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

REUNIÃO
10/06/2015 - 14ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura, Comissão de Meio Ambiente

Comissões: CI, CMA

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Declaro aberta a 8ª Reunião Conjunta das Comissões Permanentes, sendo a 14ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura e a 21ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunico a V. Exªs que já se encontra em nossa Comissão o Ministro Nelson Barbosa, em atendimento ao nosso convite, para que possamos realizar aqui mais uma audiência pública, em atendimento aos Requerimentos nºs 18 e 35, de 2015. O primeiro requerimento, o de número 18, é de minha autoria, aprovado em 22 de abril, e o segundo requerimento, o de número 35, é de autoria do Senador Flexa Ribeiro, portanto, oriundo da Comissão de Meio Ambiente, aprovado em 5 de maio.

Antes de convidar o Sr. Ministro Nelson Barbosa para que ocupe o seu lugar em nossa mesa de trabalho, eu gostaria de solicitar o comparecimento das Srªs e dos Srs. Senadores, que, aliás, já se encontram presentes em número suficiente para abrirmos nossa reunião - acontece que eu sou da tese do quanto mais melhor; todos nós somos.

Convido, portanto, o Ministro Nelson Barbosa para tomar assento à Mesa. *(Pausa.)*

Ministro Nelson Barbosa, é uma satisfação receber V. Exª nesta Comissão.

Registro as presenças dos Senadores Wilder, Acir Gurgacz, Waldemir Moka, José Pimentel, Donizeti, Elmano e, em breve, acredito que muitos outros. Por ora, eu sei que o senhor está aliviado porque só tem essa Frente Parlamentar aqui. *(Risos.)*

Vou aqui dizer do que apurei sobre a vida do Ministro Nelson Barbosa, o que é uma contribuição muito modesta desta Comissão sobre o que ele fez em sua vida pública e o que ele realmente construiu, ele que concluiu o curso de Economia, em 1992, e o mestrado, em 1995, ambos na Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Em 2001, terminou o doutorado na New School of Social Research, em Nova York.

Exerceu vários cargos acadêmicos e, na Administração Pública Federal foi, por exemplo, Chefe Adjunto da Assessoria Econômica do Ministério do Planejamento, coisa que já é do conhecimento de todos os Senadores, mas que voltamos a enfatizar aqui.

Entre 2005 a 2006, o Ministro Nelson Barbosa assumiu o cargo de Assessor da presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômica e Social (BNDES).

Ocupou diferentes cargos no Ministério da Fazenda: Secretário-Adjunto de Política Macroeconômica e Análise de Conjuntura (2006-2007), Secretário de Acompanhamento Econômico (2007) e Secretário de Política Econômica (2008-2010).

Em 2011, foi nomeado pela Presidenta Dilma Rousseff Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda, cargo que ocupou até 2012.

O Ministro Nelson Barbosa também foi Presidente do Conselho do Banco do Brasil (2009 a 2013) e integrou o Conselho de Administração da Vale (2011 a 2013).

Retornou ao Governo, no início do ano, para ocupar o cargo de Ministro do Planejamento.

Como Secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, sugeriu algumas das ideias que contribuíram para o Brasil superar a crise financeira internacional de 2008 e 2009, e esperamos que contribua, agora, para superarmos essa.

Participou da equipe que formulou iniciativas de sucesso do governo, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Minha Casa, Minha Vida.

Segundo texto publicado no *Valor Econômico*, em 2010, o Ministro Nelson Barbosa disse: "Economista tem que saber muita matemática. Mas não basta. Tem, também, que saber de política." Confirma?

O SR. NELSON BARBOSA (*Fora do microfone*.) - Confirmo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Ontem, o Ministro Nelson Barbosa esteve ao lado da Presidenta Dilma Rousseff anunciando a nova fase do Programa de Investimento em Logística (PIL), que transfere para a iniciativa privada a administração de aeroportos, rodovias, ferrovias e portos. Estão previstos investimentos da ordem de R$198,4 bilhões nos próximos anos.

Gostaria de dizer da imensa satisfação que temos, inclusive o privilégio que o Ministro Barbosa nos confere, de vir um dia após o lançamento desse Plano a esta Comissão de Infraestrutura.

Dizendo isso e agradecendo a presença de todos que estão aqui, consultores do Senado, membros da nossa imprensa, informo que os trabalhos vão se iniciar com a exposição que será feita pelo nosso Ministro Nelson Barbosa e que, em seguida, a palavra será concedida às Srªs e aos Srs. Senadores.

Então, concedo a palavra ao nosso Ministro do Planejamento, Dr. Nelson Barbosa.

O SR. NELSON BARBOSA - Obrigado, Senador Garibaldi.

Quero agradecer o convite desta Comissão. Quero agradecer, especialmente, ao Senador Garibaldi por ter concordado em marcar essa audiência para o dia seguinte do lançamento do nosso Plano de Investimento em Logística.

Quero também relembrar aqui que é sempre um prazer estar com o senhor. Trabalhamos muito juntos na época em que o senhor era Ministro da Previdência. Conseguimos aprovar reformas importantes para o Brasil. Para nós, é muito satisfatório, é muito tranquilizador saber que o senhor vai trabalhar conosco também na execução de todas essas iniciativas de infraestrutura. Várias delas vão também requerer a participação do Congresso.

Cumprimento todos os Senadores aqui presentes e demais membros desta audiência.

Como o Senador Garibaldi falou, ontem nós apresentamos a nova etapa do Programa de Investimento em Logística, o chamado PIL. É um programa que começou em 2012 e vem avançando desde então. Algumas coisas avançaram mais, outras, menos. Mas ele vem avançando.

Então, nós, agora, apresentamos uma espécie de balanço do que foi feito e apresentamos, ontem, os novos objetivos para 2015/2018, principalmente quais são os investimentos previstos, digamos, as novas rodadas de concessões nas diversas áreas de infraestrutura.

O nosso objetivo é fazer, na área de infraestrutura alvo de logística, algo similar ao que já ocorre, por exemplo, na área de energia, onde você tem aquelas licitações programadas todo ano, leilão A-3, A-5. E todo ano você tem rodadas. Então, nós estamos querendo fazer algo parecido, com que todos os anos a gente apresente um novo lote de projetos que começam seus estudos e se licitem os projetos iniciados no ano anterior.

Ontem, eu fiz uma longa apresentação, que está disponível neste material que os senhores receberam. O que eu vou fazer aqui hoje é um breve resumo, porque sei que vários dos senhores estiveram lá ontem. Vou fazer só um breve resumo para que a gente possa responder mais perguntas ou esclarecer detalhes de alguns investimentos que entraram e, eventualmente, perguntas sobre algum investimento que não entrou, dizendo porque não entrou e quando pode entrar. Acho que esta seria a maneira, se todos estiverem de acordo, mais produtiva para esta audiência.

Então, eu vou diretamente à questão da taxa de investimento.

O Brasil, de 2010 a 2014, teve uma taxa de investimento de cerca de 20%, de 20,3%. Se a gente compara com as principais economias do mundo, é uma taxa de investimento que está na média. Só que na média de países desenvolvidos e países em desenvolvimento. Ou seja, a gente está com uma taxa de investimento próxima à que se vê no México, na Espanha, na Alemanha... Só que o Brasil ainda é um país em desenvolvimento e tem uma renda *per capita* mais baixa. E, para o

Brasil crescer mais rapidamente, é preciso elevar essa taxa de investimento. Então, uma das maneiras de a gente crescer mais rapidamente é elevando o nosso investimento, aumentando a produtividade.

E aumentar essa taxa de investimento não é só aumentar o número como um todo, mas a composição dessa taxa de investimento. Quando a gente pega os principais componentes... A taxa de investimento tem três principais componentes: investimento em máquinas e equipamentos, investimento em construção civil e investimento em outros itens, como informática e outros tipos de equipamentos.

Quando a gente vê investimento em máquinas e equipamentos, o Brasil não está tão mal assim. Ele está num nível de investimento próximo ao da Alemanha, próximo ao do Japão, de 7,4% do PIB. Agora, quando nós vamos para a construção civil, nós estamos mais abaixo. Nosso investimento em construção civil é um investimento que ainda está abaixo, bem abaixo da média, sobretudo da média de países que têm de investir mais. Então, nós precisamos aumentar principalmente investimento em construção civil, em infraestrutura.

Foi com essa visão em mente que elaboramos um trabalho conjunto, de vários ministérios; além dos Ministérios de Infraestrutura, de Transportes, das Secretarias de Aviação Civil, de Portos, também os ministérios da área econômica, da Fazenda, do Planejamento, e Casa Civil.

O objetivo é aumentar a competitividade da economia, melhorando sobretudo a eficiência no escoamento da produção agrícola e reduzindo o custo da logística para a indústria.

