo dessa maneira, além de serem caríssimas as passagens - é bom que se esclareça aqui. Acho que é uma das tarifas mais caras do Brasil. Eu faço esse apelo ao senhor, como Senador já no segundo mandato, Prefeito da minha cidade por três mandatos, Governador, eu faço esse reclame aqui, pedindo sua intervenção junto às companhias aéreas para melhorar a oferta de números de aeronaves lá, para fazer o transporte da população mato-grossense, porque ali concentra praticamente todo o estado, em que pese nós já termos lá em Sinop voo direto para algumas partes do nosso país. Espero que possamos também melhorar o ambiente em relação a essa questão que eu estou falando, que é muito grave. Há uma reclamação da população mato-grossense em relação a essa oferta.

E, concluindo: foi internacionalizado o Aeroporto Marechal Rondon, lá em Cuiabá. Foi uma luta incessante de todos nós há alguns anos, mas, graças a Deus, está internacionalizado. Mas nós não temos nenhum voo internacional, Senador Alan Rick, lamentavelmente.

Eu queria pedir a V. Exa. sua intervenção para que uma dessas companhias, seja a Gol, a TAM, a Azul, qualquer uma que seja, também ofereça um voo internacional passando por Cuiabá. Não adianta um aeroporto ser internacionalizado e não ter nenhum voo; ter a estrutura da Anvisa, do Ministério da Agricultura, da Polícia Federal, mas não ter o voo. A gente está jogando, desperdiçando dinheiro público em relação a uma coisa que não acontece.

Ademais, se eu fosse falar, eu iria falar muito aqui.

Cumprimento V. Exa. Estou muito feliz, vou sair daqui verdadeiramente fascinado pela sua fala aqui, pelo fato de que, com certeza, esse é o Brasil que nós queremos.

Muito obrigado, Senador Marcos Rogério.

Obrigado, Silvio. Parabéns!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Jayme Campos.

Eu acho que há controvérsia em relação à idade, viu? *(Risos.)*

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Há muita, Amin?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - É apelar demais, né?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Cabelo branco facilita a essa gente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ninguém ousa questionar.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E prejudica a mim...

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Nós dois aqui!

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A mim e ao Confúcio.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Esperidião Amin, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Eu serei o mais conciso possível, mas tenho perguntas para fazer.

Vou iniciar cumprimentando o Ministro pela exposição.

Eu costumava dizer para o Silvio Costa, pai, que se eu tivesse alguma vez uma situação judicial em que eu tivesse pouca razão, Silvio Costa seria a solução. *(Risos.)* Ele era o melhor advogado para as causas difíceis, para não dizer causas perdidas. Mas a sua capacidade de exposição... E ele sabe disso, ele gostava. Isso ajudava a banca, a advocacia dele a ser valorizada.

Mas eu quero cumprimentá-lo pela exposição, pelas atitudes que eu pude testemunhar até aqui.

E vou começar falando sobre a questão de suas estatísticas. Quando o senhor apresenta as estatísticas, por exemplo - se consegue recuperar -, de movimentação aérea, voos, nós temos que pegar 2019 como início. Porque 2020 foi um fiasco, 2021 também. Então, a grande dúvida é a seguinte: nós recuperamos mais ou menos do que os Estados Unidos o patamar de 2019. Até onde eu acompanhei a nossa recuperação - positiva, portanto -, nós já estávamos com 8% acima de 2019, mas eu não tenho o dado atual.

Isso vale para portos também. Movimentação portuária de 2020, ainda que tenha sido menos afetada... Mas se o senhor começar por 2022 as estatísticas, o senhor não vai nos dar a realidade de que nós precisamos, quando pleiteamos lá no ministério, por exemplo, a questão da segunda pista do Aeroporto de Navegantes - e aí temos que assumir o encargo de fazer a pesquisa de demanda. Estou falando de uma matéria que está no Supremo Tribunal Federal, que não é da sua responsabilidade, mas a dúvida é essa.

E no caso lá, queria deixar uma questão para o senhor mandar estudar. Os blocos, no nosso caso - Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul -, tiveram nove aeroportos concedidos, concessionados, como queira, num único leilão, o Bloco 6.

Comenta-se - e vou dar aqui um nome - que a CCR contratou quatro bancos para fazer a modelagem da venda, ou da cessão, subcessão, não sei como vai ser...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Não, a concessão é dela; ela ganhou.

Como é que vai ser a subconcessão?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. *Fora do microfone.*) - Quarteirização.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas tem que ser por bloco, senão vai acontecer de separar filé-mignon da carne de pescoço.

Então, eu queria alertar, especialmente diante da presença aqui do Secretário Nacional de Aviação Civil... Eu não estou criticando a CCR, não, mas uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa. Se eu ganhei um leilão de um pacote, eu posso vender o filé-mignon do pacote? É uma questão jurídica que eu coloco, porque nós queremos que o senhor possa sempre dizer que está multiplicando as concessões, mas temos que ter uma avaliação do que está acontecendo com as concessões. Então, acho que uma ação sua junto com a Anac, a Secretaria Nacional de Aviação Civil, para avaliar o desempenho das concessões, como já existe avaliação do desempenho dos aeroportos.

Nós já estamos ficando um pouco... Parece até gauchada - né? Só porque o aeroporto de Florianópolis foi tetracampeão, eles começam a ficar... *(Risos.)*

Parece um gaúcho, padrão Luis Carlos Heinze, que, pela sua postura germânica, sempre é altivo.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, o que eu queria colocar para o senhor são estatísticas, tanto para portos quanto para aeroportos, porque isso vai dimensionar a nossa potencialidade.

E a comparação, no caso do transporte aéreo, é de 2019. Eu até deixaria essa pergunta: nós, em relação aos Estados Unidos, estamos abaixo ou acima na recuperação?

Segundo, queria chamar a sua atenção aí na área dos portos, nesta semana está se realizando, em Londres, o último debate da IMO (International Maritime Organization), que vai definir um novo combustível. As mais longas rotas de importação e exportação do mundo são as nossas, especialmente as do Sul do Brasil, mas do Norte também, porque nós compramos e vendemos para o Hemisfério Norte. O senhor já imaginou se eles mudam o combustível do *bunker oil* para o hidrogênio verde - e nós não temos nem navio, nem porto habilitado - e aplicam uma multa de 100% sobre o frete? Já imaginou? Onde é que vai parar a nossa competitividade? Então, eu queria...

Quem tem acompanhado esse assunto é o pessoal da Marinha e do Ministério das Relações Exteriores, mas esse conclave lá para eleger o Papa termina dia 11 de abril. E eu queria reforçar essa necessidade em nome da competitividade do país. Eu, pessoalmente - quem sou eu? -, acho que, se nós conseguirmos defender o combustível, o álcool de cana, o etanol, e os Estados Unidos, do milho, nós faremos uma boa aliança com os Estados Unidos e incluiremos a África, que é onde se pode plantar ainda, Seif; na Europa, não dá para plantar. E o hidrogênio verde, que se apregoa, eles não têm energia para produzir o hidrogênio verde. Então, o combustível marítimo pode ser uma armadilha e pode ser uma coisa muito boa para nós, depende de estarmos atilados e ligados a isso.

Queria lhe fazer um apelo sobre aeroclube. Fiquei muito feliz quando o senhor falou da formação de pilotos. Eu tive o privilégio de fazer o curso para brevê de planador e pude arcar com as minhas despesas, mas tem muita gente cuja família não pode custear, e os nossos aeroclubes, que agora são chamados de CIACs, prestaram e prestam um serviço extraordinário ao país - me ajude aí, Tomé! Eu gosto muito do Tomé, porque eu nasci no Dia de São Tomé e também só acredito depois de conferir. *(Risos.)*

Eu acho que apoiar com bolsas - eu até incluiria isso no Pé-de-Meia, isso é um curso técnico - e apoio aos aeroclubes. Eles, com um grão de areia, fazem um muro historicamente. Eu fiz, num aeroclube de São José, perto de Florianópolis, o meu curso. O Grob Twin 102 está lá ainda, desde 1984, é um Cadillac para pilotar. Então, eles guardam bem as coisas, é um espírito comunitário. Então, eu queria chamar a sua atenção para bolsas e equipamentos.

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Queria concluir, acho que tomei bastante tempo, mas lhe trago aqui contribuições efetivas. Eu queria chamar a atenção... Eu sou procurador do Kajuru, então o senhor vai me dar mais um minuto. O Senador Kajuru Nasser, no dia 18 de março, fez um pronunciamento, protestando - e o Seif,

o Senador Seif e eu subscrevemos - sobre o fato seguinte: o Governo Federal, a afirmação é dele, mas nós subscrevemos, fez um empréstimo no BNDES para a empresa Azul, ele imagina, ele usa a palavra contrapartida, para atender 12 cidades, duas são de Goiás, duas de Santa Catarina; ambas foram desatendidas. Eu tenho aqui o pedido de informação...

(Soa a campanha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... a resposta que foi encaminhada pela Anac. Eu acho até que esse assunto é muito mais do ministério e da secretaria do que... Então, eu queria lhe entregar essa solicitação, não porque eu queira revogar o princípio muito bem lembrado pela Anac de que existe a liberdade de oferta, claro, e que tem que haver parceria dos governos estaduais, que eu acho que, em Santa Catarina, isso não tem faltado. O nosso amigo Beto Martins é bamba nisso aí, tanto é que, no de Jaguaruna, uma outra empresa - vou dar o nome -, a Latam, já cobriu o espaço aberto, mas é o tal de conferir a efetividade da política. O senhor consegue anunciar 12 aeroportos. E isso, daqui a dois, três meses, deixa de acontecer... Quer dizer, é a efetividade da política pública.

E, finalmente, quero informar que já está apresentado por mim o projeto que disciplina os eVTOLs. Eu acho que, na Anac, principalmente - certo, Dr. Tomé? - o nosso Dr. Roberto Honorato tem interesse nisso. Eu acho que é uma regulamentação indispensável. Nós temos hoje empresas já credenciadas. O *drone* é uma realidade, e esse equipamento de decolagem vertical para transporte de cargas e, daqui a pouco, de pessoas já é uma realidade. O aeroporto de Navegantes seria o segundo do Brasil a estar qualificado para isso, se o projeto se desenvolvesse. Nós estamos lutando, não é nenhuma queixa aqui.

E, finalmente, quero cumprimentá-lo, porque o senhor está fazendo acontecer descentralização também no transporte de carga. E o maior exemplo disso é o caso de Joinville, que está bem encaminhado. Estamos evitando uma barbaridade, pois o senhor imagine um polo metalmeccânico como é Joinville ter que depender de importar e exportar via Guarulhos! Por quê? Isso não é um cartório! E fármaco! Importar e exportar insumo de fármaco. Quantos caminhões a mais nós vamos botar nas estradas, que já estão congestionadas, Senadora Tereza? E, nesse caso, é forçar botar caminhão. Então, como já foi conseguida uma solução emergencial, eu gostaria muito que essa proposta de regulamentação da portaria, que é da Receita Federal, mas que se vai transformar numa mensagem conjunta da Secretaria Nacional de Aviação Civil e da Receita Federal, concretizasse o que também é objetivo do Secretário da Receita Federal, que é descentralizar e não afunilar, criar um gargalo artificial para dificultar o comércio exterior de áreas consolidadas com vocação para isso. Então, eu queria cumprimentá-lo por ter desfeito, nesse caso, uma barbaridade, que aconteceu, e abrir esse cenário para outros, como Cuiabá, como falaram aqui, como Mato Grosso do Sul, outros estados que têm essa vocação já despertada, potencialmente, verdadeira. O que falta é dar licença para executar.

Muito bem. Essas são as minhas colocações, repetindo que eu queria ter um líder assim, mas aí no seu caso... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, nobre Senador Esperidião Amin.

A SRA. TEREZA CRISTINA (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MS) - Senador Marcos Rogério, só um segundinho.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senadora Tereza Cristina, pois não.

A SRA. TEREZA CRISTINA (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MS. Para interpelar.) - Eu quero até me desculpar, porque eu estava com uma emergência, mas que agora já foi sanada, e eu vou ficar aqui para ouvi-lo.

Eu só queria colocar um ponto: Rota Bioceânica, Hidrovia do Paraguai. E aí o Senador Amin tocou rapidamente num problema que é nas hidrovias, em portos. Tivemos este problema, no passado, na crise da pandemia, no Porto de São Francisco, que é: Receita Federal, aduana. Então, nós temos tanto na parte terrestre quanto na parte hidroviária, portuária... Portuária menos, mas a gente precisa ter a Receita Federal trabalhando junto, senão... E o Ministério da Agricultura, por que eu passei por lá e sofri por falta de funcionários para estarem nos portos, para poderem fazer... Tem que se trabalhar num combo para agilizar o escoamento, seja de produtos agropecuários, remédios, enfim, o que for, nos portos e aeroportos brasileiros e nas rodovias também.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senadora Tereza Cristina. Eu vou assegurar a palavra agora ao Ministro, para responder aos questionamentos e às observações feitas.

Na sequência, já anuncio os três próximos Senadores inscritos: Senador Beto Faro, Senador Alan Rick e Senador Jorge Seif.

Ministro.

O SR. SILVIO COSTA FILHO (Para expor.) - Bom, agradeço todas as perguntas, questionamentos e sugestões. Acho que isso é fundamental para avançarmos na nossa agenda do desenvolvimento.

Primeiro, Senadora, em relação à Hidrovia do Rio Paraguai, eu acho que essa é uma obra estratégica para o Brasil. Eu quero concordar com a senhora em relação aos grandes desafios que a gente tem na agenda ambiental, porque a gente sabe, muitas vezes, da burocracia dos órgãos públicos, da dificuldade das licenças, do retrabalho. Isso tem nos tirado efetivamente um gasto de energia grande, mas a gente tem procurado, quase que semanalmente, fazer reuniões com esses órgãos de controle, para que a gente possa avançar nessa agenda de liberação de licenças ambientais para a gente poder prover efetivamente esses investimentos.

Então, especificamente em relação à Hidrovia do Paraguai, a gente está confiante de que em breve a gente deva ter a licença autorizada para que a gente possa avançar nessa concessão. A gente já está fazendo as audiências públicas e, quando a gente tiver autorização, a gente espera que nesse segundo semestre a gente possa fazer a Hidrovia do Rio Paraguai, uma hidrovia que hoje movimenta, há quase dez anos, 7 milhões de toneladas. Com a hidrovia pronta, como a senhora sabe, deve chegar a quase 25 milhões de toneladas de escoamento daquela produção, pegando todo aquele Tramo Norte, Tramo Sul, passando pela Bolívia, pelo Paraguai, pela Argentina, pelo Uruguai. Vai ser um grande *hub* logístico naquela região. Então, isso efetivamente é uma prioridade nossa. Naturalmente, a gente tendo o olhar para preservar a agenda ambiental do Pantanal, que isso, sem dúvida alguma, é um ativo do povo brasileiro. Então, essa questão da hidrovia é uma prioridade nossa.

Segundo, eu concordo integralmente com que a gente tem que avançar no plano logístico, não só do Brasil, mas a gente tem que avançar num plano logístico que dialogue com a América do Sul. Tanto é que a ex-Senadora e Ministra Simone Tebet criou as Rotas de Integração. São cinco rotas, e, nessas rotas, a gente está montando planos logísticos que vão desde a Guiana até praticamente o Uruguai e vão ampliando o diálogo com todo o mercado da América do Sul. Por quê? Porque isso vai desde uma ponte, desde uma estrada, desde uma hidrovia, a um aeroporto binacional, que está sendo construído. Então, esse plano logístico da América do Sul tem que ser ampliado cada vez mais, e a gente está trabalhando nessa direção. Em outro momento, a gente pode falar com mais calma sobre isso.

Eu tenho tentado, ao lado do Ministro Renan Filho, ter um olhar para a logística brasileira. Como é que se tem um olhar para a logística? A gente pega o que é que se tem de ativos, por exemplo, do agronegócio do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, daquela região, e o que é que a gente tem de alternativas de escoamento. A gente tem a BR lá, a gente vai ter uma ferrovia, a gente vai ter aqui uma hidrovia... Porque, dessa forma, a gente vai, independentemente do governo, fazendo um planejamento estratégico para o futuro do Brasil.

Então, a gente tem, hoje, mais ou menos esse plano desenhado e a gente tem atacado, efetivamente, nessa construção coletiva.

E é uma prioridade nossa, Senadora, hidrovias, para que a gente possa avançar nestes próximos anos.

Terceiro, em relação ao Senador Confúcio, que nos indagou sobre a questão da estratégia que esses portos do Nordeste têm... O Porto de Suape e o Porto de Pecém têm um potencial para mais que dobrar as suas capacidades nos próximos dez anos, sobretudo com a Transnordestina pronta.

A Transnordestina pronta, além de atender a todo o Nordeste - Piauí, Pernambuco, Maranhão, Ceará... -, vai ter um impacto estratégico no escoamento, vai fazer o *link* com a Ferrovia Norte-Sul, até escoando por Santos. Então, isso vai ser um *hub* logístico muito forte que o Brasil tem e vai ajudar, efetivamente, no desenvolvimento da região.

E a Hidrovia do Parnaíba, tão falada, que era apenas nos cantos, nos livros do Nordeste, quando se falava na Hidrovia do Parnaíba, hoje, não; há uma decisão política do Governador Rafael, o Governador do Piauí, de fazer essa hidrovia. A gente tem apoiado, e, quanto à parte desses recursos, haverá um financiamento da Eletrobras, já que a Eletrobras tem recursos ambientais de contrapartida que ela efetivamente tem que fazer.

Quarto, Senador Jayme Campos.

Quero agradecer as manifestações de apoio, de carinho, e lhe tenho a suspeição de origem, em relação a mim, porque ele sabe do apreço que tenho a ele. Então, tem uma suspeição de origem, mas - quero agradecer as palavras, agradecer também o carinho da Senadora Tereza, do Senador Confúcio - ele coloca a importância das ofertas de voos.

Eu tenho trabalhado muito isso com o Tomé Franca...

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... o Secretário Nacional de Aviação.

O Brasil tem uma necessidade... Hoje nós temos um *gap*, um déficit aí de quase 8% da necessidade que o Brasil tem na área da aviação. Por quê? Porque as aéreas estavam com dificuldade - e ainda estão - de crédito para poder comprar novas aeronaves e, concomitantemente, houve uma paralisação de fabricação de aviões, por conta da pandemia. Então, isso vai levar mais de dois, três, quatro anos, para que a gente tenha a repactuação definitiva da malha aérea brasileira. Por quê? Porque cada avião, como vocês sabem, demora três, quatro ou cinco anos para que ele possa chegar.

O que a gente tem feito nesse momento? Avançado na aviação internacional, ampliando cada vez mais voos internacionais, e também avançando com crédito, para que as empresas peguem dinheiro, comprem aviões - estamos trabalhando para que elas possam comprar aviões da Embraer, para fortalecer a indústria local -, e a gente ter um planejamento a curto e a médio prazo de retomada de voos. Nós vamos dar uma olhada nessa questão dos voos estratégicos para o Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, para que a gente tenha um olhar com as companhias aéreas...

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... e veja o que está efetivamente pendente, tendo em vista o crescimento do agronegócio, tendo em vista que aqueles três estados juntos, este ano, devem crescer mais de 5% - em 7% já se fala naquela região. Então, esse é um dado muito importante em que a gente precisa de avançar.

Depois, o nosso Senador Amin fez algumas indagações. Começando pelo número de 2019, nós conseguimos voltar ao que era em 2019; em 2019 foi em torno de 117 a 118 milhões de passagens; nós chegamos a 119 agora em 2024; e, se não fosse a cheia lá do Rio Grande do Sul, nós teríamos chegado a quase 123, 125 milhões de passageiros. Por quê? Porque no Rio Grande do Sul, no ano passado, nós perdemos...

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... entre 3 e 3,5 milhões de passageiros que deixaram de ir para o Rio Grande do Sul por conta, infelizmente, do fechamento do aeroporto.

Segundo, em relação à segunda pista, eu acho que a segunda pista é importante que seja viabilizada, mas desde que a gente tenha a necessidade técnica e operacional, validada pela Anac, da efetivação dessa pista. São investimentos na ordem de quase R\$500 milhões, e a CCR não vai fazer esse investimento sem ter esse reequilíbrio. Então, o que nós estamos fazendo? Nós já estivemos com o Ministro Zanin, estamos dialogando com o Governador Jorginho e com o ex-Senador Beto, e estamos construindo uma proposta. A gente está autorizando que essa área da segunda pista hoje ingresse no parque aeroportuário - isso já está validado pelo Ministério de Portos, a primeira etapa foi feita.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Ou seja, volte para o plano diretor do aeroporto.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Volte para o plano diretor do aeroporto.

Na medida em que se tenha a necessidade da segunda pista, a gente vai autorizar esse reequilíbrio, para que essa segunda pista saia efetivamente do papel.

Terceiro, em relação à CCR. A CCR hoje é um ativo do Brasil, é um dos grupos que tem feito no país mais de 15 bilhões de investimentos em rodovias e em aviação. Então eu tenho tentado dialogar com essas concessionárias no Brasil.

Para você ter uma ideia, a CCR... Eu estive conversando recentemente com o Miguel Setas, ao lado do Tomé, tem 15 dias, no ministério. Eu disse: "Olha, está havendo aí uma conversa na rua [não sei como é que chama lá no estado, à boca miúda, como se diz lá no Nordeste] e está-se colocando que existe a possibilidade de venda". Ele disse: "Olha, não. Naturalmente a CCR é um agente financeiro, é uma empresa que dialoga com o mercado".

O mundo está voltando a investir no Brasil, o mundo tem procurado o Brasil, sobretudo agora um pouco por essas medidas protecionistas que estão sendo tomadas ao mercado americano, tanto o é que, nesses três meses, nós tivemos o maior volume de investimento dos últimos anos que ingressaram de recursos extraordinários do exterior aqui para o Brasil. Muita gente não está querendo ficar vivendo na tese só do rentismo, ou seja, está querendo investir em projetos de infraestrutura.

Eu até tenho conversado muito sobre isso com o Governador Tarcísio, tenho conversado com o Governador Ratinho, tenho conversado com o Governador Rafael, que é um excelente quadro hoje do Estado do Piauí, para que a gente possa trazer esses ativos para o país.

Então, por que eu estou colocando isso? Porque a venda da CCR de parte da concessão - ou seja, está ali o contrato de concessão e ela pode vender parte, mas não é permissível a possibilidade de venda de bloco - preserva o ativo positivo, e o negativo termina deixando o prejuízo para que, no futuro, o Estado... ou volte para a Infraero. Isso nós não vamos aceitar, nós não vamos permitir. Se a CCR ou qualquer concessionária quiser fazer IPO, quiser fazer a venda desses ativos para o mercado, ótimo, é importante, mas a gente não vai aceitar que efetivamente tenha venda de parte, preserve o bom

e esqueça o ruim. E a gente tem conversado muito sobre isso com o Fábio Rogério, que está até aí, da CCR, que são as concessionárias.

Dentro disso, até já entrando na questão da Joinville - eu não ia falar, mas vou falar -, há o que a gente está construindo no ministério. Nós vamos anunciar agora, do mês de junho a julho: estamos construindo - o Tomé disse: "Não fale data, não, porque a pressão aumenta!" -, a gente está construindo lá, com Mariana Pescatori, com o ministério, com a Anac e com a iniciativa privada, um amplo programa de fortalecimento dos aeroportos brasileiros, o Investe Mais Aeroportos. Por quê? Porque os aeroportos hoje, como vocês sabem, Senador Marcos, viraram grandes agentes de desenvolvimento regional. Não é mais aquele aeroporto onde a gente desce, pousa e vai embora. Hoje, não. Eles são *hubs* logísticos, não só de lojas... Tem aeroportos que estão hoje com *shoppings* funcionando internamente. Eles estão se transformando, Senador Jorge, em *hubs* logísticos comerciais.

Então, o que é que a gente está fazendo? Nesse programa, Senador Mecias, que a gente deve anunciar agora neste primeiro semestre, que é o Investe Mais Aeroportos, serão grandes *hubs* logísticos, onde a gente vai priorizar o transporte de cargas no Brasil. A gente quer fazer com que esses grandes grupos no Brasil, essas concessionárias, busquem a iniciativa privada para que a gente faça grandes investimentos em aeroportos. Por exemplo, no aeroporto de Petrolina, no aeroporto em Barreiras, no aeroporto de Vitória, no aeroporto de Pernambuco, no aeroporto de Recife, no de Fortaleza, no de São Paulo - entre outros, Guarulhos -, no de Florianópolis. A gente quer fazer grandes *hubs* logísticos onde devem se dar, de investimentos da iniciativa privada, aproximadamente, Senador, o equivalente a quase R\$12 bilhões nos aeroportos brasileiros, e isso só do privado. Isso significa dizer, Senador, infraestrutura regional. E vai gerar emprego, vai gerar renda, vai movimentar a economia. Então, acho que esse é um dado importante que a gente, efetivamente, espera lançar em breve.

Segundo, em relação ao... que foi registrado, a essa questão da preocupação com o combustível marítimo no mundo, a gente tem tratado isso via nosso Ministério de Portos, a gente tem dialogado com esses agentes econômicos. Eu não sinto que, neste momento, vá ter alguma medida de maior tensionamento, que haja uma proibição para ter uma descontinuidade. Mas eu acho que vai haver essa discussão, que já está tendo, para, da mesma forma como está havendo na aviação, através do SAF, que é o novo combustível da aviação, que vai ajudar na descarbonização, a gente tem trabalhado, ao lado do ministério, sob a liderança lá de Mariana, a gestão ambiental de portos sem papel... Navios verdes é o termo com que a gente está chamando lá no ministério, onde a gente tem procurado desenhar esses grandes projetos pela frente, porque a gente tem, Alex, uma agenda ambiental visando à sustentabilidade.

E duas preocupações que eu tenho: tanto o SAF como o... são dois combustíveis verdes que dialogam com o futuro do mundo, da globalização, mas a gente tem que discutir o preço, porque não adianta... É fundamental, todos nós defendemos a agenda ambiental, mas o que a gente tem que discutir é o custo logístico, porque não adianta também ter preços, dos que já são pagos hoje, que impactem economicamente o agronegócio, que impactem a economia dos países, prejudicando o escoamento da produção no Brasil. Então, é um olhar que a gente está tendo para que a gente possa avançar.

Em relação aos aeroclubes, eu acho importante, a gente tem tentado fazer o programa de fortalecimento dos aeroclubes brasileiros, que não são apenas para pouso de King Air, de Seneca, de aviões menores, que os aeroclubes servem também, mas também escolas de preparação, encontros de lazer dos pais com os seus filhos, o fortalecimento dessa aviação. Nisso a gente está trabalhando, mas o grande fato de qualificação e capacitação que a gente está fazendo são parcerias com a Embraer e com a Boeing, que estão levando hoje alunos de todo o Brasil, até alunos de escola pública, para que eles possam fazer, lá em São Carlos, lá em São Paulo...

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... esses cursos de qualificação e capacitação profissional.

Em relação ao nosso Kajuru, em relação a essa demanda da Azul, eu já conversei com o Kajuru, a gente tem trabalhado com o nosso Tomé. Vou registrar o Kajuru, da voz ativa do Senador Amin, em defesa não só do Estado, mas também do Estado de Goiás e da região, para que a gente possa tocar isso conjuntamente.

Quero registrar a importância da rota oceânica, Senador, e depois eu quero lhe fazer uma visita, ao seu gabinete, Alex, para que a gente possa - eu, você e Dino - ouvir a nossa Senadora, que - não é porque estou na frente dela - foi uma excelente Ministra da Agricultura do Brasil, ela sabe do apreço que tenho por ela, pela contribuição que a senhora deu ao setor do agronegócio brasileiro. O Brasil tem uma dívida histórica com a senhora, eu digo isso pessoalmente e publicamente, porque é importante que a gente faça esse registro. E que a gente possa fazer essa discussão também da rota oceânica, porque é um ativo em que a gente precisa efetivamente avançar.

E há a preocupação da Receita Federal. A gente está trabalhando junto à Receita, com o Barreirinhas, para que a gente possa avançar na desburocratização de projetos, que muitas vezes ficam parados um ano, dois anos, três anos, dependendo da Receita Federal. O nosso Secretário Nacional de Portos, Alex, tem praticamente... Mensalmente a gente tem feito uma

reunião com a Receita. A gente fez uma ordem de prioridade nos projetos que tenham uma maior capacidade de geração de emprego, de operacionalidade, de liberação para começar junto à Receita, e a gente está destravando isso.

E outro debate que eu tenho feito - já tive autorização do Ministro Haddad, tenho conversado com o Barreirinhas -: a gente está fazendo com que também os portos secos no Brasil possam ter também a governança do Ministério de Portos, porque a gente tem a operação primária...

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... mas, muitas vezes, essa operação primária depende de um porto seco, então não adianta ter dois mundos diferentes, a gente tem que ter uma agenda...

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... para que a gente possa casar essas operações e tentar avançar, de maneira conjunta, em portos molhados e portos secos, numa integração com a legislação, que dê mais segurança para quem quer prover investimentos no Brasil.

Eu acho que era isso, Presidente Marcos Rogério, essas indagações que foram feitas no primeiro momento.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente. Agradeço a V. Exa., que foi cuidadoso em responder a cada um dos Senadores e também à Senadora Tereza Cristina, de maneira que traz mais clareza e mais segurança para esse ambiente de debate.

Eu até faria, nessa mesma assentada aqui, alguns questionamentos, aproveitando a provocação que o Senador Esperidião Amin trouxe, e fazendo o registro em relação ao Senador Jorge Kajuru, mas eu vou deixar para lhe fazer objetivamente no final. E já vou botar o tema na mesa, porque nós estamos vivendo um momento no Brasil em que o número de companhias operando já é muito pequeno - nós temos, neste momento, três companhias operando, e uma delas ou duas delas em processo de fusão, ou seja, reduzindo a oferta de empresas no Brasil, de concorrência...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... dualidade. E na verdade, nós tínhamos uma outra companhia, que recentemente teve uma suspensão pela Agência Nacional de Aviação Civil. Eu tive a oportunidade de conversar, inclusive, com o Diretor-Geral da agência e com parte da equipe técnica. E aí eu, assim, não estou entrando no mérito neste momento, porque não é a oportunidade para fazer esse enfrentamento, mas sobre aquilo que foi dito naquele momento, em razão das cautelas que estão sendo praticadas, porém vislumbrando um mercado aberto e competitivo, o que eu observo na sequência, pela agência, é um trabalho no sentido inverso.

E aí estou falando e daqui a pouco talvez lhe questione, mas vou fazer esse questionamento à própria agência, para que preste informações a esta Comissão em relação ao que a agência decidiu na sequência, que me parece algo direcionado a operadores que trabalham para o distanciamento de um ambiente de competitividade. E não é isso que a gente quer para o Brasil. Mas eu vou lhe perguntar objetivamente, na sequência, sobre esses pontos.

Abro a palavra agora aos Senadores, nesta ordem, Beto Faro; na sequência, Alan Rick e Jorge Seif.

O SR. BETO FARO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - PA. Para interpelar.) - Sr. Presidente, demais Senadores e Senadoras, Ministro, primeiro eu quero parabenizá-lo pela exposição. Já fizemos vários encontros nesse período e quero agradecer-lo por todo o trabalho que tem feito no nosso estado, no Estado do Pará.

Estive presente quando do lançamento do programa de construção das barcas, a partir do Fundo da Marinha Mercante. O Estaleiro Maguari é um dos que está construindo lá, com um investimento alto no estado, o que demonstra aqui, primeiro, a importância de ter o Ministério de Portos.

Nós passamos por um período... Foi um ministério criado no Governo da Presidenta Dilma, e passamos por um período sem ter o ministério. Hoje você atua nesse ministério e demonstra aqui sua importância: é impossível pensar cidades, transporte, portos, aeroportos, tudo numa única pasta. Aqui, mesmo com a defesa de muitos de que nós tínhamos que ter menos pastas, está uma clara demonstração de que é fundamental ter o Ministério de Portos e Aeroportos na estrutura governamental brasileira. E ter um Ministro com a habilidade que V. Exa. tem ajuda, está certo? Então, eu quero parabenizá-lo, tanto aqui, nessa relação com o Parlamento, como na relação com os estados.

No nosso estado, tem tido investimentos, em Belém, Santarém, Altamira, Carajás, Marabá. Nós temos uma distância entre cada aeroporto, de um para o outro, na média de uns 700km. Nós vivemos num estado grande territorialmente. Grande!

Nós tivemos, no Governo da Presidenta Dilma, o lançamento de um programa por meio do qual nós faríamos mais aeroportos, nós construiríamos mais aeroportos. Avançou em alguns aspectos, mas não avançou tanto. Eu acho que nós tínhamos que fazer um processo de retomada disso e eu queria ver como a gente pode, porque a logística toda hoje, no Pará, quando se fala muito na COP... Não é só para a COP, não, é porque o estado cresceu; e nós crescemos com desenvolvimento no estado inteiro, não é só numa ponta. Então, é em agronegócio, agricultura familiar, minério, turismo... enfim, nós estamos crescendo e poderíamos trabalhar numa perspectiva de diminuir pelo menos para 500km a distância de um aeroporto a outro. E, para diminuir para 500km ali, nós teríamos que ter Cametá, Breves, Soure, Redenção, Paragominas, Tailândia, que são cidades que estão com desenvolvimento tanto nessa área da produção, grande, turística, para que a gente pudesse ter então essa logística. Era fundamental isso, assim como o investimento nos portos que estão sendo trabalhados ali no estado.

Então quis lhe trazer uma demanda e evitar uma audiência. Trago-lhe aqui uma demanda para que a gente esteja ampliando além daqueles em que nós estamos investindo lá: Belém, com uma obra em execução, bem como naqueles outros que já foram mencionados aqui.