Além disso, com essas iniciativas, a gente espera que melhore o transporte de passageiros no Brasil, tanto por aviões como pelas estradas, melhorando a eficiência da economia e as condições de vida da população.

Aqui é só para ilustrar porque nós acreditamos que esse programa de investimento é um programa realista e viável.

Como V. Exªs sabem, o fator crucial para qualquer investimento é haver demanda. Se há demanda, há investimento. Você tem que fazer com que o projeto seja atrativo para o setor privado e que, ao mesmo tempo, seja por um preço que o consumidor possa pagar. Então, para mostrar porque há demanda para infraestrutura no Brasil, apresentamos alguns números.

A produção de grãos cresceu quase 130% desde o ano 2000. Então, são mais grãos circulando pelas nossas ferrovias e nossas estradas, mais grãos que demandam uma melhor infraestrutura.

Passageiros em voos: aumento de 154% desde o ano 2000. Mais pessoas viajando, utilizando os aeroportos. Há demanda por aeroportos maiores e melhores no Brasil.

Frota de veículos: subiu quase 185%, de 2000 a 2014. Mais carros, caminhões e ônibus circulando pelas nossas estradas; logo, há demanda por melhorar, duplicar, ampliar, sinalizar melhor as nossas estradas.

Transporte de portos: crescimento de quase 100%, desde o ano 2000, principalmente nos terminais de uso privado, ou seja, há mais carga, logo há mais demanda por melhorar os terminais portuários no Brasil. Ou seja, há demanda.

O nosso desafio como Governo é transformar essa demanda em projetos viáveis de investimento a serem executados principalmente pelo setor privado. Por se tratar de investimentos de longo prazo, isso requer uma participação do Governo.

Nesse processo, procuramos construir essa nova rodada de concessões em diálogo com os Governadores para ver quais projetos podem apoiar melhor o desenvolvimento regional, consultando o setor privado para ver quais os projetos que eliminam os principais gargalos e recuperam o crescimento da economia mais rapidamente.

Além disso, estamos fazendo algumas mudanças infralegais nos marco regulatórios, aqueles aperfeiçoamentos por portaria, por decreto, para melhorar a licitação. E vamos adotar, em todas as concessões, o que nós já estamos fazendo em várias áreas da política econômica. Uma remuneração compatível com os custos e os riscos de cada projeto. Haverá possibilidade de financiamento de longo prazo, com participação do BNDES, mas nós queremos, cada vez mais, uma participação maior do setor privado.

O valor total anunciado ontem é de quase R$200 bilhões - são R$198,4 bilhões -, a maior parte a partir de 2019 porque são projetos de longo prazo. Nós esperamos iniciar todos esses investimentos nesses quatro anos. Mas, como esses investimentos são de cinco, seis, sete, oito anos, uma parte desses investimentos, mesmo iniciados até 2018, uma parte grande deles, principalmente em ferrovias, que é um investimento maior, acontece depois de 2019.

Neste mandato, a expectativa é de que esses projetos resultem num investimento de quase R$70 bilhões - R$69,2 bilhões. Esse investimento está distribuído nos quatro modais: rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. A maior parte é de rodovias e ferrovias, principalmente ferrovias porque ferrovias são mais intensivas em capital, exigem investimento maior na sua construção.

Nos aeroportos é um pouco menos, porque se trata basicamente de ampliar ou construir novos terminais. Então, é importante para o setor aeroportuário, mas não é um volume de investimento tão elevado.

Aí o que nós apresentamos em linhas gerais e que eu vou falar rapidamente, não vou detalhar projeto por projeto, vou apresentar só os grandes mapas, para que a gente possa discutir os projetos que V. Exªs acharem mais adequado discutir. Só para dar um panorama.

Primeiro, processo de concessão de rodovias não é uma invenção deste Governo, é um processo que já vem desde os anos 1990, desde o governo Fernando Henrique. Foram concedidos 1.316 km, de 1995 a 2002; 3.300 km, de 2003 a 2010, quando o governo Lula retomou e continuou as concessões. E, nos últimos quatro anos, foram concedidos mais do que nos 16 anos anteriores, aí as concessões se aceleraram. Foram concedidos 5.359 km de rodovias federais. Para mostrar que vem num crescendo o volume de concessões.

Agora, nesses novos investimentos, é preciso obviamente fazer mais; e, para fazer mais, nós planejamos um conjunto de investimentos de R$66 bilhões, distribuídos em três grupos. Há cinco leilões programados para este ano; 11 leilões programados para o ano que vem; e, além de leilões de concessões de novas rodovias que até agora não foram concedidas, há também um conjunto de negociações com as concessões existentes para ampliar investimentos.

Então, esses são os cinco grupos. O primeiro grupo é de 2.600 km de estradas, com R$19,6 bilhões de investimentos. Essas cinco estradas foram estudos lançados no início de 2014 pela Ministra Gleisi Hoffmann, pelo Ministro César Borges, ainda pelo Ministro Mantega. São estudos que começaram no passado, nós recebemos esses estudos no início deste ano, e agora estamos analisando para publicar a audiência pública, mandar para o TCU e fazer a licitação até o final do ano.

São cinco rodovias, uma delas já foi licitada, que é a ponte Rio-Niterói, licitada em março. Quem ganhou, ganhou com um deságio de 36%; a tarifa, com isso, já caiu 30%, e vai haver investimentos de cerca de R$1,3 bilhão na Ponte Rio-Niterói.

Agora, faltam mais quatro: a Rodovia 163, ligando Mato Grosso ao Porto de Miritituba; uma rodovia que liga o interior de Mato Grosso ao interior de Goiás, juntando em Jataí; outra rodovia que liga Jataí até o Triângulo Mineiro; e uma rodovia em Santa Catarina, que liga o interior de Santa Catarina e o interior do Paraná à região metropolitana de Curitiba, melhorando o acesso ao Porto de Paranaguá.

Esses são os projetos da rodada de estudos de 2014 para licitação em 2015.

E ontem, seguindo essa lógica, lançamos a rodada de estudos de 2015 para licitação em 2016. Aí, são 11 projetos, estando cada uma dessas rodovias detalhada nesse material, a que podemos retornar depois, se V. Exªs assim o desejarem.

Seguindo a mesma lógica, lançamos agora mais 11 rodovias para começar seu estudo agora e fazer a licitação no ano que vem. São 4.371km em dez Estados. Segundo nossos cálculos, isso deve proporcionar um investimento total de R$31 bilhões, melhorando a integração da malha rodoviária a ser concedida com a malha que já foi concedida.

São 11 rodovias que vou tentar citar aqui, de memória, rapidamente.

O primeiro caso é uma rodovia em Pernambuco, cuja concessão inclui a construção do Arco Metropolitano de Pernambuco, melhorando o acesso ao Porto de Suape, e também a ligação de Recife ao interior do Estado. Quem ganhar essa concessão vai construir o Arco Metropolitano de Recife, assumir a rodovia até Caruaru e duplicar a rodovia de Caruaru até Cruzeiro do Nordeste.

A segunda concessão no Nordeste é de Feira de Santana até Gandu, em que se prevê a duplicação de parte desse trecho, onde há mais tráfico, e a construção de terceira pista e melhora de vias de acesso, onde isso for necessário. Então, são duas no Nordeste.

No Sudeste, também são duas concessões: uma vai de Belo Horizonte até a divisa do Espírito Santo, em que está prevista a duplicação dessa rodovia. Ontem nos foi solicitado que essa concessão seja estendida até Vitória. Então, isso vai ser incluído. Os representantes do Espírito Santo, Parlamentares, sugeriram que se estude também a extensão até Vitória e, depois, se decida, uma vez realizado o estudo, qual vai ser a extensão total dessa concessão.

A segunda concessão no Sudeste é a do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, em conjunto com a duplicação da Rio-Santos até Ubatuba; é uma rodovia também bem movimentada, que, além de carga - há o Porto de Itaguaí - é também uma rodovia de turismo. Então, são duas concessões no Sudeste.

Na Região Sul, são quatro concessões. Por que quatro concessões, sendo três em Santa Catarina?

Porque a malha rodoviária federal de Santa Catarina, até bem pouco tempo, não havia sido objeto de concessões. Por isso, ainda há muitas rodovias federais a serem concedidas nesse Estado. Então, nessa primeira rodada, estamos incluindo três rodovias: uma liga o interior de Santa Catarina ao Porto de São Francisco do Sul; outra liga também o interior de Santa Catarina ao Porto de Itajaí; e a terceira é parcela da BR-101, aquela rodovia que liga o norte e o sul do Brasil pela costa, que ainda não tinha sido concedida - a parte de cima está concedida, a parte de baixo está concedida, mas ainda não havia concessão desse trecho. Assim, para completar a concessão da BR-101, incluímos isso nessa rodada de concessões.