Portanto, é só para registrar aqui e agradecer essa relação que tem sido construída com o estado. Mas a demonstração aqui da sua fala, todos os dados que traz aqui é o que está acontecendo no país inteiro, não é só numa região, só num estado.

Então, parabéns pela atuação à frente do ministério, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Seif. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Passo a palavra para o Senador Alan Rick, para suas considerações.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para interpelar.) - Obrigado, Senador Jorge Seif.

Cumprimento o Ministro Silvio Costa Filho, parabeno-o pela explanação que trouxe acerca dos investimentos, dos desafios do Brasil.

Eu sou testemunha, Ministro, do trabalho de V. Exa. Eu moro no estado com o querosene de aviação mais caro do Brasil. Daí surgiu o nosso projeto de lei, aprovado agora, Senador Jorge Seif, na nova Lei Geral do Turismo, em setembro do ano passado, sancionada, que permite a utilização desses recursos do QAV - que eu sei que é uma pauta que V. Exa. também defende, Ministro Silvio - para subsidiar o preço, reduzir o preço do querosene de aviação nos aeroportos da Amazônia Legal.

Ora, a Amazônia Legal compreende todos os estados da Região Norte, Tocantins, parte do Maranhão e Mato Grosso. E citei aqui o preço do QAV no meu Estado do Acre: R\$7,82, isso com relação ao ano de 2024. Em Rondônia, R\$7,36 o litro - R\$7,82 no Acre e R\$7,36 em Rondônia. Para o senhor ter ideia, como referência, no Estado de Pernambuco, que é a casa de V. Exa., R\$4,11 o litro; no Paraná, R\$4,28; em Minas Gerais, R\$4,24. Então, a variação entre o preço praticado nas Regiões Sudeste e Nordeste e o no Norte do Brasil é de 84% - 84% a mais nós pagamos. Enquanto o preço do QAV representa 36% do valor da passagem aérea, Senador Marcos Rogério, na média brasileira, na nossa região, no estado de V. Exa., no meu estado e em outros estados da Região Amazônica, ele compreende 60% do preço da passagem. Nós temos trechos mais longos e um QAV mais caro. Alguma coisa tinha que ser feita.

Então, nós, estudando o Código Brasileiro de Aeronáutica, estudando a legislação, encontramos um caminho: o uso dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, que foi criado para isto, para fomentar a aviação regional, reduzir as desigualdades, fortalecer desde os táxis aéreos até mesmo as grandes companhias, para que elas possam aumentar a oferta de voos e reduzir o preço das passagens.

E agora, Ministro, nós estamos numa fase crucial: o projeto virou lei, foi sancionado - maravilha -, mas precisamos regulamentar. Tenho conversado com V. Exa., com a equipe de V. Exa. - está aqui o Secretário de Aviação Civil, Tomé Franca -, e nós apresentamos uma sugestão, uma minuta de sugestão, construída com a Anac, ouvindo também as companhias aéreas, ouvindo o consumidor - acima de tudo, ouvindo as pessoas -, e apresentamos ao ministério. Essa minuta já está com o Secretário Tomé, e nós precisamos avançar. E eu tenho certeza de que é uma prioridade de V. Exa. a regulamentação desse subsídio, de que maneira vamos aplicar o desconto.

E uma das coisas mais importantes, Ministro, é amarrar na regulamentação. Por isso é que nós fizemos uma sugestão, uma minuta de sugestão, para que as empresas só recebam o subsídio se repassarem o desconto para a passagem aérea. Não podemos admitir que aconteça como aconteceu outras vezes: nós reduzimos a zero o imposto sobre o *leasing* de aeronaves, reduzimos impostos sobre outras operações, acabamos - eu não, porque votei contra, mas o Congresso acabou - com a franquia da bagagem, inclusive tem o veto para votar, mas isso não se refletiu na redução do preço da passagem como um todo. Então, precisamos avançar nisso.

As empresas, ao apresentarem suas planilhas, colocam o QAV como principal vilão, principalmente na região da Amazônia Legal, e nós temos hoje a solução para isso. Temos o Fnac, temos a nova Lei Geral de Turismo, pela qual o Ministério de Portos e Aeroportos será o gestor desse subsídio. Muito bem. Diante disso, eu solicito a V. Exa. que envie todos os esforços para que nós consigamos regulamentar isso o quanto antes. A minuta está pronta, dialogamos com todos os segmentos, e está com V. Exa.

Segundo ponto, Ministro. V. Exa. falou a respeito da importância de nós fomentarmos a ampliação de voos e a concorrência, a possibilidade de companhias aéreas estrangeiras também operarem no Brasil. E nós temos outra solução. O nosso Projeto de Lei 4.392, de 2023, aprovado no Senado em agosto do ano passado, Senador Jorge Seif, agora está na Câmara dos Deputados: é a cabotagem, é a oitava liberdade do ar, o que permite que empresas estrangeiras que operam trechos internacionais no Brasil possam fazer uma perna doméstica. Isso reduziria custos e aumentaria a concorrência, justamente nessa região com menor oferta de voos no Brasil. V. Exa. sabe do Acordo de Fortaleza, um grande conclave dos países que compõem o Mercosul e a América do Sul, com o objetivo de aumentar a oferta de voos, fomentar a aviação regional entre os nossos países, promovendo a integração sul-americana. O Brasil pode sair na frente.

O Chile já apresentou o modelo de cabotagem, o México também, e outros países estão andando. A Argentina também apresenta proposta semelhante. E o Brasil, Ministro? V. Exa., com toda a capacidade técnica, com a capacidade política que tem, isso demonstrado na gestão do ministério...

O SR. SILVIO COSTA FILHO (*Fora do microfone.*) - Obrigado, Senador.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - ... pode liderar, junto com o Governo brasileiro, uma grande aliança dos países do Mercosul em favor da cabotagem. Porque também ouvimos o que dizem as empresas brasileiras, o temor que têm, mas se nós tivermos a reciprocidade, não teremos tanta dificuldade junto a alguns segmentos do setor aéreo brasileiro.

Então, o projeto já está na Câmara, está aguardando parecer do Relator na Comissão da Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais, e o nosso projeto, junto com outros, foi pensado a um projeto também da Câmara, o PL 1.007, de 2024. V. Exa. também demonstra total apoio à matéria, eu tenho certeza de que o Brasil hoje avança, Senador Jorge Seif, amigos, Srs. Senadores e Sras. Senadoras, e todos os amigos que nos acompanham, o Brasil avança para se tornar um protagonista desse grande debate da oitava liberdade do ar, que é a cabotagem aérea na nossa região.

Portanto, peço também a V. Exa. que envie os esforços necessários para que a gente possa aprovar a matéria dentro da Câmara dos Deputados e, desta forma, com um diálogo com os países do Mercosul, fomentarmos a aviação regional e reduzirmos preços e aumentarmos a concorrência, que é salutar para qualquer segmento.

E para finalizar, V. Exa. falou muito bem sobre as concessões portuárias, investimentos em hidrovias. A Região Amazônica é profícua nas hidrovias. Temos aqui a Hidrovia do Madeira, lá de Rondônia. O Senador Bagattoli conhece muito bem, ele que é um produtor rural muito bem-sucedido, mas nós sabemos que temos enormes dificuldades logísticas com a BR-364. E, lá em 2008, Ministro, Brasil, Peru e China começaram o debate da Ferrovia Transoceânica.

(Soa a campanha.)

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - Essa ferrovia, que liga o Porto do Açu, lá no Rio de Janeiro, corta os Estados do Rio, Minas, São Paulo, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre, e vai desembocar lá no Boqueirão da Esperança, em Cruzeiro do Sul, no Acre, nossa última fronteira com o Peru. E a China tem total interesse hoje, pois é a maior parceira comercial do Brasil, é quem mais compra as nossas *commodities*, os nossos produtos, e tem o maior interesse em financiar e ajudar.

Eles acabaram de construir no Peru, com um investimento de US\$3,6 bilhões, o Porto de Chancay. Para o senhor ter uma ideia, Ministro, o Porto de Chancay é uma alternativa hoje para que o Brasil tenha acesso ao Pacífico, muito mais barata do que o Canal do Panamá e do que fazer toda a travessia pela Patagônia, pelo bico da América do Sul. E nós podemos reduzir de 20 a 25 dias de tempo de navio das nossas cargas por meio desse porto.

Então V. Exa. tem nas mãos a oportunidade - e eu falo isso com muita alegria, porque vejo a competência, o dinamismo e o respeito que V. Exa. tem pela pasta que ocupa -, a oportunidade de fazer também um amplo debate, levando ali a Ministra Simone Tebet, o Ministro Celso Sabino, o Ministro Fernando Haddad e o Governo brasileiro como um todo, para um debate com os irmãos peruanos, com o Governo chinês e com toda a América Latina. Eu penso que nós podemos tanto ter a viabilidade da Rodovia BR-364, ligando-se à cidade peruana de Pucallpa - são apenas 240km, e nós teríamos a ligação ferroviária definitiva -, quanto retomarmos o debate, Senador Marcos Rogério, sobre a Ferrovia Transoceânica. Esse é um dos grandes gargalos da logística no Brasil, o nosso modal ferroviário é ínfimo, comparado à de outros países.

Então, coloco aqui esses três temas, para que V. Exa. envie todos os esforços para a regulamentação do subsídio do QAV aos aeroportos da Amazônia Legal para voos com origem ou destino nestes aeroportos, para que a gente possa reduzir essa variação de 84% entre o preço que é cobrado no Sudeste, no Nordeste e o preço que é cobrado lá no Norte, notadamente no Acre e em Rondônia - são os preços mais altos do Brasil. Lembrando a V. Exa.: cabotagem e o debate sobre a Ferrovia Transoceânica.

Ministro, eu estou absolutamente contemplado com aquilo em que nós já avançamos: o Programa AmpliAR, a retomada de investimentos nos aeroportos regionais, e lembro que esse QAV mais barato também vai fomentar a nossa aviação regional, as pequenas empresas aéreas, que muitas delas fecharam suas portas.

Obrigado, Ministro, e aguardo ansiosamente sua resposta.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, nobre Senador Alan Rick.

Na sequência, com a palavra, o Líder e Vice-Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, o Senador Jorge Seif.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Para interpellar.) - Sr. Presidente, Marcos Rogério, estou muito feliz com a presença do Ministro Silvío, que nos prestigia. Fiquei muito feliz com as notícias de investimentos, coisas sensacionais. Quero lembrar ao senhor, e faço aqui uma defesa do Governo de que eu fiz parte, de que o senhor teve a sorte de estar agora num novo momento do Brasil, quando não há teto de gastos, e isso lhe dá muito mais liberdade para fazer tantos investimentos e concessões, o que nos alegra muito. Acredito muito, Presidente Marcos Rogério, na iniciativa privada gerindo e tocando esses grandes projetos no Brasil.

Eu tenho algumas perguntas para o senhor.

Primeiro, na verdade, eu vi uma entrevista recentemente do senhor na CNN, na qual o senhor falava de novas companhias aéreas. Também fazendo aqui uma lembrança do tempo do Governo do Presidente Bolsonaro, estava-se conversando com outras empresas, mas veio a pandemia e a escassez, as empresas aéreas não puderam, as empresas começaram a reduzir suas rotas, seus investimentos, e a própria produção de aeronaves no mundo ficou comprometida, como o senhor já bem colocou. Então eu queria que o senhor detalhasse um pouco sobre essas novas companhias aéreas.

Porque nós vemos hoje, com todo o respeito às companhias brasileiras - Azul, Gol e Latam -, que isso é um oligopólio. E eu atribuo grande parte dessa falta de voos domésticos, esses altos valores nas taxas ao fato de que eles estão realmente deitados eternamente em berço esplêndido, visto que é um grupinho de três empresas, fazem o que querem.

O Brasil está na mão dessas três, e, para que isso fosse mitigado, reduzido e eles tivessem, sim, que reduzir as suas margens de lucro, tínhamos que ter, Senador Alan Rick, outras companhias aéreas.

Quero também dizer para o senhor que são muito importantes esses investimentos em portos, hidrovias, etc., mas eu reforço aqui as palavras da Senadora Tereza Cristina. Hoje, o Ministério da Agricultura, Ministro, e a Receita Federal têm sido, Senador Mecias, grandes barreiras de exportação, trazendo prejuízo inclusive; e eu vou agora mencionar um estudo que saiu recentemente no *Valor Econômico*, que diz que houve um custo adicional de US\$2,3 bilhões em 2024 devido a atrasos nos portos. E eu queria saber quais são as medidas, o que o senhor, como Ministro de Estado, está fazendo, porque os custos logísticos no Brasil representam de 12% a 15% do PIB, e as economias desenvolvidas nos portos representam 8%. Quais iniciativas estão sendo planejadas para alinhar custos logísticos nacionais aos padrões internacionais? Ou seja, os nossos portos, devido a problemas com servidores da Receita e do Mapa, que, inclusive, recentemente fizeram a operação tartaruga, pressionando o Governo por maiores salários e impedindo o Brasil de exportar, trazendo prejuízos para as empresas que aqui carregam e descarregam... E, com o crescente interesse de investidores estrangeiros no nosso setor portuário, qual é a previsão de novas ondas de fusões e aquisições? Como o ministério pretende equilibrar essa atração de investimento com garantia de que os serviços portuários não sofram excesso de tarifas, Sr. Ministro?

Dentro dessa linha, recentemente, a Antaq autorizou aumento de tarifas portuárias em 13% no Porto de Santos. Quais são as estratégias do ministério para assegurar que tais aumentos não prejudiquem a competitividade?

E quais são os planos do ministério para acelerar investimentos? O senhor já apresentou aqui; pode desconsiderar essa pergunta.

Ministro, eu também tenho uma preocupação. Eu costumo dizer que o homem inteligente aprende com os erros alheios e não os comete; o homem ordinário, o homem padrão, o homem comum aprende com os próprios erros; e o tolo, o imbecil, o idiota não aprende nunca. Nós tivemos no passado, durante os Governos de Lula e Dilma, um esforço significativo para revitalizar a indústria naval brasileira com investimentos substanciais na construção de estaleiros e embarcações; no entanto, corrupção, prisões, fracasso na política... E o senhor apresentou aqui, inclusive com entusiasmo, mais investimentos num programa que no passado já não deu certo. O que mudou, Senador Alan Rick, de um passado de

Lava Jato, de prisões, de corrupção, de ineficiência, de falta de cliente, de falta de atração de investidores, o que mudou para que nós, de novo, estejamos investindo nessa pauta sem que tenhamos os mesmos problemas que envergonharam o nosso Brasil e o setor público?

Também quero dizer, Sr. Ministro, que, diante dessas lições aprendidas, quanto a esses investimentos na indústria naval, como o ministério pretende equilibrar necessidade de desenvolvimento com prevenções de práticas de corrupção e garantir que os investimentos públicos realmente resultem em benefícios econômicos? Lembro que cidades inteiras do Nordeste - o senhor lembra - quebraram, pois pessoas investiram em hotel, em comércio, cresceram acreditando nesses investimentos e foram 100% à bancarrota.

O senhor sabe que, lá na cidade de Dionísio Cerqueira, no meu amado Estado de Santa Catarina, nós temos um porto seco que faz divisa com a Argentina e que é o principal *hub* logístico das exportações do sul do Brasil com o Mercosul, que passam por esse porto. E também estamos com problemas aí com os servidores do Mapa e da Receita. O senhor tem alguma novidade para que haja agilidade? Temos portos importantes, criaremos novos portos secos, hidrovias - fiquei superfeliz com a criação da secretaria, parabéns pela gestão do senhor -, mas não adianta termos portos, não adianta termos *hubs*, não adianta termos tudo isso se o serviço público acaba sendo um entrave.

Também quero pedir para...

(Soa a campanha.)

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - ... o senhor, Ministro, já me encaminhando para o final... Nós temos um píer turístico em Itajaí, que é uma área da Antaq, e hoje existe o interesse do Governo do estado, existe o interesse da Prefeitura de Itajaí de se permutar essa área para fazermos um terminal de passageiros para navios de turismo. Como se fala?

O SR. SILVIO COSTA FILHO *(Fora do microfone.)* - Terminal de passageiros.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Terminal de passageiros. E que não tenhamos que dividir o Porto de Itajaí, o que eu acho que é inadequado, apesar de todos os esforços do Porto de Itajaí em ter um espaço compartilhado com esses navios de passageiros. Então, queria pedir o seu apoio. É uma área da Antaq. Vou mandar para o senhor um ofício e peço que o senhor me ajude junto com a Antaq para que haja uma permuta. Como aquela área hoje está inoperante, que se ceda isso para a cidade de Itajaí, para a prefeitura fazer os investimentos em um porto de passageiros, e que haja contrapartida por parte da prefeitura.

No mais, quero agradecer imensamente a presença do senhor e a honra que nos dá em debater temas tão importantes para o futuro do nosso Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço, Líder Jorge Seif.

Com isso, concluímos os três oradores desta assentada de perguntas, e asseguro a palavra ao Ministro para as respostas.

Na sequência, teremos a fala do Senador Jaime Bagattoli e do Senador Zequinha Marinho. Também estão inscritos aqui os Senadores Sergio Moro, Chico Rodrigues e Mecias de Jesus.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. *Fora do microfone.*) - Eu também. Heinze.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E o Senador Heinze.

O SR. SILVIO COSTA FILHO (Para expor.) - Primeiro, respondo desde já o nosso Presidente, o Senador Marcos Rogério, em relação a essa possível operação de uma fusão entre a Gol e a Azul. Esse processo está no Cade. Nós tivemos uma conversa com os Presidentes das companhias aéreas dois meses atrás, em que eles nos colocaram que esse processo é um processo em que eles ainda estão efetivamente estudando essa operação, porque não é uma modelagem fácil até entre as próprias companhias aéreas. E querem tentar avançar no Cade para que isso possa dar segurança para qualquer operação que venha a ter de fusão. Esse processo de fusão já vem ocorrendo no mundo, já houve algumas fusões de companhias aéreas no mundo. Agora, entretanto, nós temos que pensar bem estrategicamente para o Brasil.

Confesso que eu tenho dúvidas em relação a esse processo. Eu defendo que o Brasil possa ampliar a quantidade de novas companhias aéreas. Acho que esse caminho da fusão não é saudável para o setor da aviação brasileira, porque, quando eles tomaram essa decisão de poder começar a conversar, não se tinha uma linha de crédito que hoje nós estamos implementando no país.

Nós vamos aportar, nas companhias aéreas brasileiras - naturalmente crédito -, quase R\$4 bilhões. Então, o Brasil hoje tem agenda de crédito, que está sendo ofertada, e, concomitantemente, nós estamos tendo um crescimento da aviação no país. Então, o mercado brasileiro, hoje, com mais de 200 milhões de habitantes, é muito interessante para qualquer companhia aérea.

Eu estou na torcida e tenho trabalhado para que elas permaneçam de maneiras independentes e, ao final, elas possam sair dessa dificuldade. Entretanto, nós não podemos interferir num ente privado, até para não causar qualquer insegurança jurídica. Nós temos que respeitar a decisão dessas companhias aéreas, e, ao final, cabe ao Cade poder tomar a decisão.

Mas está muito clara a nossa posição, do ministério, quando o ministério for provocado a participar das discussões, de que nós não vamos aceitar redução de número de voos no Brasil, nós não vamos aceitar aumento de passagens que venha a ser abusivo, e nós temos que ver quais são as contrapartidas positivas para o Brasil que essa possível fusão venha a ter. Entretanto, é muito prematuro ainda.

Eu defendo a democratização da aviação no país. Tanto é, que, já avançando um pouco na pergunta do nosso Senador que nos fez essa pergunta agora há pouco, nosso Alan Rick, sobre o que é que o ministério e o Governo estão fazendo para poder ampliar a aviação. Além do crescimento na aviação internacional, visto que nós tivemos a entrada de várias companhias do mundo agora, no Brasil, que estão ampliando voos para o país, voos internacionais, nós estamos conversando com o mercado árabe, e companhias aéreas como, a exemplo, a Etihad Airways, entre outras, já sinalizam avaliar voos para o Brasil, da Arábia Saudita, voos também da África, visando a voos diretos ou com escala para o país.

Mas, no mercado brasileiro, tem duas companhias aéreas com as quais a gente está dialogando. Uma é a Total, que já faz transporte de cargas no Brasil, e a outra é a Avion, que é uma empresa lituana, que sinaliza também fazer operações e voos no país.

A gente está tendo a melhoria na aviação no mundo. Voltou a funcionar com mais intensidade a indústria da aviação, as empresas começam a receber aeronaves, porque há dois, três anos que não recebiam, e a gente espera que a gente possa trazer mais companhias para operar no Brasil, a exemplo de companhias aéreas daqui, da América do Sul, que sinalizam também operar no país.

Não é uma tarefa fácil, porque, quando você pega o mundo, Estados Unidos... Têm poucas companhias aéreas operando para o mercado. Portugal: praticamente só tem a TAP, que domina 90% das operações de voos.

Então, há hoje uma grande concentração de companhias aéreas no mundo, e a gente precisa preservar o Brasil, e que a gente possa fortalecer a aviação num todo.

O Senador Marcos Rogério e o Senador Alan Rick trataram, efetivamente, dessa questão da cabotagem.

Eu entendo que essa questão da cabotagem precisa avançar. Já há um projeto aprovado aqui. A gente tem que discutir a regulamentação, o quanto antes, da cabotagem. E eu sou da tese de que a gente deve começar efetivamente essa operação no Norte. Funcionou bem a cabotagem, as aéreas operaram bem, deu resultados efetivos de redução de passagem, de ampliação de voos? Aí, a gente vai trabalhando para tentar avançar nessa modelagem no resto do Brasil.

Há hoje algumas críticas de alguns trabalhadores e colaboradores das companhias aéreas, mas nisso eu entendo que uma conversa franca, transparente, com o Congresso, com o Poder Executivo, mostrando todos os benefícios que a gente pode trazer para a aviação brasileira, eu acho que não vai haver impeditivo. Então, é muito importante que a gente possa avançar nessa direção. Em breve, a gente vai convidá-lo para poder fazer uma discussão sobre isso.

Em relação ao que disse o Alan, eu concordo, Alan, que essa questão das passagens aéreas naquela região - Rondônia, Roraima, Acre - tem preços que... Precisa haver mais oferta de voos, porque hoje a gente está tendo ocupação de voos ali de quase 92% em média; então, é uma alta ocupação. O Senador Mecias tem me cobrado isso também, pela preocupação que ele tem com o Estado.

E a gente está fazendo um apelo, porque, neste momento, é o que a gente pode fazer efetivamente. E, além de solicitar, de fazer esse apelo, a gente está ajudando também com o Fnac. Nesse Fnac que está sendo construído, essas companhias aéreas vão ficar obrigadas... Elas vão ter o crédito, mas elas vão ter a obrigatoriedade de repassar. Então, vai desde a compra de combustível - elas poderão fazer compra de combustíveis verdes, elas poderão ter desoneração -, e elas têm que dar contrapartidas nas tarifas, é o que a gente espera.

Agora, foi criado um comitê 15 dias atrás, e esse comitê vai tratar das regulamentações, porque, ao final, nós não podemos... É como eu chegar, daqui a pouco, a um supermercado e dizer: "Olha, essa fuba aqui, esse cuscuz, como se diz no Nordeste, não vai mais ser R\$7,00, vai ser R\$4,50". Eu não posso fazer essa intervenção. A gente não pode chegar, do dia para a noite, e cobrar a operação. A gente não pode fazer uma intervenção nessas aéreas. Mas eu penso que, com medidas como essa, a gente vai aprimorando a boa governança na aviação desses estados.

Em relação à cabotagem, vamos avançar conjuntamente nesse diálogo.

Custo da passagem. Vamos, através do Senac, buscar contrapartidas, e a Anac será nossa parceira.

Eu quero até pedir ao Senado Federal - devem estar chegando em breve os três novos nomes da Anac, que foram encaminhados pelo Governo Federal - que vocês possam apreciar esses nomes. São nomes qualificados, que têm *expertise* na área. Está ali até um pretendente que foi sugerido pelo nosso nome, o Dr. Tiago, que hoje é Diretor Comercial da Infraero - estou até fazendo a propaganda dele aqui -, que é um excelente quadro e pode nos dar uma boa contribuição. Com essa nova roupagem da Anac - são cinco diretores, e serão três novos diretores -, aí, sim, a gente vai poder avançar nessa discussão mais profunda dessa questão da cabotagem e também da própria regulamentação de fusão, entre outros temas que estão colocados.

Então, o nosso...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Não, e a Transoceânica é um debate que a gente está fazendo em dois aspectos. Você sabe que ali tem o Porto de Chancay, que é um porto da China no Peru, que hoje é um dos maiores portos da América do Sul. Ele faz hoje... Fará competição de operações com o próprio Porto de Santos. E a gente tem trabalhado para não haver disputa, e, sim, uma agenda conjunta, que vai desde fertilizantes a minério e agronegócio, tendo em vista que pelo Peru, pelo Porto de Chancay, a gente terá o escoamento... Terá uma redução para o mercado asiático em quase 8 a 9 dias, podendo chegar a 11 dias, dependendo da embarcação.

Então, em média, é em torno de 9 a 12 dias, o que a gente espera, mas não deixa de ser um ativo para que o setor portuário brasileiro e o setor portuário do Peru e da América do Sul possam ampliar essas rotas.

Então, essa Transoceânica a gente entende que é fundamental, para que possa haver essa intercessão com o Brasil. Eu estou até marcado de ir...

Agora, possivelmente no início de junho, farei uma ida ao Peru, onde nós vamos visitar o porto e conversar com o Presidente e com o Legislativo para pensar em ações integradas. A própria Ministra Simone Tebet vai estar lá, já faz parte do planejamento da gente nas Rotas de Integração.

Isso aqui... É isso.

Ao Senador Beto Faro, quero agradecer as palavras que deu de reconhecimento do trabalho, do esforço. Nós estamos trabalhando muito pelo Estado do Pará, focando na COP 30, focando nas obras de requalificação dos portos. Nós estamos fazendo uma grande carteira de leilões também nos portos do Pará. Será estratégico isso que a gente vai fazer. Faremos investimentos também no porto do Amapá, entre outros portos. Vamos fazer parcerias com a iniciativa privada para ampliar o escoamento da produção, mas estamos avançando fortemente na aviação do Estado do Pará, tendo em vista a importância da COP 30 para a economia daquela região e do Brasil.

No mais, acho que era isso, as perguntas. E, naturalmente, o nosso Senador Jorge Seif. Eu não posso... A gente tem que procurar trabalhar conjuntamente pelo Estado de Santa Catarina. Tem o desafio da aviação, que a gente tem tocado conjuntamente. Nós queremos avançar na agenda logística do estado. Eu penso que a indústria naval brasileira é fundamental para o país. Todas as grandes nações no mundo, a exemplo dos Estados Unidos, a Europa, a Ásia, estão investindo fortemente na indústria naval, não apenas na área de petróleo e gás, mas também na requalificação e na construção de embarcações para o país. Nós não podemos falar em seis concessões hidroviárias se nós não tivermos a capacidade também de produzir embarcações e navios. A gente precisa avançar na indústria de conteúdo local, e é para isso que o Fundo da Marinha Mercante está servindo, tanto é que 400 barcasas estão sendo construídas ali no Paraguai e Paraná, que está pegando toda aquela parte do Mato Grosso, ali daquela região, que é com o Grupo J&F; 400 barcasas que estão sendo feitas com investimento, que vão ajudar no escoamento de minério.

Então, o olhar que nós estamos tendo na navegação, com esses recursos do Fundo da Marinha Mercante, não é só para potencializar e relançar a indústria naval; é, sobretudo, estimular que novos estaleiros, no Brasil, possam ser criados, e isso vai estimular muito a economia do país, porque nós estamos tratando de ferro, nós estamos tratando de indústria de tecnologia, nós estamos tratando de muitos insumos que fortalecem a economia do país.

Em relação a malfeitos, naturalmente esses malfeitos, que ocorreram lá atrás não podem acontecer. Isso naturalmente tem um modelo de governança. A Petrobras, depois do que enfrentou lá atrás, hoje é um centro de excelência. Há hoje um *compliance*, que é acompanhado por todo o mercado internacional. A Petrobras hoje está listada em bolsa, cada vez mais agentes econômicos estão comprando ações da Petrobras; então, eu penso que hoje é um modelo de governança. Eu acho que todo mal traz um bem. E aquele período lá atrás que a Petrobras enfrentou, de até muitos diretores presos pela Polícia

Federal, é inadmissível que volte a acontecer no Brasil. Por isso que hoje é o que a gente observa, existe claramente um amplo modelo de governança através de *compliance* para preservar aquele ativo, que é, sem dúvida alguma, patrimônio do povo brasileiro, e a gente sabe a contribuição que a Petrobras dá à economia brasileira.

(Soa a campanha.)

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Mas Petrobras, Transpetro e grandes grupos hoje estão estimulando a indústria de navegação.

Em relação ao Porto Seco, lá de Dionísio Cerqueira, sei que é uma região em que o senhor atua bem politicamente, vamos conversar com o nosso Alex de Ávila, que é o Secretário Nacional de Portos, para que a gente possa avançar nesse Porto Seco, Alex, porque essa integração é muito importante com os portos e com os topos regionais. Então, esse processo está com a Receita também, e vamos sentar conjuntamente para a gente tentar destravar esse Porto Seco, que é fundamental.

Em relação a Santos, você perguntou do aumento do custo logístico. Naturalmente está havendo um aumento de custo logístico em todo o mundo, mas isso faz parte já do plano estratégico das próprias empresas. Eu não tenho observado nenhum movimento de grupos privados do Porto de Santos reclamando efetivamente das taxas de operação. Pelo contrário, o que a gente está vivendo é um ambiente de harmonia com o setor produtivo local. Eles estão alavancando investimentos no Porto de Santos, tanto é que nós estamos fazendo investimentos estratégicos.

Vou lhe dar um dado, eu brinquei até com o Governador Tarcísio com que tenho uma relação pessoal; eu disse: "Governador, o senhor, em quatro anos, investiu R\$200 milhões no Porto de Santos; nós vamos investir R\$12 bilhões no Porto de Santos". Então, é isso que a gente tem trabalhado. Como são esses números? São R\$6 bilhões do túnel, R\$6 bilhões da concessão da dragagem, R\$700 milhões da perimetral, mais R\$150 milhões de estacionamento para ajudar na mobilidade.

Estamos fazendo o Aeroporto do Guarujá, que é mais de R\$50 milhões de investimentos, porque aquele aeroporto é muito estratégico para o turismo de Santos, que você conhece bem. Então, a gente tem trabalhado de maneira coletiva para avançar nas pautas de interesse do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Ministro Silvio Costa Filho.

Ainda temos inscritos aqui. O Senador Jaime Bagattoli, que vai ser o primeiro a falar. Na sequência, o Senador Zequinha Marinho... Não está. Se voltar, está inscrito. O Senador Chico Rodrigues também se ausentou. Mecias de Jesus e Heinze. Então, nós vamos conseguir, nessa rodada, já fazer a conclusão com os Senadores inscritos.

Senador Jaime Bagattoli, Senador pelo Estado de Rondônia, com a palavra, para indagar o Ministro.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Cumprimento aqui o nosso Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Marcos Rogério; nosso Senador Jorge Seif, Vice-Presidente da CDR. Cumprimento V. Exa., Ministro Silvio Costa. Quero agradecer por você já ter me atendido duas vezes. Excelente. Atendeu com... Foram muito boas as nossas conversas lá no seu Ministério. Quero agradecer-lo. Mas eu preciso fazer umas colocações, Ministro, que muito nos preocupam.

Primeiro, a situação... Já foi muito comentado sobre a questão da aviação aérea. Nós temos um grande problema, lá no Estado de Rondônia. Tem a questão do valor das passagens, que já foi comentada. Agora, por final, nós só temos a Azul, que faz o interior; nós não temos outra empresa. A Latam e a Gol não fazem. E ela mudou, começou no mês passado. Os voos saindo tanto de Vilhena quanto de Ji-Paraná e Cacoal saem direto para Campinas, São Paulo, para depois ir para os outros lugares. Eu tenho observado que todos os voos que estão indo não estão sendo lotados. E outra coisa: eles nos desconectaram, nós do interior, do nosso vizinho Mato Grosso.

Senador Marcos Rogério, muitas pessoas iam em Cuiabá, até pela questão de saúde, consultas médicas, porque é um centro maior, mas desconectaram totalmente o interior do nosso Estado de Rondônia com o Mato Grosso. Só se for a Porto Velho para pegar um voo para o Mato Grosso, para Cuiabá. Então, essa é uma indignação minha, e eu tenho uma grande preocupação sobre isso.

Mas o que eu quero lhe falar... Eu ouvi aqui sobre a Hidrovia do Madeira. A Hidrovia do Madeira talvez seja a mais antiga que existe, uma das mais antigas do Norte, dos afluentes do Rio Amazonas. Para quem já viu a história, a Hidrovia do Madeira foi o grande passo para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, daquele acordo de Petrópolis, do Estado do Acre, na era da borracha, que faz mais de cem anos, quando era interligada a ferrovia que vinha de Guajará-Mirim a Porto Velho, que era o transporte da borracha, da interligação com o país vizinho, a Bolívia.

E o que muito nos preocupa, Ministro, é que, em 1995 ou 1996, começou-se a construir a ideia de se criar o porto junto com a iniciativa privada, que foi com o Grupo Maggi, inclusive no Governo do Valdir Raupp, do ex-Senador, ex-Governador Valdir Raupp. Foi no Governo dele que houve essa parceria, lá no ano, provavelmente, de 1996. Então, ali que começou a viabilizar para o nosso Estado de Rondônia e também para o noroeste do Mato Grosso, principalmente naquela região de Campo Novo, Sapezal, Comodoro, Campos de Júlio, Vilhena e nos demais municípios do Estado de Rondônia, a exportação pelo Porto de Porto Velho.