Portanto, são quatro concessões na Região Sul, sendo três em Santa Catarina, porque a maior parte da malha rodoviária federal desse Estado ainda não foi concedida.

No Rio Grande do Sul, são três trechos, mas apenas uma concessão. É uma concessão que vai melhorar a ligação de Porto Alegre com o norte do Estado, com o litoral do Estado e com o sul do Estado. Essa concessão prevê a duplicação da chamada "rodovia da produção", de Porto Alegre até Carazinho; inclui também a Free Way, cuja concessão vence em 2017. Ou seja, quem ganhar a concessão no ano que vem vai assumir essa parte a partir de 2017 e assumir a concessão da BR-101 aqui para cima.

Ela inclui também a ligação de Porto Alegre até Camaquã, que é a parte que falta duplicar da ligação de Porto Alegre até Rio Grande. Então, vai melhorar a ligação com Rio Grande.

As três rodovias restantes são no Centro-Oeste e no Norte. São duas rodovias em Mato Grosso, que ligam o interior de Mato Grosso à divisa com o Estado de São Paulo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. NELSON BARBOSA - É em Mato Grosso do Sul. Isso. Ligando o interior do Mato Grosso do Sul à divisa do Estado de São Paulo. Chegando a São Paulo, a partir daqui, as rodovias já estão concedidas, são rodovias estaduais já concedidas. Então, vamos melhorar essa ligação facilitando o escoamento da produção agrícola, agroindustrial de Mato Grosso do Sul pelos portos do Arco Sul.

Aqui é a cidade de Três Lagoas, que vamos ver logo em seguida. Nós vamos trazer a Ferrovia Norte-Sul até aqui, para a cidade de Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, também melhorando a integração rodoviária e ferroviária.

A 11ª rodovia para estudo e concessão no ano que vem é a rodovia que liga Comodoro e Mato Grosso até Porto Velho. Essa já é a rota de escoamento de grãos de Mato Grosso até Porto Velho e daqui para a hidrovia do Rio Madeira, vai até o Amazonas, faz o transbordo e sai para exportação. Então, nós vamos agora incluir a concessão dessa rodovia de Comodoro até Porto Velho. Nesse caso, é basicamente criação de terceira pista, para melhorar o tráfego de caminhões, e, com isso, reduzir os custos e melhorar o escoamento da produção até a hidrovia do Rio Madeira.

Então, são 11 projetos, seguindo aquela lógica: lançamos os projetos agora e esperamos que esses estudos estejam concluídos até o final do ano. Em janeiro, vamos receber os estudos, analisar, aprimorar, mais de um estudo pode ser feito... Neste momento, vou fazer uma pausa para explicar essa metodologia, esse chamado PMI (Pedido de Manifestação de Interesse). Como é feito isso?

O Governo publica uma portaria e anuncia: setor privado, o Governo está interessado em conceder a rodovia de Comodoro até Porto Velho de tantos quilômetros de extensão. Estamos pedindo estudos. Quem fizer esses estudos será remunerado em até tantos milhões e terá esse prazo de entrega para os estudos. Aí, mais de uma consultoria, mais de uma firma pode se credenciar a fazer esse estudo, pode ser uma ou mais. Quando uma ou duas firmas dizem que querem fazer o estudo, a gente analisa as firmas, vê se elas têm tradição ou competência para fazer o estudo e dá o o.k., a autorização para o estudo. No final, se houver mais de um estudo, o Governo escolhe uma, escolhe o que ele achar melhor. E, com base nesse estudo, o Governo aperfeiçoa e faz a licitação. Quem ganhar a licitação vai pagar o estudo. Ou seja, o estudo não é o Estado que paga. Quem ganhar a licitação, paga o estudo, que é um custo pequeno perto do investimento a ser feito. Então, essa é a metodologia.

A gente espera receber os estudos até o final do ano ou no máximo em janeiro de 2016 e fazer a análise em janeiro, fevereiro, para colocar audiência pública em março, mandar para o TCU em abril. Se os trâmites normais, os tempos usuais forem seguidos, essas licitações podem começar a partir do meio do ano que vem. Então, no meio do ano que vem, lança-se uma nova rodada de estudos para licitação de 2017. No meio de 2017, lança-se uma nova rodada de estudos para licitação de 2018 e assim faz-se esse processo contínuo enquanto houver rodovias federais que justifiquem concessão. Essa é a lógica desse grupo.

Mas, como eu falei, o pacote de rodovias são três grupos: o primeiro, os leilões que começaram o ano passado; o segundo são esses leilões para o ano que vem; e o terceiro grupo, que deve começar mais rápido, será a negociação e a viabilização de novos investimentos em concessões existentes. O que é isso?

Como eu mostrei, desde 1995, já foram concedidas várias rodovias no Brasil. Essas rodovias tinham investimentos previstos, foram realizados esses investimentos, mas, como todas as senhoras e os senhores sabem, o Brasil cresceu, o volume de transporte de passageiros e de grãos cresceu. Então, investimentos que antes não estavam previstos no modelo de concessão hoje se tornam necessários. Mas eles não estavam previstos no contrato de concessão.

Portanto, para realizar esses novos investimentos é preciso fazer um acordo com os concessionários de reequilíbrio econômico-financeiro, para que eles façam esses investimentos em troca de alguma remuneração. Essa remuneração pode

ser: mais tarifa, mais prazo na concessão ou um pagamento por parte do Governo, no final da concessão, ou, ainda, uma combinação desses três. Cada caso é um caso. Há casos em que a tarifa está baixa, pode ser até um pouco na tarifa.

Na maior parte dos casos, queremos fazer isso com extensão de prazo, mas estamos negociando caso a caso. E aí a agência reguladora e o Ministério dos Transportes analisam os projetos que os concessionários têm apresentado.

Só para dar um exemplo, há duas iniciativas nesse sentido. Uma é a duplicação da subida e descida da serra da BR-040, do Rio para Minas Gerais, e a outra é a criação de uma faixa adicional da Free Way que liga Porto Alegre ao litoral.

Além desses dois, o Ministério dos Transportes e a ANTT já identificaram mais nove novos investimentos em concessões existentes que podem ser feitos, como, por exemplo, a concessionária assumir a duplicação que falta da BR-163; como, por exemplo, criar uma faixa adicional na BR-324/116, que liga o interior de Minas Gerais à Bahia. Então, são nove novos investimentos, nove grupos de novos investimentos em concessões existentes que estão sendo objeto de acordo entre Ministério dos Transportes, ANTT e o concessionário. Nós esperamos realizar esses acordos até o final do ano. Uma vez feito isso, esses investimentos começam já, rapidamente, porque aí se trata de concessionário que tem receita - então ele já pode começar o investimento -, conhece a obra, tem acesso ao mercado de crédito mais fácil do que uma nova rodovia. Então, esses investimentos - no total, são R$15 bilhões de investimentos - podem começar mais rapidamente e ajudar na recuperação do crescimento da economia.

Passando para a ferrovia, assim como fizemos, mostraremos como vem crescendo a construção de ferrovias no Brasil. Foram 512km, de 1995 a 2002; 909km, de 2003 a 2010; mais de mil quilômetros nos últimos quatro anos. É um crescimento, mas ainda abaixo do que precisamos. Precisamos construir mais rápido. Para construir mais rápido, além de apresentar um projeto de investimento, nós estamos aprimorando o modelo de concessão de ferrovia.

O que vamos fazer? Nós vamos adotar o modelo chamado de modelo de concessão verticalizado. O que é esse modelo? Quem ganhar a concessão constrói, mantém e opera a ferrovia. Só que, para que ele não tenha o monopólio de quem vai passar naquela ferrovia, também vai ser garantido o direito de passagem. Uma parcela da carga a ser transportada naquela ferrovia tem que ser oferecida, obrigatoriamente, para outras empresas que não só do controlador da ferrovia. É o chamado direito de passagem, direito de tráfego mútuo. Então, são dois desafios: viabilizar o investimento e fazer uma regulação que garanta direito de passagem, para que tenha concorrência no transporte de cargas.

Nós vamos adotar o mesmo procedimento de pedido de manifestação de interesse. Alguém faz o estudo, depois nós licitamos. Aquele estudo vencedor vai ser remunerado por quem ganhar a ferrovia. E vamos adotar o modelo de licitação, ou por outorga, na qual ganha quem pagar mais para o Governo, no caso de ferrovias que já estão prontas ou quase prontas, que eu vou mostrar, ou ganha quem pedir menos do Governo. Aí é o modelo de compartilhamento do investimento. Uma ferrovia tem um investimento de dez, o Governo se dispõe a colocar, por exemplo, três. Quem pedir menos do Governo ganha a ferrovia. Por quê? Porque ferrovias são bem diferentes umas das outras. Há ferrovias que já estão quase construídas. Então, o risco é pequeno e você pode fazer a licitação por outorga.