Qual a minha grande preocupação sobre a hidrovia? Houve agora... Senador Marcos Rogério, o nosso Presidente da Comissão, nós vamos fazer três audiências sobre aquela situação que aconteceu da privatização da BR-364. Nós vamos fazer - Porto Velho, Ji-Paraná e Vilhena - três audiências públicas, porque aquilo ficou num custo altíssimo para o nosso produtor, para os nossos usuários do Estado de Rondônia, com muito pouco benefício que vamos ter naquela rodovia, a BR-364, numa concessão por 30 anos.

E aí, o que eu vejo, assim, a grande situação, é que isso aí custa - eu nunca tinha visto na história -: um caminhão vai gastar nos pedágios mais 40% daquilo que gasta de óleo diesel. É impossível, aquilo é impossível, aquilo tem um custo altíssimo.

E agora, quando eu olho para a Hidrovia do Madeira, para privatizar, nós não temos necessidade de privatizar a Hidrovia do Madeira. Eu vou lhe explicar por que, Ministro. É minha opinião, respeito cada opinião, porque eu, na condição de empresário, produtor rural, aqui, nesta condição de Senador da República, eu tenho uma grande preocupação, porque, mais uma vez, vai elevar os custos. E, quando nós falamos dos portos, as empresas que estão lá em Porto Velho, fazendo exportação, 100% já são da iniciativa privada. Não vai haver nem... Já estão todas nos portos, é a Maggi, a Cargill, a Bunge, a ADM, e as que mexem com contêiner também, são todas da iniciativa privada. Então, nós temos uma grande preocupação nessa situação da privatização da hidrovia.

Nós não precisamos da privatização da hidrovia; nós precisamos reativar a BR-319, porque, nos próximos dois meses, nós vamos ter o colapso da seca. Eu estou lá há 50 anos; nos 50 anos deu problema na seca - nos 50 anos! Então, o que nós precisamos ver junto ao Ministério da Infraestrutura é a reativação da BR-319. Eu sei que o Amazonas quer, Rondônia quer, o Acre quer, todos nós do Norte queremos a reativação da BR-319.

Então, eu lhe peço, Ministro, que, antes de tomar qualquer atitude sobre a hidrovia, não vamos cair no mesmo erro que fizemos com a rodovia, porque agora estamos com esse caroço aí para poder desenrolar, para vermos como vamos chegar num denominador com isso aí. Então, eu lhe peço, nós precisamos ir lá, conversar com os transportadores que já estão lá na hidrovia, com os nossos produtores rurais, com os nossos empresários, com os garimpeiros que estão lá no rio, todos nós precisamos ter um diálogo, uma conversa. Nós não podemos mais onerar a produção.

E quero dizer a você - as minhas palavras aqui - que eu tenho duas perguntas só para lhe fazer. Quanto a essa questão da hidrovia, o senhor já entendeu o que a gente está querendo. Agora eu tenho mais duas perguntas.

Nós temos um grande problema com o nosso pequeno exportador - não é só o de Rondônia, é o de Santa Catarina, Jorge Seif, do Paraná, do Rio Grande do Sul, do Brasil inteiro -, com o nosso pequeno produtor que exporta quatro, cinco, seis contêineres, ou dez contêineres talvez, por mês, ou um contêiner só. O que está acontecendo? A primeira pergunta que eu vou lhe fazer: como anda o trabalho do pessoal do Mapa, do Ministério da Agricultura? Esse é que é o grande problema. Melhorou ou parece que cada dia está numa situação muito mais complicada do que já vinha no ano passado.

E o pior vem aqui na segunda pergunta. Os armadores ainda estão cobrando multas, taxas, por atraso dos embarques, que não é culpa do pequeno exportador. Só para o senhor entender, Ministro, eu tive reclamações de pequenos exportadores de que eles pagaram, Senador Marcos Rogério, 50% do valor, 60% do valor da mercadoria que eles estavam exportando, em multa. E aí não é só madeira, não é só esse tipo de exportação; é até de produtos perecíveis, de carne - de suíno, de bovino. Teve diversos produtores me ligando, até do Estado de Santa Catarina, porque há uma grande indignação deles sobre essa situação.

Então, eu deixo aqui essas perguntas no ar e eu gostaria de que V. Exa. pudesse respondê-las. Qualquer dúvida, nós podemos ir ao Mapa, podemos marcar para ir lá com o Sindicato dos Armadores, para ver o que realmente está acontecendo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Jaime Bagattoli.

Na sequência, como inscrito, o Senador Mecias de Jesus; e, por fim, Tchê, V. Exa.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. *Fora do microfone.*) - A Senadora também vai falar.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - A Senadora está aguardando porque ela tem uma relatoria na sequência.

Senador Mecias de Jesus, V. Exa. tem a palavra.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR. Para interpelar.) - Presidente Marcos Rogério, cumprimento V. Exa.

Quero cumprimentar o nosso Ministro, o querido amigo Silvio Costa Filho, e dizer que é uma satisfação tê-lo aqui conosco, discutindo o planejamento do Ministério de Portos e Aeroportos. Quero parabenizá-lo pelo dinamismo e competência com que V. Exa. tem gerido aquele ministério e essa questão tão pontual em nosso país.

Como já estive com V. Exa. algumas vezes, falamos sobre algumas questões em Roraima, e eu gostaria de aproveitar aqui, publicamente, para falar sobre isso.

Nós tínhamos um aeroporto não muito moderno, e precisaria sim... E agora nós temos um aeroporto moderno, mas nos tiraram algo que era tão moderno e que a gente precisava muito, que eram as pontes, os *fingers* que ligam o terminal ao aeroporto. Em Roraima, quando é tempo de sol, é um verão escaldante, um sol escaldante; quando é chuva, período chuvoso, é chuva todos os dias. Então, sem os *fingers*, nós avançamos no aeroporto moderno que recebemos, mas retroagimos, porque perdemos os dois *fingers*.

Eu gostaria de pedir, em nome do povo de Roraima, que Exa. estudasse uma possibilidade de a concessionária ou o próprio Ministério colocar de volta essas pontes que são tão importantes para nós lá, principalmente quando tem um cadeirante para embarcar na aeronave. Já tivemos lá várias dificuldades nesse sentido. E esse certamente é um apelo da população de Roraima, sobretudo daqueles que usam o aeroporto e as aeronaves para poder sair do estado.

Um outro pedido que eu tenho a fazer a V. Exa., nós só temos, na verdade, um aeroporto em Roraima, oficial, que é o Aeroporto Internacional de Boa Vista. Fora esse não temos nenhum outro. Nós temos no sul do estado a segunda maior cidade do estado, que é Rorainópolis, e precisamos muito lá de uma pista de pouso, um aeroporto, que possa dar àquela população a tranquilidade de termos um aeroporto também seguro ali para pousos e decolagens de aeronaves.

Do outro lado, nós temos, na região norte, o Município de Uiramutã, que é um município essencialmente indígena, mas que tem o acesso mais difícil no estado, em função das serras e da dificuldade que temos de estradas lá. Portanto, se V. Exa. tiver como colocar isso no plano de trabalho do Ministério, um aeroporto em Uiramutã, um aeroporto em Rorainópolis e, logicamente, os *fingers* tão solicitados pelo povo lá do nosso estado.

Por último, Ministro, parabenizando, mais uma vez, V. Exa., eu gostaria de verificar a possibilidade de nós termos, no Rio Branco - que liga o Rio Amazonas ao Rio Negro lá no Estado do Amazonas, lá entre os ribeirinhos, onde nós temos uma vila, a mais desenvolvida de todas, que é a Vila de Santa Maria do Boiaçu -, um porto, de pequeno porte, por menor que seja, nós precisaríamos muito, porque lá nós temos em média de 20 a 30 embarcações por dia e não temos nenhum porto.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - É Boiaçu?

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Aliança/REPUBLICANOS - RR) - É, Santa Maria do Boiaçu. Isso atenderia certamente todas aquelas embarcações que trafegam por ali, em Santa Maria, como é a vila mais populosa, certamente a mais visitada também por turistas, e atenderia ali muito bem toda aquela região do Baixo Rio Branco.

É isso. Quero deixar meu abraço a V. Exa. e expressar a alegria que eu tenho de vê-lo desempenhando muito bem as funções de Ministro de Portos e Aeroportos no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Líder Mecias.

Na sequência o Senador Heinze, e o Senador Petecão também pede a palavra.

Quero também registrar a presença do Líder Randolfe Rodrigues, e aí a gente conclui a rodada de perguntas.

Senador Heinze, V. Exa. tem a palavra.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. Para interpelar.) - Sr. Presidente, colegas Parlamentares, nosso Ministro Silvio Costa Filho, quero parabenizá-lo pela explanação. Aqui algumas questões relacionadas ao Rio Grande Sul, que nós já temos tratado bastante. Primeiro, sobre o Aeroporto Vila Oliva. Conversei agora, outro dia, com a Luiza e o Maffili, e também com a Mariana, a gente tem trocado ideias com ela, com relação a recursos específicos para esse aeroporto. Começamos um trabalho com ele em 2019, já está nos finalmente, o projeto está praticamente pronto, e foi a resposta que eu recebi.

Agora nós temos que fechar o recurso junto ao PAC. Já estamos fazendo inclusive, por orientação da sua equipe, um pedido de audiência com o Ministro Rui Costa, em nome do Senador Paim, do Senador Mourão e em meu nome - os três Senadores gaúchos -, para solicitar a ajuda do Ministro para nós garantirmos o recurso no PAC, o que é fundamental. É em torno de R\$170 milhões, R\$180 milhões.

Gramado hoje, Senador Marcos Rogério e Seif, recebe 8 milhões de turistas por ano, e praticamente todo mundo vem por Porto Alegre. É um número expressivo de turistas. Um dos maiores destinos turísticos do Brasil é Gramado hoje. Então, a região precisa disso.

Outro ponto importante, Ministro: o Rui Costa me questionou, numa ocasião em que eu falava com ele, sobre as estradas, os acessos. Já temos, nesse documento, um compromisso, o Governo do estado, se comprometendo a fazer o acesso a Caxias-Vila Oliva e Vila Oliva-Gramado. Então, também esse é um ponto importante. E o Prefeito Nestor, de Gramado, já tem quase todo o trecho assfaltado. Falta uma ponte, que o estado vai fazer. Para chegar, de Vila Oliva a Gramado, de muito pouca coisa se precisa, mas o importante é que essas obras não estarão no recurso do projeto em si. Então, esse é o primeiro ponto importante, em que a gente tem que ombrear juntos, porque é fundamental para o Rio Grande do Sul, mas, em especial, para aquela região.

E uma outra questão que nós conversamos também, em 2019, é a Hidrovia da Lagoa Mirim, que os senhores já conhecem. Foi trabalhada em cima de um projeto, Seif, fazendo-se uma parceria público-privada. Já tinha empresas que iam fazer o processo, e depois ela está se tornando pública. Foi suspensa a licitação, e a gente está insistindo agora com o pessoal do Dnit para fechar essa questão. Porque é fundamental para nós, para a nossa metade sul do Rio Grande do Sul e também para a parte norte e nordeste do Uruguai, que é a parte mais pobre do Uruguai e que agrega, uma parte, com o Brasil. Para nós é fundamental essa hidrovia fazer a ligação.

Para que os colegas tenham noção, Senadora Margareth, o Rio Grande do Sul hoje tem mais água, proporcionalmente ao tamanho do estado, do que o próprio Mato Grosso, do que o Pará. Essa é uma posição. Só perde para o Amazonas. Se fizer a proporção do estado, as lagoas, Seif, que nós temos no estado hoje e os rios que nós temos são fundamentais. E nós estamos usando muito pouco a navegação, portanto é importante essa questão de fazermos essa hidrovia, que faz essa ligação importante e ajuda também o Porto de Rio Grande. Porque o Uruguai tem 1 milhão de hectares nessa região, em que pode plantar milho, soja, madeira; até uma planta de celulose cabe naquele local, ou na zona sul do estado ou naquele processo. Então, é muito importante que saia essa ferrovia... a hidrovia, quer dizer, e é um valor barato.

Nesse assunto ali, nós potencializamos, e vi que no seu mapa essa obra já consta ali...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - ... nas prioridades do Governo Federal. Então, é importante.

O Uruguai tem demandado muito esse assunto junto conosco, por meio do Embaixador Guillermo Valles, que tem, intensamente... Nós já temos conversado junto com V. Exa. Então, é importante que a gente possa ter esse processo do Dnit o mais rápido possível, para poder chamar essa licitação.

Senador Marcos Rogério, ela foi suspensa em função das enchentes, porque o assoreamento que houve vai mascarar o volume que teria que ser dragado no processo ali. Claro que hoje é diferente, e já estão fazendo o levantamento dessa parte. Para nós, é fundamental.

E, para finalizar, eu vi o Senador Marcos Rogério o questionando dos acessos. Nós temos um projeto... O Porto de Arroio do Sal é um segundo porto marítimo do Rio Grande do Sul.

Seif, vocês têm lá sete portos funcionando - sete -, e nós copiamos o modelo de... Itapoã? Pode ser?

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.*) - Itapoá.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Itapoá, esse é o modelo que implementamos no Rio Grande do Sul...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - ... totalmente privado. Marcos Rogério, da ligação do porto em direção à Rodovia BR-101, 12km de estrada, o próprio pessoal do porto vai fazer a estrada. Então, não tem problema de estado ou de União, a obra está no projeto do porto: R\$6 bilhões, R\$7 bilhões, que se pagam. A nossa economia, Seif, é maior que a de Santa Catarina, e não podemos admitir apenas um porto funcionando, enquanto vocês têm sete, porque vocês agilizaram, os empresários fazem, e esse é um processo importante.

Então, o que nós queremos para o Rio Grande do Sul é um segundo porto marítimo, que não vai prejudicar Rio Grande, mas vai ajudar o Rio Grande do Sul.

Conversamos com a parte norte do estado, agora, recentemente, em Caxias, na semana passada, e todo o empresariado de Caxias presente na reunião: eles querem o porto. Sexta-feira passada, estivemos lá em Novo Hamburgo, então, no setor coureiro-calçadista, todo mundo quer. Estivemos em Santa Cruz, fumo, todo mundo quer o porto lá. Então, para nós é fundamental que tenhamos um segundo porto marítimo no Rio Grande do Sul.

E também com relação à ferrovia. Quando eu peguei esse assunto com o Dr. Carrion - e quero render homenagem ao Carrion, que foi Deputado desta Casa, foi Relator da Lei dos Portos, quando Deputado naquela ocasião, foi duas vezes Prefeito de Passo Fundo...

(Soa a campainha.)

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Ele que trouxe essa ideia em 2018, Marcos Rogério, e hoje é uma realidade, o porto vai sair do papel. Foi desenhado por D. Pedro, em 1870. Quando ele pediu para os engenheiros espanhóis, D. Pedro disse assim: "Descendo de São Paulo a Montevideu-Buenos Aires, onde seria o melhor local para um porto no Rio Grande do Sul?". E deu nesse local. Quero agradecer à Marinha, também, que foi fazer a batimetria para nós, e hoje não é por Torres, mas é ao lado, num município que se emancipou depois, que se chama Arroio do Sal. Então, o projeto é de 1870. No tempo de Getúlio Vargas, os ingleses e os alemães fizeram um projeto também no mesmo local. Que bom! E hoje, então, nós estamos ressuscitando essas obras de muito tempos atrás, que vão se tornar uma realidade. Para nós é fundamental e para o Brasil é fundamental. O custo logístico do Rio Grande do Sul, hoje, é um dos mais caros do Brasil, por falta de portos, hidrovias, ferrovias, pontes e aeroportos. Então, estamos tratando justamente deste assunto, do aeroporto de Vila Oliva, da Hidrovia da Lagoa Mirim e também da questão do porto de Arroio do Sal.

Obrigado pela atenção, Ministro.

Quero elogiar a Mariana, que tem nos atendido muito bem, que é a sua Vice, substituta lá; o Tomé, a Luiza e o Maffili, na Aviação Civil; e o Alex de Ávila, de quem também temos cobrado a questão da hidrovia, que para nós é fundamental, e do porto também.

Obrigado.

O SR. SILVIO COSTA FILHO *(Fora do microfone.)* - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Heinze. A Vice-Ministra? *(Risos.)*

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.)* - É Secretária-Executiva.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, o Heinze botou aqui "Vice-Ministra".

Muito bem! Pelo combinado, a cada três Senadores, o Ministro responde, e nós ainda temos dois Senadores remanescentes inscritos, o Senador Petecão e o Senador Wellington Fagundes, e o Senador Randolfe, para completar os três e finalizar. Então, o Ministro tem a palavra. Vamos tentar ser o mais sucinto possível...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Sim!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Pela ordem.) - ... como já está bem avançado, eu gostaria de pedir...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Se o Ministro quiser, eu já coloco todos.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... a possibilidade de todos nós...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Todos?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - É.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeitamente. Aqui, vamos...

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.)* - Democracia!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pela democracia!

O Ministro...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - AP. Pela ordem.) - O Ministro é jovem e tem a capacidade de sintetizar todos juntos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - E o Ministro é cuidadoso. Eu fico observando, a cada fala, ele vai fazendo as anotações. Eu acho que ele pegou alguma prática com aquele pessoal da Taquigrafia do Senado ou da Câmara: anota tudo; não esquece nada.

Então, vamos fazer desta forma: na sequência, fala o Senador Petecão; Wellington Fagundes; e fecha com o Senador Randolfe.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC. Para interpelar.) - Presidente, vou ser bem breve.

Primeiramente, queria agradecer ao Ministro Silvío pela forma como ele sempre nos recebe lá em seu ministério. Eu tenho até dito que você virou referência. Que bom se todos os ministros recebessem igual você nos recebe! Às vezes, eu sei que não dá para resolver tudo, mas, da forma como você recebe, isso já conta muito para mim.

Então, Ministro Silvío, eu gostaria que V. Exa. pudesse... Eu tenho um PL aqui, que é o 4.715, que está na Câmara.

Porque agora lá na Câmara o que eles estão fazendo? Os projetos vão daqui, aí o cara pega um projeto da Câmara e apenas o nosso. Nós temos que acabar com isso. Tem que acabar com isso. E se eu for falar com o Presidente Davi, esse não é o primeiro, não; isso acontece com vários projetos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Essa é aquela lógica da tramitação invertida, em que eles acabam com a iniciativa do Senado.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Tá, mas por que...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O que me parece...

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - ... por que o cara não apresenta o projeto dele? Por que ele tem que apensar no meu?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Parece-me assim, sem querer ser... apenas reportando o que foi tratado na reunião de Líderes mais recente, que, até o final do ano, a prática seria esta: o Presidente Davi teria, numa composição com o Presidente Hugo Motta, feito o realinhamento dentro daquilo que manda a Constituição Federal, do que manda o Regimento, respeitando a iniciativa de cada Parlamentar. Então, apenas para reportar, esse assunto foi tratado na reunião de Líderes e era um absurdo...

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Um absurdo!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... acabava com o poder de iniciativa. E ficava uma guerra, porque, se o Senado começa a praticar a mesma coisa, a gente fica num ambiente em que para todo o processo legislativo. Assiste razão a V. Exa.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Não, daqui a pouco, o cara que está lá no estado diz: "Olha, esse Petecão nunca aprovou um projeto". Não só eu, os colegas aqui...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Tem razão V. Exa.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - O que eu estou dizendo aqui é o que todos têm me relatado.

Silvío, então eu tenho o PL 4.715, que trata, que permite, que os voos... Por exemplo, nós estamos lá na divisa com o Peru e com a Bolívia. Nós temos ali uma cidade, por exemplo, Cusco, uma das cidades mais visitadas do mundo. Aí o cara pega um voo lá em Cusco, e ele pode vir a Rio Branco, mas, com a lei atual, ele não pode pegar passageiro em território brasileiro. O que nós queremos? Que esse voo - o projeto trata disto - faça uma escala em Rio Branco, e o cidadão que estiver lá em Rio Branco possa vir para Brasília, possa ir a São Paulo. O projeto trata disso, Marcos Rogério. E isto é importante para a nossa região: que ele possa fazer uma escala em Porto Velho, pegar os passageiros... Cria mais opções, porque nós vivemos totalmente isolados naquela região, você sabe disso. E você é um dos baluartes batalhadores que luta por isso.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. Pela ordem.) - Senador Petecão, nessa linha, eu tenho no Rio Grande do Sul: São Borja está do lado da Argentina e próxima do Paraguai. Entendeu, Seif? Nós podemos fazer essa conexão. Para nós é importante esse assunto também no Rio Grande do Sul.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Mas é importante para todo mundo...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Pro Brasil.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - ... para os estados que estão na fronteira, é importante para todo mundo

Então, eu gostaria muito, Ministro Silvio, da sua contribuição. Você tem nos ajudado muito lá na Região Amazônica, especialmente lá no Acre. Que o senhor abraçasse essa causa, que, com certeza, vai nos ajudar e ajudar muito.

Eu faço parte da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos. Então eu queria... O nosso Presidente lá é o Deputado Paulo Alexandre - não sei se você conhece -, o Paulinho, lá de Santos. Esse cara tem feito um trabalho maravilhoso.

Já tive algumas oportunidades de fazer algumas viagens e conhecer alguns portos do mundo - na última vez, visitamos alguns portos do Mediterrâneo -, e é totalmente diferente: você chega a um porto da Europa, e é uma verdadeira festa. Aqui, criou-se a cultura - e espero que isso mude, tenho certeza - de que os portos têm que viver isolados. Não, no porto de Barcelona, você chega num navio, é uma verdadeira festa. Você conhece.

Então, essa frente é uma frente muito importante, que cuida de portos e aeroportos. Eu estou lá à sua disposição.

Mais uma vez, até por conta do adiantado da hora, em respeito aos meus colegas e ao acordo que foi feito, eu vou ser bem breve, eu quero lhe agradecer, de coração, o carinho que você tem dado aos Parlamentares, não só a mim, isso eu ouço de todos os Parlamentares daqui, do Senado. E quero aqui me colocar à sua disposição. Tá bom? Conte comigo, estamos juntos.

Valeu, Silvinho.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Maravilha. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Senador Sérgio Petecão.

Na sequência, Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpellar.) - Sr. Presidente Marcos Rogério; nosso companheiro Silvio Costa, meu Presidente da frente parlamentar em defesa dos municípios, de que sou Vice-Presidente, mas, como Ministro agora, ele foi para um cargo mais importante. Mas continuamos na luta em defesa dos municípios.

E, na mesma linha do Petecão, eu quero inclusive registrar que, nesse sábado, eu estive em Miami na inauguração de um grande terminal da MSC, que é hoje uma das maiores companhias, inclusive também é a empresa líder. E tem a TIL, que é a empresa de transportes e, principalmente, de contêineres que comprou a sua concorrente agora por US\$22 bilhões e se transformou na maior do mundo. E eles estão com investimentos altíssimos no Brasil, inclusive no Porto de Santos: compraram a Santos Brasil, e outros investimentos.

O que a gente percebeu lá na conversa - viu, Ministro? - é que eles continuam ávidos pelo Brasil. E eles querem - inclusive estarão voltando aqui - exatamente esse trabalho junto conosco. Eu falei muito, Senador Marcos, do nosso trabalho aqui, como Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura, e eles querem expandir esses investimentos, inclusive na área também de aviação, de navegação de passageiros. Então, eu quero marcar inclusive a possibilidade dessa reunião.

Bom, também um outro aspecto, Ministro. Saiu uma matéria agora, há poucos dias, do Governador Mauro Mendes pedindo ao STF permissão para o uso de aviões agrícolas no combate a incêndios em Mato Grosso. Olha só, em função dessa matéria, que me estranhou muito - ir ao Supremo para decidir uma situação dessas -, eu tive uma reunião com o Presidente da Anac em que ele me disse que não é nada disso, que a Anac tem as portarias... Enfim, mas eu vou fazer a pergunta aqui de acordo com o que foi colocado. Recentemente, então, foi veiculada, na mídia nacional, notícia sobre a limitação regulatória que estaria impedindo o uso de aeronaves agrícolas privadas no combate a incêndios no Estado de Mato Grosso - e aí não é só Mato Grosso, não. Como o ministério avalia a participação da frota de aeronaves privadas em esforços de combate a incêndio, ainda que de forma remunerada?

E eu falo isso principalmente porque, no meu estado, muito grandioso - Rondônia também, mas em Mato Grosso nós temos o Pantanal, uma região grandiosíssima; são 300 mil quilômetros quadrados -, o incêndio é constante. Inclusive, nessa minha ida à Flórida, eu tive a oportunidade de visitar o Everglades, num trabalho que estamos fazendo junto com as universidades exatamente na experiência de combate a incêndios.

Quanto ao uso dessas aeronaves, no caso de Mato Grosso, porque temos inúmeras - inclusive foi criado agora, pelo Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia, um curso de engenharia de manutenção de aeronaves agrícolas, exatamente pelo volume que temos lá. Eu gostaria que V. Exa. fizesse algum comentário. Se não, não tem problema, pode depois conversar com a Anac, porque isto precisa ficar bem claro: de que forma nós podemos usar esses aviões? Porque às vezes o fazendeiro quer fazer parceria com o fazendeiro vizinho ou, ali no caso do Pantanal, de outras regiões, para poder fazer esse trabalho conjunto.

Eu tenho mais duas perguntas em relação ao Aeroporto Marechal Rondon, em Várzea Grande, Mato Grosso, na Região Metropolitana de Cuiabá. Conseguimos finalmente, Ministro, fazer a internacionalização, e eu quero agradecer também o seu trabalho, o da Anac e de todos os órgãos. Está lá tudo pronto, mas infelizmente nós não temos ainda as companhias, os voos. Eu gostaria que V. Exa. fizesse algum comentário. Acho que o Petecão falou ali da situação. Eu tenho feito reuniões com as companhias, mas, se o ministério já está trabalhando, gostaria que explicasse mais sobre o que está sendo feito.

Ainda tem o investimento também do Aeroporto de Cáceres. A pergunta é: quais os principais impactos esperados com investimentos públicos em melhorias no Aeroporto de Cáceres para a cadeia logística da região e quando essas melhorias devem ser concluídas?

Eu falo Cáceres porque nós estamos ali na região fronteira. São 720km de divisa com a Bolívia. Temos que integrar essa região exatamente para não ficarmos só sofrendo as consequências, principalmente com a questão do narcotráfico. Se V. Exa. puder também fazer alguns comentários, aí o nosso Presidente Marcos Rogério vai me perdoar por ter que ir lá, como Líder do bloco. Nós temos lá uma reunião agora.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Logo que concluir aqui, nós estamos aguardando V. Exas. lá também porque hoje também temos o aniversário do Izalci... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ah, hoje é aniversário do Izalci...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... para comemorarmos lá no nosso bloco.

Um grande abraço.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Líder Wellington Fagundes.

Toda terça-feira, nós temos reunião do Bloco Vanguarda, e, a cada terça-feira, um Senador é que oferece o almoço para todos os Senadores das bancadas. E hoje tem aniversariante, então, além do almoço, vai ter um momento festivo.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - A comida é boa!

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - AP. *Fora do microfone.*) - Convidaram o Ministro?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O Ministro é convidado!

Senador Líder Randolfe, para concluir a nossa lista. Aliás...

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Senador, eu queria só lhe pedir, eu sei que não é regimental para esse tipo de procedimento, mas, se antes o Senador pudesse me liberar só para ir ao banheiro um minuto...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Todo mundo foi e o Ministro não!

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Vou fazer um apelo ao Regimento Interno... *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Por favor! *(Risos.)*

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - AP) - Não é regimental, é humanamente necessário!

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É um apelo humanitário.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Ele tem que fazer um curso com o Davi, não é? Porque foi o recordista, não é? *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Tem que se apurar qual foi o mecanismo...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - O que ele tomou naquele dia...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Exatamente! Eu acho que ele ficou uns dois dias sem tomar água, não é? Ele se preparou...

Muito bem. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Com a palavra o Líder Randolfe Rodrigues. *(Pausa.)*

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - AP. Para interpelar.) - Ministro, fique à vontade. Sem problema nenhum.

Presidente Marcos Rogério, muitíssimo obrigado.

Presidente, o senhor pôde perceber que, pela unidade aqui presente entre Parlamentares de governo e de oposição, o Ministro Silvio Costa Filho é uma unanimidade. Eu costumo dizer que é a melhor das gerações dos Silvios Costas, entendeu? Isto é conhecido em todo o Congresso Nacional. É a melhor geração dos Silvios Costas, e, exatamente pelo perfil de atuação do Ministro, eu diria que é um dos mais eficazes e competentes da nossa Esplanada dos Ministérios, do Governo do Presidente Lula, e eu acho que lhe caracteriza, sim, Ministro Silvio Costa, é esse seu caráter atencioso não somente com os colegas Parlamentares, mas com qualquer cidadão, onde quer que esteja, e eu sou testemunha disso, pela dedicação que o senhor tem à causa pública sempre. Qualquer serviço que é colocado para o senhor, o senhor devolve com dedicação e enorme zelo. Então, essa homenagem eu também tenho que prestar. E, sobretudo, pela forma resolutiva, que já foi testemunhada aqui por outros colegas Parlamentares, porque, toda vez que alguma demanda é colocada junto ao ministério, o senhor, de imediato, resolve e dá a resposta. Eu tenho que prestar aqui esta homenagem ao senhor, e a primeira razão de eu estar aqui é para prestigiá-lo e testemunhar o que todo o Congresso Nacional já sabia e que agora é de conhecimento também do Poder Executivo em seu exercício no Ministério de Portos e Aeroportos.

Para acrescentar, Presidente e Ministro Silvio Costa Filho, eu queria trazer ao senhor, aproveitar esta oportunidade aqui, eu iria até o senhor e saberia que teria uma resposta, mas aproveito a oportunidade de sua presença aqui na Comissão de Infraestrutura, para lhe reportar a situação do aeroporto de minha cidade, que o senhor conhece muito bem. O senhor esteve junto com o Presidente Lula ainda há pouco, e o senhor viu a boa infraestrutura do Aeroporto Internacional de Macapá.

Pois bem, Ministro Silvio, aquele aeroporto, o Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, foi um anseio antigo dos amapaenses e foi um esforço da nossa bancada parlamentar, como eu lhe reporte anteriormente, inclusive meu e do Senador Davi Alcolumbre, nosso Presidente daqui da Casa. A obra tinha estado paralisada no início dos anos 2000, e, depois de dez anos de paralisação, a partir de iniciativa do Senador Davi Alcolumbre conosco e com outros colegas da bancada, nós deixamos emenda de bancada no total de R\$163 milhões, que concluiu. Eu diria, e o senhor pode me corrigir, que talvez seja um dos melhores equipamentos de infraestrutura aeroportuária que nós temos no Brasil, na Amazônia seguramente.

Aquela obra é muito recente, é jovem, foi inaugurada em 2019. Ocorre que, embora seja uma obra recente e uma belíssima infraestrutura - inclusive, para atender a demanda da capital do Amapá, eu diria pelos próximos 20 ou 30 anos, porque é um amplo aeroporto -, a partir da privatização e da concessão para empresa privada, ocorreu um total abandono. A concessionária do aeroporto, a NOA, a mesmo do aeroporto de Belém, o que eu acho que nos deixa com uma pulga atrás da orelha, visto que o Aeroporto Internacional de Belém é o aeroporto da Conferência do Clima, que será realizada em novembro... Não sei como detalhadamente eles estão cuidando do Aeroporto de Belém. Eu posso lhe testemunhar que, em relação ao Aeroporto Internacional de Macapá, o Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, num prazo exíguo, eles conseguiram deteriorar um equipamento excelente que foi construído pelo poder público.

Para o senhor ter ideia, nos anos de 2023 e 2024, eles não conseguiram fazer a manutenção de equipamentos de navegação aeroportuária. O aeroporto internacional de Macapá, o senhor percebeu, tem três ou quatro *fingers*. Eles, ao longo deste ano, e eu posso testemunhar, ao longo dos últimos três meses, a maioria dos *fingers* não estão operacionais pelo descaso da concessionária. O sistema de ar-condicionado do aeroporto, há pelo menos dois ou três anos, não funciona na plenitude

do que deve funcionar. O estacionamento do aeroporto tem sido totalmente abandonado. Enfim, o último ocorrido é que, neste último final de semana, parte do teto do aeroporto internacional foi comprometido, ou parte do teto veio a desabar. Então, não há justificativa para uma obra feita pelo poder público, com um custo de mais de R\$100 milhões aos cofres públicos, um patrimônio construído para os amapaenses, ser transferida para uma empresa privada, e uma empresa privada tratá-la com tamanho descaso como tem tratado o Aeroporto Internacional de Macapá.

Eu, até chegar ao senhor... Eu recorro ao senhor como *ultima ratio*, porque a Agência Nacional de Aviação Civil tem sido inoperante. Deixe-me reiterar os termos, ainda bem que nós estamos mudando os representantes da Anac agora, em breve, aqui no Congresso Nacional, porque a Anac tem sido inoperante e repetidas vezes não tem respondido, ou pelo menos dado a devida resposta às questões que temos trazido sobre o Aeroporto Internacional de Macapá. É por isso que recorro ao apoio sempre resolutivo de V. Exa. à frente do Ministério de Portos e Aeroportos, para, o quanto antes, buscar ou fiscalizar rigorosamente ou exigir da empresa concessionária um plano de resposta, de recuperação e de funcionamento adequado desse aeroporto, porque, como eu disse, não se justifica um equipamento, que não tem três ou quatro anos, estar sendo cuidado por uma empresa privada dessa natureza.