Há ferrovias que chamamos de *greenfield*, vão ter que começar do zero. É um grande investimento. Nesse caso, pode haver o compartilhamento do investimento entre o Governo e o construtor.

Vou falar um pouco de cada um desses blocos. São seis blocos - R$86,4 bilhões -, a maior parte na Ferrovia Bioceânica; mas são seis blocos e cada uma das ferrovias tem a sua importância.

O primeiro bloco é concluir o corredor norte da Ferrovia Norte-Sul. O trecho de Anápolis até Palmas já está construído. Quem ganhar essa concessão já pega um trecho pronto, vai operar esse trecho pronto e vai construir o trecho de Açailândia a Barcarena, para criar uma rota alternativa de escoamento da Norte-Sul, porque hoje sai por Itaqui, sai pelo Maranhão. Então, quem ganhar essa concessão, vai operar esse trecho que já está pronto e vai construir Açailândia até Barcarena.

O segundo é o trecho sul da Norte-Sul. Quem ganhar vai pegar o trecho de Anápolis até Estrela d'Oeste,que está quase pronto. O que é quase pronto? 85% das obras já estão concluídas, faltam 15%.

A gente espera chegar ao final do ano com um percentual ainda menor. A gente espera chegar ao final do ano com mais de 90% de obras concluídas. Então, quem ganhar essa ferrovia já pegará um trecho quase pronto e vai construir o trecho de Estrela D'Oeste, em São Paulo, até Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul, completando o trecho sul da Ferrovia Norte-Sul.

O terceiro é a chamada Ferrovia dos Grãos. Inclusive, existe um estudo em andamento, que liga Sinop até Miritituba, ligando novamente o interior de Mato Grosso à hidrovia do Tapajós, local em que os produtos são colocados nas barcaças, nos navios e depois seguem pelo Amazonas. Nós vamos estender essa concessão até Lucas do Rio Verde. Esse estudo já está em andamento. O prazo de entrega desse estudo é agosto deste ano. Uma vez que a gente receba o estudo, vamos analisá-lo para - esperamos - fazer a licitação dessa ferrovia no primeiro semestre do ano que vem.

O quarto é uma ferrovia que nos foi proposta pelos Governadores Paulo Hartung e Luiz Eduardo Pezão, uma ferrovia que liga os portos do Rio de Janeiro aos portos de Vitória. Para essa ferrovia foram feitos estudos pelos Governos Estaduais que foram entregues ao Governo Federal no ano passado; e nós os estamos analisando, esperando colocar em audiência pública a concessão dessa ferrovia nos próximos meses.

Os estudos realizados pelos Governos Estaduais indicaram um investimento de R$7,8 bilhões. Nós estamos avaliando esse número para ver se é isso ou se é um pouco menos, para depois submetê-los ao TCU.

Qual a importância dessa ferrovia? Ela não só liga Rio de Janeiro a Vitória, mas liga principalmente o Rio de Janeiro aos portos, aos terminais privados aqui no norte da costa do Rio, e aos terminais privados no sul da costa do Espírito Santo. Então, ela vai viabilizar polos industriais no sul do Espírito Santo e no litoral norte do Rio de Janeiro.

O quinto bloco, um bloco que tem atraído mais discussão, inclusive ontem na imprensa, é a chamada Ferrovia Bioceânica. Aqui eu gostaria de me ater um pouco mais.

O que é isso? Em primeiro lugar, é um acordo internacional, um Memorando de Entendimento feito pelos governos do Brasil-China-Peru para estudos acerca dessa rodovia, assinado em maio. Os estudos já começaram, e o objetivo é que em maio do próximo ano já tenhamos um estudo dizendo qual é o melhor traçado, quanto custa construir essa ferrovia, qual é o potencial de demanda dessa ferrovia e, se ela for construída, qual é a ordem? Ela começará do Brasil para o Peru, ou do Peru para o Brasil, ou se começa das duas pontas para o meio, ou se começa só o trecho do Peru? Esse estudo vai dizer isso tudo.

Então, o que nós estamos colocando agora é o início dos estudos da Ferrovia Bioceânica. No caso do trecho do Brasil, alguns estudos já existem, porque o trecho brasileiro tem uma extensão de 3,5 mil quilômetros. Esse trecho de Lucas do Rio Verde a Campinorte é a chamada Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, a Fico. Esse estudo foi feito, foi submetido ao TCU, depois os investidores, o mercado achou que o custo da obra estava muito baixo, então esse estudo vai ser atualizado, mas já existe um estudo para esse trecho de Sapezal a Porto Velho, cujo estudo teve início no ano passado, e quem o está realizando é uma firma chinesa chamada CREC, com prazo de entrega em agosto. Então, para esses dois estudos a gente já tem algum detalhe, mas precisa ser atualizado. O que falta estudar é o trecho de Lucas do Rio Verde a Sapezal, que só tem o traçado original, feito pela Valec, e o trecho do Porto Velho até a fronteira com o Peru, que também tem o traçado original da Valec, mas ainda precisa de maiores estudos.

Então, essa é uma ferrovia bem extensa, com 3,5 mil quilômetros. Com certeza esse trecho até Porto Velho se justifica somente pelo lado brasileiro, porque ele melhora a interligação da região produtora de grãos do Brasil, seja com a ferrovia até Mirituba, seja com a Norte-Sul, e o trecho até a fronteira com o Peru, obviamente dependerá da viabilização, pelo governo peruano, do trecho daqui até o Pacífico.

Essa é uma ferrovia que, além da importância econômica, tem uma importância estratégia, por isso foi objeto de acordo entre três governos, ou seja, para criar uma rota alternativa de escoamento da produção agrícola do Brasil, pelo Pacífico, sem passar pelo Canal do Panamá.

É uma ferrovia cuja construção se dará por etapas e levará algum tempo. Mas o nosso objetivo é, uma vez concluído e analisado esse estudo, começar a construção dessa ferrovia até 2018. Obviamente, a conclusão dela vai levar mais do que quatro anos.

Além disso, o sexto e último bloco de ferrovias, segue a mesma lógica que falei de rodovias. Que lógica é essa? Além de novas ferrovias, há uma série de investimentos que podem ser feitos em ferrovias já concedidas, investimentos esses que não estavam previstos no contrato de concessão, mas, hoje, com o aumento do volume de carga, os próprios concessionários já procuraram o Governo solicitando algum reequilíbrio econômico financeiro para que eles possam fazer esses investimentos. Quais são esses investimentos? Ampliar a capacidade, construir novos pátios e, principalmente, reduzir o que os técnicos chamam de interferência urbana, ou seja, reduzir os efeitos de uma ferrovia passando por dentro de uma cidade, porque acaba causando acidentes, piorando o tráfego dentro da cidade. Então, é fazer um viaduto ou um anel ferroviário para que a ferrovia passe por fora dos centros urbanos. Duplicar, construir novos ramais e também aplicar e melhorar os equipamentos.

Passando para os portos, a nova lei dos portos permitiu um avanço considerável, desde a sua aprovação em 2013, um avanço que já se concretizou. No caso de terminais de uso privado, a partir da autorização de construção de terminais de uso privado sem necessidade de movimentação de carga própria, houve uma expansão na construção de terminais de uso privado no Brasil, tanto os que já existiam foram ampliados como novas autorizações. Desde 2013, já foi autorizada a construção ou a expansão de 40 terminais, com investimento de quase R$11 bilhões. Além disso, foram prorrogados três contratos de arrendamento, com investimento de R$400 milhões. Então, só a prorrogação de arrendamento já existente

ou a construção e autorização de novos terminais de uso privado já viabilizaram quase R$ 12 bilhões de investimentos no Brasil.

Para fazer mais, estamos anunciando, agora, um novo conjunto de investimentos, que dá quase R$40 bilhões, R$37,4 bilhões, divididos em três grupos: 50 novos arrendamentos em portos públicos, 63 autorizações para novos terminais de uso privado e 24 pedidos de renovação de arrendamentos em portos públicos, totalizando R$37 bilhões.

No caso dos novos arrendamentos, o TCU aprovou e vamos colocar em licitação, os 29 terminais previstos no chamado Bloco 1. São 9 terminais em Santos e 20 terminais no Pará, tanto em Vila do Conde como em Santarém. Essa licitação será feita em duas etapas: primeiro, terminais de grãos e celulose, seguindo a liderança do Ministro Edinho Araújo e a ordem indicada por S. Exª, e, depois, o demais terminais.

Isso é para dar um exemplo de terminal, Terminal de Vila do Conde, em Barcarena, com arrendamento de 25 anos. Esperamos um investimento de R$500 milhões.