Inclusive, Presidente Marcos Rogério, eu quero cumprimentar V. Exa. Eu sei que V. Exa. tem um requerimento aqui para, inclusive, constituir uma Comissão Externa para ver a situação do funcionamento dos aeroportos brasileiros. Cumprimento-o pela iniciativa. Adiro à iniciativa de V. Exa. para essa Comissão Externa. Tem junto um requerimento meu especificamente sobre o aeroporto de Macapá. Até peço a V. Exa., se possível, apensar ao seu, porque eu acho que é uma providência a ser muito bem tomada por V. Exa. Inclusive, no nosso requerimento, nós pedimos a vinda do Presidente da Anac aqui, porque eu acho que pode ser uma providência, se V. Exa. me permite, preliminar para ouvirmos sobre a situação dos aeroportos brasileiros, sobre como estão sendo cuidados, sobretudo pelas concessionárias, para, em seguida, juntos termos a Comissão Externa por V. Exa. assim proposta.

Eram esses os termos, mais uma vez prestando ao Ministro Silvio Costa Filho todas as homenagens pela gestão que tem feito à frente do ministério.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa., nobre Senador Líder Randolfe, e agradeço a referência que faz ao requerimento das diligências, que eu acho que vai ser um instrumento, para o conjunto dos Senadores, muito importante.

Eu acho que, além dessas diligências nos aeroportos, especialmente aqueles que passaram pelo processo de concessão... Porque a gente aprova aqui. O gestor público formula a política pública, o modelo, a modelagem toda, e passa pelo regulador, pela agência, mas com a autorização, com a aprovação do marco legal pelo Parlamento. E depois, lá na ponta, a efetividade disso, às vezes, escapa do controle do Parlamento. Então, a Comissão de Infraestrutura tem a prerrogativa de fazer essas inspeções, essas diligências, e nós assim encaminhamos em relação aos aeroportos, em relação também às rodovias e às ferrovias, e eu já tenho pedido aqui, inclusive, que em relação à questão da navegação também se faça, até com a contribuição que o Senador Jaime Bagattoli trouxe aqui agora há pouco, no tocante à Hidrovia do Rio Madeira, que está na fase de estudos e com a possibilidade de concessão também - é algo que nos preocupa muito.

Nesse caso, Ministro - depois eu vou lhe encaminhar -, eu fui o Relator da medida provisória que tratou da Eletrobras, daquele processo de desestatização. E naquele momento, Senador Mecias, nós alocamos ali dois recursos, e um deles foi justamente para a Hidrovia do Madeira. E esse recurso ainda não foi devidamente encaminhado. Um foi para o Madeira e outro foi para uma outra hidrovia de que eu não me recordo agora de cabeça, mas foram duas medidas adotadas para garantir justamente a infraestrutura necessária para a navegação.

Fica, então, feito o pedido para que a equipe faça o apensamento dos dois requerimentos, atendendo ao pedido do Senador Líder Randolfe.

Com a palavra o Ministro Silvio Costa Filho para responder aos Senadores.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Acho que a Senadora...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ah, perdoe-me! Perdoe-me, Senadora Margareth Buzetti.

Vejam como aqui, Randolfe, se somou o prestígio pessoal do Ministro Silvio Costa Filho - que foi muito prestigiado; o número de Senadores e Senadoras que vieram a esta Comissão e que aqui permaneceram, inclusive, foi muito acima da média... Então, além do prestígio pessoal dele, os temas são sensíveis para o Brasil inteiro. Cada região do país tem suas necessidades, suas peculiaridades, e o Ministro atenciosamente a todos encaminhou resposta.

Senadora Margareth com a palavra.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Para interpelar.) - Obrigada, Presidente. Eu prometo que falarei só uma hora. *(Risos.)*

Mentira, Ministro. Muito obrigada pela presença. O senhor é sempre muito gentil, muito prestativo.

Eu falei que não iria mais reclamar da aviação no Brasil, mas eu só quero lhe dar um dado hoje do que está acontecendo no Mato Grosso: de hoje, 08/04, até o dia 11/04, nós não temos voo à tarde para Mato Grosso. Nenhum! Nós só temos voo pela manhã. Nós tínhamos dois, até três voos nós chegamos a ter, e iam lotados; agora, nós não temos mais.

Eu quero parabenizar o senhor, eu quero declarar aqui, pelas salas extrassensoriais que o senhor anunciou hoje para atender aos autistas. Isso é algo fantástico e necessário dentro da aviação, porque realmente eles são uma categoria... São pessoas que têm muito medo de barulho, medo de escada rolante, enfim.

É muito bacana isso o que o senhor está fazendo nos aeroportos, mas nós estamos com graves problemas na aviação civil, e isso é fato. E, hoje, quando o senhor sair daqui, nós vamos aprovar a Lei Joca, do cão Joca, na qual trabalhamos juntos por quase seis meses para fazer esse relatório e ele agora está redondo, pronto para ser aprovado.

Muito obrigada.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Ministro...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Está na pauta, na sequência da audiência...

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.*) - Já está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É, o item da pauta. Até pensei em: "Não, vamos passar para a semana que vem", e a Senadora Margareth: "Não, não, não, vamos votar". *(Risos.)*

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Ministro...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço, Senadora Margareth Buzetti.

Senador Heinze.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. Para interpelar.) - Só uma questão, aproveitando... Aquele aeroporto na divisa de Livramento com Rivera, Brasil com Uruguai - estivemos lá na inauguração -, ainda não tem companhia aérea. Se puder botar nas suas orações também, com o seu pessoal, *(Risos.)* coloque.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - O que não consegue na gestão, apela pelas orações.

Senador Jaime.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Ministro, na hora em que V. Exa. responder, só esclareça também sobre o Fundo da Marinha Mercante; aquilo é muito importante para o Rio Madeira, porque todo o transporte de combustível de Rondônia, do Acre e do noroeste de Mato Grosso é feito pelo Rio Madeira. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Senador Jaime.

Ministro, com a palavra.

O SR. SILVIO COSTA FILHO (Para expor.) - Bom, primeiro quero agradecer as manifestações de carinho e de atenção. Nós vamos juntos - poder público e Senado Federal - continuar trabalhando muito pelo Brasil.

Naturalmente, eu fico muito feliz de poder vir a esta Casa, uma Casa pela qual eu tenho muita admiração, muito respeito, sobretudo pelo papel institucional que cumpre para o Brasil e para a democracia brasileira.

Eu venho lá de Pernambuco, Senador Randolfe. Meu avô era cortador de cana e ele sempre me dizia... Eu era bem novinho, ele me chamava no canto e dizia duas frases que me marcaram muito: "A verdade sempre vence" e "Quem ouve erra menos", e eu tenho procurado sempre ouvir para poder acertar, para tentar fazer as coisas da melhor maneira possível, despidido de qualquer componente ideológico, porque eu acho que isso é muitas vezes o que está faltando ao nosso país.

Primeiro, respondendo ao Senador Jaime, que é uma referência no setor do agronegócio brasileiro, quero dizer que essa pauta do Rio Madeira é uma pauta... A gente tem que ter muita sensibilidade nessa discussão porque hoje nós temos uma

movimentação de 15 milhões de toneladas, podemos chegar a 25 milhões de toneladas depois que essa hidrovía for feita, mas a gente percebe que há algumas dificuldades com o setor produtivo brasileiro, e precisa ser feita uma melhor discussão. O que é que nós fizemos efetivamente? A gente iniciou a Hidrovía do Paraguai e do Paraná, nós avançamos na Hidrovía de Tocantins, nas discussões, e eu pedi para deixar sobrestada a Hidrovía do Madeira para que a gente possa fazer uma discussão mais profunda com o setor produtivo local, com o Senado, com a Câmara Federal, para que a gente possa avançar de maneira substancial.

Então, a nossa ideia é que agora, nesses próximos 30 dias, nós façamos uma reunião aqui ou lá no ministério, para a qual a gente possa convidar os agentes políticos envolvidos nesse processo para fazer uma discussão sobre onde nós estamos e aonde nós queremos chegar e ver se é possível equalizar um entendimento para que a gente possa avançar no fortalecimento do transporte de grãos, fertilizantes e combustível, porque o transporte de combustível também abastece países da América do Sul.

Essa é a discussão do Madeira. Há uma discussão... O que me preocupa é que nós vamos evidenciar um processo eleitoral daqui a pouco, e, de certa forma, a narrativa que se está fazendo é de que pode haver uma privatização do rio. Muitas vezes, o cara que não para para ler o relatório recebe uma notícia como "o rio vai ser privatizado", e aquilo termina gerando um efeito muito negativo.

Por isso, a gente tem que se sentar - é o que eu tenho orientado ao nosso Secretário Nacional de Hidrovias, Dino - para que a gente possa fazer uma discussão efetiva sobre esse processo.

Quero colocar uma questão em que avançamos bem e que era uma preocupação, Senador Jaime: a das dragagens. Você sabe que ali em Benjamin Constant, Tabocal, no Rio Solimões e no Rio Madeira sempre precisa ser feita dragagem. E o que acontecia? Historicamente, as dragagens eram feitas, Senador, de última hora. Já se sabia que em um ano haveria estiagem na Amazônia, naquela região. Então, nós fizemos uma licitação agora de cinco anos, para que, independentemente do Governo - esta é a primeira iniciativa da história -, a gente tenha, Senador Randolfe, essa dragagem feita, porque isso dá previsibilidade ao setor produtivo, para que não se tenha prejuízos no minério, para que não se tenha prejuízos no agronegócio, para que a gente possa avançar, tendo em vista que essa hidrovía atende o Acre, o Mato Grosso, o Amazonas e também Rondônia. Então, vamos construir, Senador, conjuntamente, para que façamos o que for efetivamente melhor para o Brasil.

A avaliação que eu faço da agricultura é que o Brasil vai bem. Eu acho que o Presidente Lula teve a oportunidade de abrir quase 340 mercados no mundo e fiquei encantado com a imagem internacional do Presidente Lula. Muitas vezes, o que acontece é que o jogador brasileiro está jogando muito bem no Vasco, mas, às vezes, setores da sociedade só o valorizam quando ele vai para o Barcelona. Isso é como o Alceu Valença no meu estado: ele só foi mais valorizado quando foi para o Rio de Janeiro.

Então, hoje - e aqui eu não estou querendo adjetivar nem fulanizar -, a imagem internacional do Presidente tem nos ajudado muito a ampliar parcerias com o mercado internacional, sobretudo no setor portuário e no do agronegócio. Desses 340 mercados... Por exemplo, com o Vietnã, nós assinamos o mercado da carne para proteína animal. Nós estamos falando de quase 10 bilhões por mês que o Brasil vai abrir em operação de carne. Então, eu acho que isso tem ajudado o país e acho que isso vai fortalecer a agenda do agronegócio brasileiro. Também tivemos ampliação do seguro safra, como a gente tem discutido.

Na questão dos armadores, essa preocupação que se tem com o *demurrage*... Há no Brasil uma preocupação com o *demurrage*, que é uma preocupação no mundo, mas a leitura que a gente faz é que, historicamente, nunca houve uma preocupação com o crescimento do setor portuário. Noventa e cinco por cento das exportações do Brasil são feitas pelos portos. E, quando a gente pega as décadas de 80, 90 e até em 2000, percebemos que foi feito muito pouco para o potencial que nós temos no Brasil.

No agronegócio, se não me falha a memória, em 2012, nós tínhamos uma movimentação de 200 milhões de toneladas. Agora, em 2023, fechamos com 320 milhões de toneladas, ou seja, houve um *upgrade* muito grande. Com isso, a gente precisa ampliar os investimentos nos nossos portos. Tanto é que nós estamos fazendo, agora nos quatro anos do Governo, o maior programa de concessões da história do setor portuário. E três portos vão ajudar muito o agronegócio da Região Norte do país: o Porto de Santos, que vai atuar na cabotagem e cuja capacidade será dobrada em 50%; o Porto de São Sebastião, sobre o qual nós fizemos uma delegação ao Governador Tarcísio, porque nós vamos fazer lá uma grande operação; e, concomitantemente, no Porto de Itajaí. Com a retomada do porto, a gente vai ter um *upgrade* na equalização, para diminuir alguns gargalos, entre outros, a descentralização do Amapá, de alguns portos do Nordeste, do Sul, em que a gente tem procurado avançar. Então, o meu sentimento é de que nós teremos, nos próximos três, quatro anos, um amplo avanço no escoamento da produção brasileira.

Em relação ao Senador Mecias, muito obrigado, Senador, pelas palavras. Há três temas que são importantíssimos, um deles é o dos *fingers*. Eu já solicitei à Vinci, a concessionária - está aqui o Secretário Nacional Tomé Franca -, que me apresente - agora eles estão em processo de estudo - como pode se dar a modelagem da questão dos *fingers*, porque, quando isso foi pensado, lá atrás, foi feita a concessão, mas não se combinou que precisaria ser feita a manutenção dos *fingers*. Moral da história: a concessionária fez como queria, e a gente está tentando contornar para que possa oferecer essa operação do *finger* local e, além disso, a segurança de voos através do Papi, através de outros instrumentos.

O aeroporto de Rorainópolis a gente está trabalhando para colocar no AmpliAR, tendo em vista a importância desse aeroporto.

Em relação à Uiramutã, o senhor esteve lá nos falando. Hoje, na cidade, as pessoas pousam num local muito simplório, que é até arriscado do ponto de vista de pouso - o vetor era de aviões pequenos. A gente está estudando o projeto, que será feito pela Infraero ou pela Codevasf - a gente está estudando -, para que, de posse de um projeto pronto, possamos avançar.

O Brasil tem hoje, efetivamente, o equivalente a, juntando aeroportos e aeródromos, mais de 2.5 mil. A gente não tem estrutura pública para fazer todos os aeroportos do dia para a noite, mas está revisitando o nosso PAN, que é o plano da aviação, é o plano estratégico da aviação brasileira. A gente tem, Senador Jorge, priorizado os aeroportos, no país, com alguns programas de investimento da Infraero, do AmpliAR, com investimentos de emendas parlamentares que alguns Deputados e Senadores têm alocado para a gente poder organizar.

Em relação a essa questão de Rio Branco e de Santa Maria do Boiaçu... Eu queria pedir, Dino, que a gente fizesse uma visita *in loco* - está aqui o Secretário Nacional de Hidrovias -, para que a gente possa tentar discutir a possibilidade de um IP4, para que a gente possa fazer um miniportinho para atender lá o porto na região. Então, vamos colocar na modelagem de estudo para a gente poder avançar nisso. Eu confesso que não tinha ainda esse pleito efetivamente colocado, mas contem comigo nessa causa.

Terceiro, Senador Heinze. Eu quero, publicamente, agradecer o esforço do Senador Heinze, que liderou a bancada de Senadores e de Deputados Federais para que a gente pudesse fazer o Porto de Arroio do Sal. Esse é um porto estratégico que passou quase oito anos com aquele TUP paralisado, sem ter autorização, dependendo de alguns avanços, dependendo da burocracia, do retrabalho. Conseguimos autorizar a operação do TUP, e hoje ele está vigente. A gente esteve lá no Rio Grande do Sul, anunciando isso conjuntamente. Estou à disposição para nos reunirmos até com a iniciativa privada. Muitos grupos empresariais estão procurando fazer investimentos no Brasil. Quem sabe - está aqui o Secretário Nacional de Portos - a gente não possa fazer uma operação, apresentar esse projeto até a parceiros internacionais para que esse porto saia, porque ele será muito estratégico para o Estado do Rio Grande do Sul?

Sobre o aeroporto de Vila Olímpia, eu já conversei com o Ministro Rui Costa, apresentei a ele a importância do aeroporto. A gente está trabalhando para inclui-lo no PAC, porque, incluindo-o no PAC, a gente vai ter uma maior liberdade de recursos, mas a gente entende a importância dele.

E Gramado? Gramado hoje é um ativo do Brasil. O turismo cresce bastante. A gente está fazendo uma reestruturação de Gramado com investimentos do próprio Governo Federal, buscando até alternativas privadas também. Concomitantemente, tem obras de infraestrutura, ainda do Ministro Renan, que sofreram muito com esse processo da estiagem, mas a gente está trabalhando ao lado do Ministério do Turismo para pensar todas as ações concretas que a gente pode modelar para fortalecer Gramado - recebi o Prefeito recentemente - para que a gente possa avançar de maneira mais objetiva.

Ao Senador Petecão, que estava aqui, eu quero me colocar à disposição para discutir o PL 47. Essa pauta da cabotagem nós vamos ter coragem para enfrentar, porque já vem há 20 anos sendo feita essa discussão. A gente sabe que há alguma resistência dos setores, mas, como se diz lá no Nordeste, o possível a gente faz e o impossível o povo ajuda a gente a fazer. Cabe uma discussão sobre isso, e eu acho que é saudável para o Brasil. Acho que a gente não pode fazer cabotagem do dia para a noite, mas, em regiões mais estratégicas que fazem interface com a América do Sul, isso é algo discutível. Então, a gente pode avançar e esperar que essa nova Diretoria da Anac chegue para que a gente faça um amplo debate sobre a cabotagem no Brasil.