Para a licitação do Bloco 1, estamos trabalhando para fazer, com certeza, a etapa 1 nos próximos meses e tentar fazer e etapa 2 até o final do ano. Essa é uma licitação que trabalhamos para que seja feita neste ano.

Além disso, estamos lançando o Bloco 2, Portos. O que significa, na prática, lançar o Bloco 2, Portos? Atualizar os estudos, refazer as estimativas e submeter esse Bloco ao TCU para licitação no ano que vem. São 21 terminais, como vocês podem ver, distribuídos por todo Brasil. Tem terminal no Norte, no Nordeste, no Sudeste, no Sul. São terminais das mais diversas cargas, contêineres, graneis minerais e graneis líquidos, grãos e celulose. Esperamos que esses terminais gerem investimentos de R$7,2 bilhões. Esperamos fazer essa licitação até o meio do ano que vem. Nesse ponto, há uma modificação importante.

Foi publicado, ontem, um decreto, seguindo o que a lei já prevê, incluindo que a licitação pode ser por valor de outorga. A licitação anterior era por tarifa ou por volume de carga. Incluímos, no decreto, agora, que a licitação dos terminais de portos pode ser por valor de outorga: ganha quem pagar mais para o Governo. E nós vamos usar este como principal critério para o bloco 2.

No caso do bloco 1, como já foi autorizado ao TCU, estamos em consulta ao TCU para saber se é possível usar também valor de outorga no bloco 1, porque os estudos de demandas de custos são os mesmos, o que muda é o cálculo para se fazer a licitação. Então, vamos fazer essa consulta ao TCU. Se o TCU aprovar essa adaptação, podemos também usar valor de outorga no bloco 1 e, se não for possível, vamos fazer o bloco 1 de acordo com o modelo anterior e fazer o bloco 2 com valor de outorga.

Aí é um exemplo de um porto, de um terminal que estamos incluindo no bloco 2, o terminal de contêineres em Suape, no Município de Ipojuca, um arrendamento de 25 anos com investimento de quase R$1 bilhão: 981. Todos esses terminais, Senadores e Senadoras, detalhes de todos esses terminais estão disponíveis no *site* do Planejamento, no *site* da Secretaria de Portos. Como falei, são sessenta e poucos terminais. Eu não vou colocar todos aqui, porque senão a audiência durará o dia inteiro. Então, como falei, licitação dos arrendamentos.

Além disso, o Governo vai continuar o que já está fazendo, autorizando novos terminais de uso privado. Há 63 pedidos em análise, por parte da Secretaria de Portos da Antaq. São 63 pedidos com investimento manifestado por quem pediu de quase 15 bilhões. São 63 terminais, novamente, no Brasil inteiro, terminais no Norte, no Nordeste, no Sudeste, no Sul e também no Centro-Oeste, aqui nessa hidrovia.

Além disso, há também 24 pedidos de análise de prorrogação de arrendamento, aquelas prorrogações que foram permitidas pela Lei dos Portos. Há 24 pedidos, nesse caso, no Norte, Nordeste, Sudeste e Sul, e muitos deles aqui no Porto de Santos, Porto do Rio, Porto de Paranaguá. São 24 pedidos em análise. Achamos que todos eles devem ser aprovados com algumas modificações, e eles devem viabilizar quase 11 bilhões de investimento.

Quanto ao caso de aeroportos, é o quarto bloco de logística, já estou quase terminando. Foram concedidos, como os senhores sabem, seis aeroportos desde 2011. Começou a concessão de aeroportos no Governo Dilma, com o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, lá no Rio Grande do Norte; depois, foram concedidos mais cinco aeroportos, e isso vai possibilitar 26 bilhões de investimentos nesses seis aeroportos, e já temos cinco operadores internacionais no Brasil. Agora vamos ampliar isso, vamos fazer concessões de mais quatro aeroportos de capitais: Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre, e vamos estender esse modelo de concessão não só para aeroportos de capitais, mas também para aeroportos regionais.

E quais são os quatro principais aeroportos? Começando do Norte para o Sul: o aeroporto de Fortaleza, é o 12º mais movimentado do Brasil e o terceiro da Região Nordeste, 6,5 milhões de pessoas passaram pelo aeroporto de Fortaleza no ano passado. Essa concessão prevê ampliação do pátio e do terminal de passageiros. Esse terminal vai ser ampliado para cá e para cá; aí tem que ampliar esse pátio para cá, com previsão de investimentos de 1,8 bilhão.

Salvador é o oitavo aeroporto do País, primeiro da Região Nordeste. Pelo aeroporto de Salvador passaram 9,2 milhões de pessoas no ano passado. Qual o principal investimento? Construir uma segunda pista, principalmente aqui, e ampliar o terminal de passageiros. O investimento total, neste caso, é o mais elevado, cerca de R$ 3 bilhões, principalmente devido à construção da terceira pista aqui nessa área.

Florianópolis é o 14º aeroporto, terceiro da Região Sul. Por Florianópolis passaram 3,6 milhões de passageiros no ano passado. O aeroporto é muito importante não só para viagens de negócios, mas, sobretudo, de turismo. O objetivo aqui é construir um novo terminal e um novo pátio. Esse aqui é o terminal, vai-se construir um novo terminal aqui e um novo pátio. Desculpem, o terminal está aqui, vai-se construir um novo terminal aqui e um novo pátio. A previsão de investimentos é de cerca de R$1 bilhão.

O aeroporto de Porto Alegre, Salgado Filho, é o nono mais movimentado do País. No ano passado passaram 8,4 milhões de pessoas pelo aeroporto de Porto Alegre. O principal investimento é ampliar essa pista para cá e também ampliar o terminal; ampliar esse terminal para cá.

A previsão de investimento, nesse caso, é de R$2,5 bilhões. É o segundo maior investimento em aeroportos, depois de Salvador.

Qual o cronograma disso? Nós estamos publicando agora os pedidos de manifestação de interesse, chamando os estudos para esses aeroportos. A gente espera receber esses estudos até o final do ano. Lá para o final de outubro ou início de novembro os estudos devem ser entregues. Uma vez entregues esses estudos, nós vamos trabalhar rapidamente para avaliar e melhorar, e submeter isso à análise do TCU no primeiro trimestre, no início do ano que vem, de modo que, se o TCU aprovar, seja possível fazer a licitação desses aeroportos até março do ano que vem. É um cronograma ambicioso, mas é um cronograma que a gente acha possível, porque são aeroportos em que será feita, basicamente, como os senhores e as senhoras viram, a expansão de capacidade de terminal ou de pista. Então, os cálculos podem ser feitos mais rapidamente.

Além disso, no caso de aeroportos, nós estamos ampliando o modelo de concessões para aeroportos regionais. Nós estamos fazendo isto, inicialmente, para sete aeroportos, seis no Estado de São Paulo e um no Estado de Goiás. É um investimento que parece modesto, de R$78 milhões, porque são aeroportos pequenos, mas é uma mudança importante. Por quê? É uma mudança que demonstra que, além dos aeroportos das capitais do Brasil, aeroportos regionais também são viáveis no modelo de concessão. Há vários aeroportos regionais no Brasil que são viáveis comercialmente via modelo de concessão.

Então, já foi apresentado ao Governo Federal o pedido para que o Governo autorize a concessão desses aeroportos, que hoje estão delegados. Então, nesse caso, a tarefa do Governo é dar anuência para a prefeitura ou o governo estadual que tem aquele aeroporto fazer a concessão. Já foram pedidos seis em São Paulo e um em Goiás. Há mais pedidos em linha. Depois que a gente começou a fazer, já apareceram outros pedidos. A análise ainda não está pronta, mas o Ministro Eliseu Padilha espera que, nos próximos meses, esse número de aeroportos regionais a serem concedidos aumente cada vez mais, sobretudo no Sul e no Sudeste.

Para terminar, das condições de financiamento, parte que o Ministro Levy apresentou ontem, vou fazer um breve resumo aqui. *(Pausa.)*

O BNDES vai continuar a ter um papel relevante no financiamento. Só que nós queremos utilizar o BNDES como um agente que incentive o aumento do financiamento privado de longo prazo.

Como a gente vai fazer isso? Qual a fórmula para fazer isso? A fórmula para fazer isso é dizer o seguinte: quanto mais você emitir de títulos privados em reais, mais acesso você vai ter a financiamento em TJLP. Se você não emitir títulos privados em reais no mercado brasileiro, seu acesso a recursos TJLP será menor. Se você emitir mais títulos privados em reais no mercado doméstico, você vai ter mais acesso à TJLP.

Com isso, a gente quer acabar com aquela visão de que o crédito direcionado bloqueia ou inviabiliza o crédito livre. É o contrário. A gente quer que o crédito direcionado estimule e alavanque a expansão do crédito livre.

Como isso vai ser feito? No caso de rodovias, para os concessionários de rodovias, o BNDES pode ir a até 70%. Se ele não emitir nada de título de mercado de capitais, o BNDES pode ir a até 35% referenciado em TJLP e 35% a taxas de mercado. Se o agente emitir títulos de mercado de capitais, a participação de recursos de TJLP saltará dez pontos, de 35 para 45. Ou seja, se o concessionário optar por emitir títulos no mercado doméstico, ele aumentará o acesso dele a recursos em TJLP.

Isso aqui são as chamadas debêntures de infraestrutura, que estão sendo emitidas a um custo normalmente atrelado ao IPCA. Normalmente, é IPCA mais alguma coisa. As últimas debêntures têm saído a IPCA mais 5, IPCA mais 5,5, porque agora a taxa de juros está alta. Mas, como nós estamos falando de um projeto de 20 ou 30 anos, na medida em que as taxas de juros voltem a cair, essas debêntures podem ser trocadas, podem ser refinanciadas a taxas mais baixas.

No caso de portos, o mesmo princípio. Se o concessionário não recorrer ao mercado de capitais, o BNDES pode colocar até 70%, mas somente 25% atrelados a TJLP. Se o concessionário recorrer ao mercado de capitais, o BNDES eleva a participação dele para 35% em TJLP. Ou seja, quanto mais emitir de mercado de capitais, maior o acesso em TJLP.

A mesma coisa vale para aeroportos. Sem usar mercado de capitais, o concessionário de aeroporto terá acesso somente até 15% do valor do projeto em TJLP. Se ele usar o mercado de capitais e emitir até 15% em debêntures de infraestrutura, a parcela em TJLP sobe para 30%.

Em ferrovias, nós adotamos um modelo diferente. Não está condicionada a participação do BNDES a emitir títulos do mercado de capitais. Em ferrovias, independentemente da emissão de debêntures de infraestrutura, o BNDES pode financiar até 70% referenciado em TJLP. Por que isso? Porque ferrovia é o projeto que exige mais investimentos no início e cujo retorno está mais à frente no tempo. Quem assumiu, por exemplo, uma concessão de aeroporto, já vai assumir o aeroporto, já vai assumir as lojas, o estacionamento, já tem receita. Quem for fazer uma nova ferrovia, vai primeiro construir essa ferrovia, vai levar alguns anos construindo essa ferrovia, só vai começar a ter receita lá pelo 5º, 6º, 7º ano dessa ferrovia. Por isso que, no caso de ferrovias, foi feita essa exceção: o BNDES pode ir até 70% em TJLP, independentemente de se emitir ou não debêntures de infraestrutura.

Essas condições de financiamento que cabem no orçamento do BNDES; com essas condições de financiamento, a gente espera que não seja necessário nenhum novo aporte do Tesouro no BNDES. O fluxo de caixa planejado, esperado pelo BNDES para os próximos anos dá conta de financiar isso sem necessidade de novos aportes por parte do Tesouro. Com isso, vamos atender à demanda de financiamento de infraestrutura e também desenvolver o mercado de capitais no Brasil.

É isso que eu queria colocar.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Ministro Nelson Barbosa e queria pedir desculpas por uma omissão no início desta reunião. Deixei de registrar a presença ao nosso lado do Sr. Maurício Muniz Barreto de Carvalho, que é Secretário do Programa de Aceleração do Crescimento, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

A segunda omissão é que realmente eu tive a oportunidade de ser colega do Ministro Nelson Barbosa quando ocupava o Ministério do Planejamento e fizemos algo que considero importante para o País e ele fez questão de registrar, que foi a criação da Previdência Complementar, que vai permitir um desafogo nas contas da Previdência, mas em longo prazo.

Por outro lado, eu também fui ao Ministro Nelson Barbosa fazer aqueles pedidos clássicos de reforço para o Ministério da Previdência. Dou graças a Deus, ter sido naquele tempo, porque, já no tempo de hoje, pode ser que o Ministro não me atendesse como fez muito generosamente. Mas eu agradeço.

Já que o Ministro falou tanto em bloco de concessão, eu vou começar aqui também fazendo uma concessão, mas em bloco de dois Senadores. Começar com os dois para dar agilidade.

Concedo a palavra aos dois Senadores inicialmente inscritos: primeiro o Senador Acir Gurgacz e, em seguida, o Senador Wilder Morais.

Com a palavra o Senador Acir Gurgacz.

O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) - Sr. Presidente...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO. *Fora do microfone.*) - Sr. Presidente, pela ordem. V. Exª poderia dizer os que estão inscritos?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não. Estão inscritos os Senadores... Desculpe, eu o interrompi.

O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) - É a mesma pergunta do Senador Caiado. Eu queria me inscrever.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Estão inscritos os Senadores Acir Gurgacz, Wilder Morais, Ronaldo Caiado, Wellington Fagundes, Hélio José, Flexa Ribeiro e Valdir Raupp, pela ordem aqui.

O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) - Presidente, quero me inscrever também.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não.

O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) - Como se deu a forma de inscrição, Sr. Presidente? O senhor pode me... Foi por ordem de chegada ou...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Para incentivar o comparecimento, foi por ordem de chegada. Em homenagem aos madrugadores. *(Risos.)*

Mas eu cometi alguma injustiça?

O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) - Alguma injustiça o senhor cometeu, então, porque eu não cheguei tão tarde assim.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Eu também.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É? Então, meu critério...

O SR. DÁRIO BERGER (Bloco Maioria/PMDB - SC) - Mas concordo com V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O meu critério já está apresentando falhas. *(Risos.)*

Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Minha saudação, Sr. Presidente, Senador Garibaldi, ao Ministro Nelson Barbosa e ao Dr. Maurício Muniz.

Entendo que a ordem de chegada seja importante, Sr. Presidente, e isso estimula todos a chegarem mais cedo e acompanharem... Quando cheguei, a primeira coisa que fiz foi preencher a presença e a lista de inscrição, para que não houvesse nenhuma falha, nenhuma dúvida.

Mas vamos ao tema. Saúdo o Ministro Nelson Barbosa e o cumprimento pelo trabalho que faz à frente do Ministério. É uma função importante, de fato, com decisões ainda mais importantes num momento como este que atravessamos no País.

Entendo que concessões sejam a melhor maneira que temos para ampliar a infraestrutura brasileira.

Quero citar somente um exemplo, Ministro: a questão da restauração da BR-364, que está acontecendo neste momento.

O Governo brasileiro gasta aproximadamente R$700 milhões em obras do PAC para restauração da BR, de Vilhena, ou desse trecho, podemos colocar, de Comodoro a Porto Velho. Foram feitas as licitações, a obra está sendo executada em alguns pontos. Não se iniciou em outros, não em função do Governo, mas a empresa Cavalca, que ganhou a licitação do trecho número um, de Vilhena a Pimenta Bueno, recebeu a ordem de serviço e até agora não iniciou a obra.

Mas são R$700 milhões que o Governo vai aplicar, vai desembolsar. Se tivéssemos feito uma concessão, poderia o BNDES emprestar o dinheiro para a concessionária, que a executaria, com certeza, mais rapidamente, porque teria interesse, com melhor qualidade, e ainda pagaria de volta esses R$700 milhões, corrigidos, aos cofres públicos.

Então, a concessão, de fato, é a melhor maneira.

Continuando na BR-364, Ministro, fizemos uma medição...

Aliás, essa rodovia não estava incluída anteriormente. Em uma audiência pública aqui, realizada na Comissão de Infraestrutura, pedimos ao Ministro e ao Dr. Jorge, da ANTT, que incluísse essa rodovia na concessão. Isso foi feito. E agradeço a todos, tanto ao Ministro dos Transportes com a V. Exª, por terem incluído a BR-364 no modelo de concessões.

A medição hoje é de 20 mil veículos/mês nesta rodovia. Não seria o caso de já prevermos a duplicação dessa rodovia em função de estarmos iniciando o estudo para o ano que vem, e a execução levará dois, três, quatro anos? Quando da sua conclusão, acontecerá como as outras concessões que estão sendo revistas para duplicação.

Então, sugiro já seja feito o estudo para a duplicação da BR-364 neste trecho, que é exatamente o de maior movimento, de Comodoro a Porto Velho, para que, ao final do estudo, não tenhamos de fazer outro estudo para a duplicação: 20 mil veículos/mês é a última conta feita, número que nos diz que já é possível passarmos para a duplicação.

Então, fica aqui a minha pergunta e a nossa sugestão.

Com relação à Ferrovia Transoceânica ou Interoceânica, entendo ser muito importante principalmente para nós do Estado de Rondônia.