E fico feliz de ver o Senador Alan Rick e o Senador Petecão fazendo essa discussão, porque eu sei que dialoga com o sentimento de muitos Senadores essa oportunidade da cabotagem.

Em relação ao Senador Wellington Fagundes, essa questão desse novo perfil de aeronaves para combater desastres ambientais eu acho que é fundamental, mas é preciso que a gente tenha uma regulamentação sobre isso. Como a gente não tinha, Senador, uma regulamentação mais clara, tendo em vista esse novo momento ambiental que a gente vive no Brasil e no mundo, a gente criou uma regulamentação. Há um projeto que está sendo criado hoje, que é o Pati, que é um programa em que a gente vai cuidar da causa animal nos aeroportos, ou seja, é um programa de proteção ao transporte animal.

Da mesma forma, a gente precisa avançar nessa legislação. Tomé, você sai com a missão, ao lado da Anac, para que a gente possa, Daniel, criar uma discussão sobre esse tema, buscando mecanismos de novas aeronaves, de novos perfis de aeronaves, para que a gente possa criar uma legislação mais clara, mais transparente, com começo, meio e fim. Hoje, isso compete muito, muitas vezes, a uma decisão só da Anac, mas que a gente possa ter uma legislação específica para a aviação no combate aos desastres ambientais. Então, eu quero me associar ao Senador Wellington Fagundes.

Em relação à internacionalização do aeroporto de Várzea Grande, foi feita a primeira etapa, com a Receita Federal, a Anvisa, toda a luta. Agora, é a gente poder trabalhar por voos. Eu conversei com o Governador Eduardo Riedel - a gente tem dialogado bastante sobre esse aeroporto e sobre o aeroporto de Dourados também - para que a gente possa buscar voos. Infelizmente... Eu queria, do dia para a noite, colocar mais cem aviões na Azul, 50 na Gol, cem na Latam, mas não depende da gente.

Para vocês terem uma ideia, hoje nós estamos com 20 aviões em solo da Azul e 15 aviões da Gol, aproximadamente: 35 aviões paralisados porque eles não têm condições de pagar o motor do avião. Para cada motor desse nós estamos falando de em torno de US\$10 milhões para uma requalificação e uma revisão. A gente está fazendo um crédito, nós vamos dar um crédito para eles se capitalizarem, porque, se não fosse o Estado brasileiro, os bancos públicos no Brasil e no mundo não iam apoiar. A gente está fazendo isso pelo BNDES, por todas as garantias que a gente está dando através do Fnac. Essa legislação será muito saudável para a aviação, e a gente vai trabalhar para poder ampliar a aviação.

Senador Randolfe, eu vou chamar... Eu queria solicitar o quanto antes, Senador, que a nossa Secretaria de Aviação fosse *in loco*, na próxima semana, ao compromisso. A SAC vai lá fazer uma visita, vai pessoalmente o Secretário Nacional, para que a gente possa entender... Essa é a primeira observação que a gente está fazendo.

Eu não ouvi efetivamente alguns movimentos de críticas à operação da NOA lá no estado, mas a gente vai fazer essa visita. Vamos chamar a concessionária, a NOA, para que a gente possa discutir uma qualidade em medidas emergenciais, porque nós não podemos aceitar que as concessionárias do Brasil prestem serviços de má qualidade. Nós não vamos aceitar esse processo lá no Macapá - como também em Guarulhos: eu estou indo pessoalmente, segunda-feira, cobrar que os investimentos sejam acelerados, para melhorar a qualidade das operações do Aeroporto de Guarulhos, porque a gente está sentindo que há um déficit nesse sentido.

Naturalmente, todas essas questões - e aí, Senador, depois eu vou procurá-lo - são de manutenção, porque é uma questão de zeladoria: ar-condicionado, *fingers*, inoperância de acesso... Nós não podemos aceitar isso.

Por último, o nosso Senador Marcos Rogério, que sugere essa Comissão Externa. Eu quero me colocar à disposição como Governo brasileiro. O nosso Secretário está à disposição, e também a nossa equipe, que está participando desta audiência para ajudar no assessoramento desta Comissão. A gente já pode encaminhar todo o plano de investimentos que a gente tem para que a própria Comissão possa dar uma olhada - todas as concessões que foram feitas nesses 59 aeroportos nesses últimos anos - e tenha claramente, assim, um papel pedagógico, um papel orientativo que nos ajude efetivamente a melhorar cada vez mais a aviação no país.

Eu concordo que, em relação à 319, Senador Jaime - sabia que estava faltando -, é importante que seja feita a discussão, ela é fundamental.

Agora, só voltando a essa questão, para concluir, do Madeira, eu queria, Senador, ver se a gente pode... eu vou combinar com o nosso Secretário de Hidrovias para que a gente possa, Mariana, combinar com o Senador Jaime, conversar com o Senador Omar Aziz, com o Senador Marcos Rogério, com os Senadores da Região Norte, para a gente discutir...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Sim.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... a questão do Madeira e ver como a gente pode até avançar na comunicação e na estratégia, analisar quais são os benefícios e quais são os prejuízos que venham a ocorrer...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Podemos.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - ... de maneira coletiva.

No mais, Senador, é isso.

Eu quero efetivamente, por último, agradecer a todos os Srs. e Sras. Senadoras, agradecer o apoio, o compromisso e o comprometimento com a agenda do desenvolvimento do Brasil; colocar-me à disposição de todos e todas aqui presentes... Senador Jaime.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Ministro, só uma coisa que nós esquecemos: a cabotagem marítima também tem que avançar no Brasil. Nós temos 8 mil quilômetros de costa marítima...

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.*) - Oito mil e quinhentos!

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - É, mais de 8 mil quilômetros. Então, igual à viação aérea, nós temos que ver a cabotagem marítima também.

Obrigado.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Quero incorporar a fala de V. Exa. - concordo integralmente. Nós estamos discutindo isso também na BR dos Rios. Essa BR dos Rios tem que entrar na pauta que a gente está discutindo, essa questão que foi colocada para a cabotagem, para a gente poder aprimorar essa cabotagem no rios brasileiros.

Então, quero agradecer ao Senador Marcos Rogério e, na pessoa dele, ao Senador Davi Alcolumbre e a todos que fazem o Senado Federal e me colocar à disposição de todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado, Ministro Silvio Costa Filho.

Eu queria, antes de concluir - eu teria aqui um conjunto de perguntas para fazer, mas nós esgotamos aqui uma lista extensa de Senadores e Senadoras questionando o Ministro, algumas das questões que eu apresentaria foram devidamente apresentadas e encaminhadas pelo conjunto dos meus pares -, Ministro, apenas pedir, e aí é um apelo que eu faço num tema que interessa muito à minha região lá no Estado de Rondônia: nós temos dois projetos sendo encaminhados na Infraero - é um tema que passou pela Secretaria de Aviação Civil e está na Infraero -, que é a elaboração de projetos de aeroportos, dois terminais aeroportuários: um na cidade de Ariquemes e outro na cidade de Ji-Paraná, que é a minha cidade.

Esses dois projetos são uma novela que não termina nunca, porque, primeiro, o Governo do Estado de Rondônia não deu conta de fazer o projeto. Fez um projeto, foi reprovado; eu tinha um aporte de recursos da ordem de quase R\$20 milhões para o terminal da minha cidade de Ji-Paraná e parte desse recurso acabou sendo perdida em razão de não ter sido o projeto aprovado dentro do prazo para a execução desse investimento.

Posteriormente a isso, o Governo do Estado, vendo a sua incapacidade de fazer o projeto, então, faz um convênio aí, através da Secretaria de Aviação Civil, com a Infraero, para que a Infraero encaminhasse a feitura desses dois projetos. Eu sei que a Infraero avançou mais em relação ao projeto da cidade de Ariquemes e me parece que o projeto relacionado ao aeroporto de Ji-Paraná está mais travado. E, assim, são duas cidades estratégicas. Agora, a cidade de Ariquemes não tem um aeroporto funcionando ainda, e a cidade de Ji-Paraná já tem um aeroporto funcionando com um terminal que é vergonhoso. Para se ter uma ideia, quando você tem embarque e desembarque, você não consegue colocar todos os passageiros dentro do espaço de embarque: tem que ficar mais da metade de fora, esperar a primeira metade embarcar, para depois encaminhar. No período de chuva é uma situação constrangedora.

Então, o apelo que faço a V. Exa. é no sentido de dar, através da Secretaria de Aviação Civil, uma atenção especial a estes dois projetos: ao aeroporto, Jaime - o Senador Jaime Bagattoli conhece bem esse tema -, da cidade de Ariquemes. Quem lidera até esse projeto do aeroporto de Ariquemes é o Deputado Federal Thiago Flores. Ele colocou a emenda pessoal, de bancada, da cota dele, integralmente para esse projeto lá de Ariquemes, no primeiro ano de mandato dele, e não saiu. O recurso que eu coloquei, uma boa parte dele já se perdeu. Eu acho que deve ter um remanescente aí de uns 6 bilhões lá na SAC, se eu não estou enganado, para essa obra, e não se faz um terminal com 6 milhões. É uma obra que deve custar ali em torno de vinte a vinte e poucos milhões. Mas o primeiro passo é ter o projeto. Então, eu estou fazendo esse apelo aqui a V. Exa., no sentido de dar essa atenção para essas duas cidades: a cidade de Ji-Paraná e a cidade de Ariquemes. Posteriormente, eu vou atualizar o andamento dessas duas obras.

No mais, quero lhe fazer um agradecimento.

Eu faria uma abordagem em relação a essa questão da competitividade do setor aéreo, colocando algumas iniciativas que a agência, que o regulador faz. Eu sou um defensor fervoroso do papel do regulador. Eu acho que você não tem um mercado seguro, com previsibilidade, um consumidor atendido e respeitado também nos seus direitos sem você ter agências reguladoras funcionando regularmente, com autonomia decisória, com muita eficiência técnica e com percepção do que é o interesse nacional.

Agora, nessa questão da aviação, eu concluiria aqui apenas no sentido de que o ministério possa refletir sobre isso. E elogio o cuidado que V. Exa. teve de trazer a esta Comissão no dia de hoje, além da sua presença, secretários importantes que estou vendo aqui, da aviação civil, da Secretaria de Portos, representantes aqui também da Infraero e de outras pastas que são técnicas, mas que o Ministro, embora muito observador e atencioso nas respostas e nas anotações, mas esses profissionais que aqui estão, cada um, dentro das suas áreas de atuação, significa o zelo e o compromisso de V. Exa. em dar efetivo encaminhamento às preocupações do conjunto dos Senadores aqui. Então eu lhe agradeço por isso.

E aí a observação que eu faria é que tem um requerimento do Senador Randolfe, que, na sequência, vou colocar extrapauta, que pede inclusive o convite de um dos diretores da Anac aqui. E aí eu vou encaminhar essa matéria. É porque nós estamos vivendo, como V. Exa. já mencionou aqui, um estreitamento das opções de empresas que operam no Brasil.

Nós temos três hoje - repito: duas delas em processo de fusão, e nós ficaremos com duas - e uma outra empresa, que seria a quarta empresa, com a sua operação suspensa.

E nós tivemos, mais recentemente, uma decisão da Anac. E eu não estou entrando no mérito da decisão, mas eu quero entender, como Comissão de Infraestrutura, as razões que levaram a isso, porque, diante de situações excepcionais, você não opera no sentido de restringir para favorecer grandes grupos econômicos; você opera no sentido de dar maior competitividade no setor. E parece-me que o encaminhamento que foi feito, numa última decisão que foi tomada ali, foi no sentido de restringir.

A decisão, embora, aparentemente, para quem observa num primeiro momento, assegure os *slots* de uma companhia suspensa, na sequência, quando vai avaliar, você tem uma decisão que vai no sentido de restringir a diversificação de ofertas no Brasil. E isso me preocupa, porque, nesse caso, não estou nem aqui fazendo uma observação em razão do interesse, que pode ser legítimo ou ilegítimo, do operador em si ali, mas ali existe um ativo, um componente econômico que poderia ser encaminhado a um terceiro, a uma terceira empresa, a uma empresa nacional ou de fora. E, a partir da decisão que foi tomada, me parece haver ali uma decisão que encaminha uma solução que, daqui a pouco, vai jogar para quem já opera de forma gratuita aquilo que é um ativo econômico.

Aí é preciso ter cuidado com isso. Eu defendo o regulador, mas eu defendo um país que tenha diversificação de ofertas de serviços, competitividade nos serviços oferecidos, para que haja a redução de preços, a redução de custos e a maior eficiência no atendimento à população.

Era essa a observação.

Sei que muitos aqui do setor são do ramo. Não estou questionando, apenas fazendo essa observação e vou questionar diretamente à agência.

Mas os dois pedidos que lhe fiz foram em relação objetivamente à cidade de Ji-Paraná, ao terminal de Ji-Paraná.

Como foi pedido aqui, não lembro quem foi, além dos esforços técnicos e operacionais, ore também para que aconteça, porque é muito importante.

Assim que tiver o projeto pronto, vamos verificar o que tem de orçamento lá. Sendo necessário o aporte de um novo recurso para complementar, eu me coloco à disposição, tenho certeza de que os demais membros da bancada também farão esse esforço na mesma direção.

Mais uma vez, obrigado pela sua atenção a esta Comissão.

O SR. SILVIO COSTA FILHO - Senador, sou eu quem agradeço. Agradeço a todos.

Saio com esse dever de casa em relação a Ji-Paraná e Ariquemes.

Ariquemes, a gente está acelerando o projeto na Infraero. Houve alguns ajustes que precisavam ser feitos na questão financeira do projeto, mas a nossa expectativa, já tendo em torno de R\$50 milhões de recursos alocados pelo Deputado Thiago Flores e por V. Exa. lá atrás, é de que a gente consiga efetivamente, neste mês de maio, dar essa ordem de serviço a esse aeroporto de Ariquemes, que é fundamental para a região.

Em relação ao terminal de Ji-Paraná, vamos à Secretaria Nacional dar uma olhada nessa situação para podermos fazer essa avaliação e ver as alternativas que nós podemos tomar.

Quero corroborar integralmente a avaliação de V. Exa. em relação às companhias aéreas. Nós defendemos a democratização da aviação brasileira. É preciso que o Brasil, no lugar de três, tenha quatro, tenha cinco, tenha seis, busque mais voos internacionais em companhias aéreas, faça a discussão da cabotagem, porque eu sou da tese de que a concorrência é muito saudável para a sociedade.

Então, quanto mais concorrência, menor preço a gente vai ter na aviação brasileira.

O que acontece aqui hoje é que infelizmente nós não podemos fazer nenhum tipo de intervenção nessas companhias aéreas porque todas são unidades privadas, quer queiram ou não, são uma concessão pública, mas são entes privados em que a gente não pode fazer intervenção.

Mas há um esforço coletivo hoje em três aspectos.

Primeiro, redução do combustível do QAV. Em dois anos reduzimos 20% e as passagens caíram 8%, se pegarmos os dados da Anac, e os dados estão colocados.

Segundo, judicialização. Essas companhias aéreas pagam quase R\$1 bilhão de judicialização por ano. É muito alto, e a gente, ao lado do Supremo Tribunal Federal e ao lado das companhias aéreas, está tentando buscar uma redução no custo da judicialização brasileira.

E o terceiro ponto é em relação à questão de crédito, que eu acho que com essa agenda de crédito agora a gente espera que as aéreas se fortaleçam para poder ampliar mais investimentos na aviação. Isso não impede que a gente esteja trabalhando com outras companhias aéreas para poderem vir a operar no Brasil.

E, por último, só para agradecer, porque eu sei do adiantado da hora do fechamento da Comissão. Eu quero agradecer a todos, sobretudo à Senadora Margareth, que nos ajudou muito. Senadora, muito obrigado por todo o apoio que a senhora nos deu no projeto do Pata. É um marco do seu mandato, uma bela contribuição que deu, o primeiro programa, o primeiro projeto de lei que nós teremos no Brasil em defesa da proteção animal, ou seja, é o primeiro programa de transporte animal em nosso país.

A gente tem que ter um olhar para a infraestrutura, mas temos que ter um olhar para o social, sobretudo tendo em vista a importância que a causa animal hoje tem para o Brasil. Acho que é uma ação pedagógica e cidadã que a gente oferece ao país.

Muito obrigado, Senador, conte com a gente.

Quero agradecer a todos os Senadores, a todos os servidores e publicamente agradecer à toda a nossa equipe do ministério, a minha gratidão pelo apoio e pelo trabalho que vem fazendo diariamente ao nosso lado lá.

Muito obrigado. *(Palmas.) (Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Antes de encerramos os nossos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião conjunta.

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

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Eu informo aos membros da CI que imediatamente após o término desta reunião daremos início à nossa reunião deliberativa neste mesmo plenário.

Já a CDR também, na sequência da presente reunião, realizará a sua 8ª Reunião, Extraordinária, no Plenário 7.

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu suspendo por três minutos a reunião e, na sequência, a gente começa com a deliberativa para que o ministro possa fazer os cumprimentos.

(Iniciada às 9 horas e 45 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 56 minutos.)