Nesse final de semana, eu e o Senador Valdir Raupp recepcionamos o Embaixador da China em Rondônia, com vários empresários da construção civil, representantes de bancos - o BNDES chinês também participou dessa visita, em que 23 empresários estiveram conosco - percorrendo a BR-364, que vai ladear essa nova ferrovia. Imaginamos que essa obra realmente aconteça. Fizemos uma reunião importante em Ji-Paraná com os Governadores do Acre, Rondônia e Mato Grosso.

Hoje, essa reunião ocorre em Lucas do Rio Verde - deve estar ocorrendo neste momento -, e houve um termo de cooperação, assinado pelos três governadores, para facilitar, naquilo que couber aos Estados, evidentemente que dentro da legislação, para que essa obra aconteça no tempo mais curto possível. E nós ouvimos dos empresários e do embaixador chinês que há o interesse claro do governo chinês em ajudar a executar essa obra, toda ela, do Peru até a ligação à malha ferroviária brasileira. Eles expuseram, inclusive, anteprojetos já bem avançados lá no Peru, porque há um convênio, há uma parceria muito forte entre o governo chinês e o governo peruano.

E, como muito bem colocou V. Exª, foi assinado em maio um termo de compromisso entre o Brasil, o Peru e a China. E nós ouvimos claramente do governo chinês essa intenção, por uma questão, como dizem eles, política. Talvez agora, neste momento, esse trecho de Porto Velho até o Peru não seja economicamente viável, mas, politicamente, há um interesse muito grande do governo chinês em ter uma rota que ligue direto o Brasil ao Pacífico, já que o Canal do Panamá está com uma taxa grande. Também tentaram executar um novo canal, pela Nicarágua, mas, conforme disseram os empresários que estiveram conosco e que estão tentando executar esse canal, não está dando certo. A pressão está sendo muito grande para que não seja construído esse canal. Portanto, a alternativa que eles têm para levar alimentos mais baratos à China é exatamente essa ferrovia.

Mas a pergunta é a seguinte: como é que nós podemos tirar essas diferenças? Como é que nós poderemos fazer esse modelo? Qual seria esse modelo? Seria concessão? Como é que nós vamos recepcionar esses empresários chineses? E como o investimento da China pode ser feito? Talvez, como foi discutido, esse banco que está sendo criado, o banco dos Brics, seja uma alternativa, como também a parceria de empresários brasileiros e chineses para a construção e a administração dessa ferrovia.

O fato é que nós ouvimos, pela primeira vez, diretamente do embaixador chinês e dos empresários, que há um interesse muito grande deles em participar na execução da obra e também no financiamento dessa obra perante o Governo brasileiro - talvez pelo BNDES chinês, junto com o BNDES brasileiro, até porque esteve lá o presidente do BNDES, o banco chinês, aqui no Brasil, junto conosco. Fizemos, Ministro, todo o traçado, por terra, por estrada. Eles queriam conhecer o potencial de produção agrícola do Estado de Rondônia e do Estado do Mato Grosso. Nós começamos a viagem em Porto Velho (RO), pernoitamos em Ji-Paraná (RO), fizemos a reunião em Ji-Paraná (RO); depois fomos a Vilhena (RO), onde pernoitamos; ontem, nós entregamos o bastão ao Governador Pedro Taques em Comodoro (MT), onde foi feita uma reunião, e depois para Lucas do Rio Verde (MT), onde eles estão reunidos hoje.

Então, minha pergunta parece simples, mas é claro que não é tão simples assim. A questão é que diminuir as diferenças entre as leis brasileiras, peruanas e chinesas é realmente um desafio a ser perseguido; então, qual seria essa forma para que pudéssemos realmente ter essa ferrovia concluída? Essa ferrovia, inclusive, já foi pensada há mais de 200 anos, não é coisa nova, todos nós sabemos, mas agora têm sido dados os primeiros passos efetivos. É uma questão política, de fato, e muito importante para o Brasil, para que possamos levar os produtos brasileiros para a Ásia.

Eram essas as minhas duas colocações, e, mais vez, cumprimento V. Exª, Ministro Nelson Barbosa, pelo trabalho e pelo lançamento dessas concessões. É o caminho para que possamos realmente avançar na infraestrutura, já que, como foi muito bem colocado aqui, o aumento da produção agrícola no Brasil foi muito grande, e é claro que a infraestrutura não acompanhou. Enfim, o crescimento da produção de grãos vai continuar ocorrendo, e nós precisamos dessas obras.

Muito obrigado, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Acir Gurgacz e concedo a palavra ao Senador Wilder Morais,

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Obrigado, Presidente Garibaldi Alves.

Cumprimento o Ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, e toda a sua equipe.

Presidente e Ministro, eu fico encantado com as nossas audiências públicas e nós estamos achando a solução para o País agora. Eu acredito que seja uma agenda positiva.

Ministro, todos esses lançamentos que estão acontecendo, com certeza, estão no Orçamento de 2014, no PPA, na LDO, porque esses assuntos são criados agora. Então, a pergunta é se já está planejado isso no Orçamento deste ano?

O que me impressiona muito é o seguinte: e as obras do PAC, começadas e muitas paralisadas? Dessas eu não ouvi falar aqui e há uma pergunta sobre o que está acontecendo com elas. Notamos que há muitos lançamentos e, paralelamente, as obras não estão andando. Observamos que as rodovias, em Goiás, estão todas paralisadas. Sobrevoei agora, esta semana, e não vi nada andando, não sei o porquê, e estamos lançando novas.

O que me impressiona é que acho que vi essa lista todinha. Eu acho que o Governo tem visitado os Estados. Acho que foi importante, Ministro, a sua trajetória, com a sua capacidade. Eu só vejo uma coisa: qual é a principal obra do País?

Já que é grãos, qual é o Estado principal? Então, acho que deveríamos ter essa prioridade. O principal é Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Centro-Oeste? Vejo que o Governo se perde nessas prioridades, lança muitas coisas e, na verdade, não tem um critério.

Falamos da concessão ou da continuidade da concessão da Ponte Rio-Niterói. Ela estava lá, já existia. Tudo bem que é melhora, mas se hoje estamos falando em economia, em baixar o Custo Brasil, nós tínhamos de ter nessa lista que V. Exª apresentou, muito bem feita, qual é a prioridade. Em relação ao PIB nosso, o que representa o agronegócio? Onde está o agronegócio?

Então, eu acho que o Governo tinha que pensar assim. É assim que a iniciativa privada faz. É importante lançar isso tudo? É como você diz: "Vamos fazer uma parceria público-privada, uma PMI." Isso é bacana. Agora, o Governo tinha que começar a dizer quais são as principais obras, fazer um planejamento de longo prazo e dizer: eu quero fazer essa primeiro, por conta disso e disso.

Como se tem falado aqui, em outras reuniões, quem faz muito não faz nada. Então, Ministro, esses conceitos têm que ser revistos. Vai haver leilões, vai haver interessados, mas isso não vai acontecer ao longo do tempo porque não há recursos para isso. Todas as rodovias que foram feitas estavam atreladas ao BNDES. Se não tem esse dinheiro, que dinheiro vai ter? Já foram chamadas as empresas internacionais? Há recursos internacionais?

Eu vejo isso assim: precisamos fazer uma agenda positiva, chamar os ministros de cada departamento e ver o que é preciso fazer. Ora, vem aqui o ministro da área da aviação civil e cita um monte de dígitos. E aí vem o pessoal do transporte. A minha preocupação é que esse número de lançamentos se transforme em uma agenda positiva para o Governo, dá um alívio na mídia, mas, infelizmente, vamos chegar de novo, talvez no final do ano, chamando os Parlamentares para revisar o superávit primário.

Então, essa é a minha pergunta. O senhor, como profissional, tinha que avaliar. Apesar de ter lançado isso tudo, criar um critério: qual é a obra prioritária para o Brasil? E ter foco. Quem não tem foco não tem objetivo.

Noto que é muita coisa para nada acontecer. Vejo os aeroportos, a Ferrovia Norte-Sul, que há vinte anos está sendo feita. Agora, sobre o trecho que está pronto, tenho uma informação: não tem demanda. E os estudos de demanda? Então, é importante um PMI, porque a iniciativa privada não faz obra se não há demanda; ela não analisa politicamente. Então, não precisa mentir no Sul, mentir no Norte. Ela não faz isso. Só entra se houver retorno financeiro. E assim é o mundo.

Acho que o Governo tinha de rever, analisar com calma e ter prioridade. Isso não acontece no nosso País. Fico indignado porque a iniciativa privada, a cada dia que passa, tem mais carga tributária. É a que produz, é a que gera emprego, é a que divide renda. Eu não vejo isso acontecer.

Ministro, acho que dá para recebermos a sua resposta. O que você acha da prioridade no Governo, que aqui não temos visto?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Ministro Nelson Barbosa.

O SR. NELSON BARBOSA - Em primeiro lugar, gostaria de agradecer os comentários do Senador Acir.

Respondendo especificamente à pergunta de V. Exª, o PMI que vamos fazer da rodovia de Comodoro até Porto Velho vai prever a duplicação. A questão é quanto tempo vai levar para essa duplicação, como o senhor mesmo falou, e quais são os trechos. Às vezes, a duplicação é mais necessária em alguns trechos e, em outros trechos, você pode ter a terceira pista, que já alivia; mas, em todos os estudos que pedimos no setor privado, pedimos que eles considerassem a adequabilidade e o custo de duplicação, e alternativas a isso, se isso não fosse viável - haverá essa informação nos estudos.

O senhor mesmo destacou, e eu concordo, que o modelo, nesse caso dessas rodovias estruturantes, é um modelo de concessão, porque alivia o orçamento público de um lado. De outro lado, é importante também ressaltar que por serem empreendimentos privados, empreendimentos lucrativos, esses empreendimentos vão não só gerar empregos, gerar contribuição para a Previdência, como também vão, de forma permanente, gerar lucros sobre os quais vai incidir o Imposto de Renda que é partilhado com Estados e Municípios. Então, se for uma rodovia somente federal, o Governo só tem o custo de manter essa ferrovia, e sendo uma rodovia submetida à concessão, haverá o lucro de operação dessa rodovia; o Governo vai ter a ferrovia mantida e ainda vai ter a arrecadação de Imposto de Renda, de contribuição social, o lucro líquido dessas concessões.

O senhor destacou a questão da Ferrovia Bioceânica, que é realmente muito importante para Rondônia, e acho que a colaboração dos Estados e das prefeituras é fundamental. O acordo assinado entre Brasil, China e Peru prevê que o Governo brasileiro, o Estado brasileiro, principalmente o Governo Federal, e o Estado como um todo, vão fornecer informações

públicas necessárias de traçado, prazos para emissão de licença ambiental ou demais licenças. Então, acho que, com certeza, os governos estaduais e os governos municipais, no traçado dessa ferrovia, terão um papel crucial para fazer esse estudo.

O senhor pergunta qual é o modelo de concessão, construção e financiamento, e aí aproveito também para já responder parte da pergunta do Senador Wilder. Temos que separar as diferentes etapas. Vamos fazer um estudo e, no caso brasileiro, feito esse estudo, isso vai para um modelo de concessão. Então, ganha quem ganhar essa concessão.

Não sabemos de antemão se essa concessão da Bioceânica vai ser uma concessão por outorga, uma concessão por compartilhamento de investimento, ou vai ser dividida: uma parte pode ter outorga, uma parte pode ter compartilhamento de investimento. Sobre tudo isso, só vamos ter informações mais precisas quando concluirmos. Como o senhor mesmo falou, como se trata de uma ferrovia bem extensa, com trechos bem diferentes, por exemplo, talvez o trecho de Sapezal até Porto Velho possa ser uma concessão comum com pequeno valor de outorga; já o trecho de Porto Velho até a fronteira com o Peru talvez tenha que ser uma concessão com compartilhamento de investimento.

O que procuramos adotar aqui é um modelo flexível que seja adaptado às diferentes características de cada ferrovia. É o mesmo negócio? É o mesmo negócio, é uma ferrovia, mas as características são diferentes. Como o senhor mesmo falou, em um trecho, temos certeza de que há bastante carga, independentemente de a saída ser para o Pacífico; só a saída pelo Rio Madeira já dá bastante carga.

Então, uma vez feito o estudo, o nosso objetivo é colocar isso em concessão. Neste momento, antes de ter o estudo, não sabemos se vamos fazer uma concessão de todo o trecho ou vamos segmentar essas concessões. Independentemente de ser uma concessão única ou uma concessão de vários trechos segmentados, como o senhor mesmo colocou, já é público que vários investidores chineses manifestaram interesse de participar, de fazer o lance, seja numa concessão do trecho como um todo, seja em todos os trechos a serem concedidos. Já existe um interesse do Governo chinês em participar do consórcio que vai fazer - a gente espera - um dos lances para essas ferrovias.

A outra coisa é a participação do Governo chinês na construção. Qualquer obra... Obra é um bem que os economistas chamam de não comerciável. Obra não é importada. Você não importa uma ferrovia para o Brasil; tem que construí-la aqui.

Então, pode ser uma associação de firmas de construção chinesa com firmas de construção brasileira, usando mão de obra brasileira e projeto brasileiro, para fazer a ferrovia no Brasil. É a segunda possibilidade de participação. Uma é ele como acionista do consórcio e a segunda é ele participando, em conjunto com as firmas brasileiras, da construção.

E a terceira participação, como o senhor colocou e o Senador Wilder perguntou também, indiretamente, é no financiamento. O BNDES está disposto a financiar, mas o governo chinês já se dispôs a financiar obras de infraestrutura no Brasil. Nesse caso, talvez a maior parte do financiamento seja feita com fontes internacionais, mas em reais.

Então, são três formas de participação. Dessas três formas de participação nós só teremos maiores detalhes quando houver o estudo. Mas será um modelo de concessão, ou seja, o Governo não vai pré-selecionar quem vai ganhar essa concessão, vai ser uma licitação pública. Agora, já há indicação, por parte dos investidores chineses, de que eles têm grande interesse em participar, e vão fazer lances competitivos.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Esse estudo se encerra em maio do ano que vem? É esta a previsão: maio de 2016?

O SR. NELSON BARBOSA - A previsão é maio do ano que vem. Já começou. Como o senhor falou, o trecho de Sapezal até Porto Velho já está em estudo, até por uma firma chinesa. E no caso de Lucas do Rio Verde a Campinorte, existe um estudo, mas temos que atualizá-lo.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Até por economia processual, porque minhas perguntas já estão parcialmente contempladas pelas do Senador Acir Gurgacz, a linha é a mesma, então, como estou no final da fila, eu já ganharia tempo e V. Exª também.

Eu queria acrescentar o seguinte: o Senador Acir Gurgacz perguntou sobre prazo, tanto da rodovia como da ferrovia. Qual é a minha preocupação? Estive no Ministério dos Transportes, com o Daniel, que está conversando com os chineses no projeto do estudo de Sapezal a Porto Velho, e com o Giroto, que é o Secretário Executivo. E eles sentiram uma certa demora nesse primeiro estudo de Sapezal a Porto Velho, um atraso, porque os chineses cresceram o olho - eles têm o olho um pouco apertado, mas cresceram o olho - em toda a rodovia do Pacífico. Eles querem pegar todos os estudos e projetos da Rodovia Bioceânica.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas eles conseguiram crescer o olho?

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Cresceram o olho. Cresceram o olho. E eu estou preocupado porque para nós - para mim, para o Senador Acir e para Rondônia - interessa o trecho de Sapezal a Porto Velho. Lucas do Rio Verde-Sapezal-Porto Velho também, mas o prioritário é Sapezal-Porto Velho, que é o trecho que o Governo já lançou e a empresa chinesa, a tal de CRC, já ganhou a concessão. Concessão não, ganhou para fazer os estudos. Já está trabalhando nos estudos. Estão com o mapa, com o estudo completo de Campinorte à divisa com o Peru.

Eu sei que nós sonhamos muito, mas esse sonho é um pouco distante. O sonho até Porto Velho é possível, é real, isso pode acontecer talvez em cinco, seis anos. Um ano e meio, dois para começar, mais cinco, seis para construir, que sejam oito anos. Agora, para levar à divisa com o Peru, como disse o Senador Acir, com as licenças ambientais e toda a burocracia que nós enfrentamos, vai demorar quinze, vinte anos, ou mais. Portanto, eu queria sugerir ao Ministro que pedisse à equipe dos Transportes que focasse no trecho de Sapezal a Porto Velho. Já que vai sair uma ferrovia de Lucas do Rio Verde a Mirititiuba, atendendo àquela outra região do Mato Grosso e do Pará, que saia logo a ferrovia de Sapezal até Porto Velho.

Obrigado, Sr. Ministro.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Maioria/PSD - AC) - Sr. Presidente, na mesma linha do Senador Valdir Raupp, já estou contemplado nas perguntas do Senador Acir Gurgacz, eu só queria saber por onde vai entrar a rodovia para o Peru. Em que região do Acre: Assis Brasil ou Cruzeiro do Sul?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Para que haja aqui um funcionamento harmônico, eu peço desculpas aos Senadores, mas agora vou conceder a palavra apenas pela ordem na lista.

O SR. NELSON BARBOSA - Completando a resposta à pergunta do Senador Acir, entrando na pergunta do Senador Wilder e esclarecendo as perguntas dos demais Senadores,...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Porque a inscrição não é por bancada não.

O SR. NELSON BARBOSA - Eu concordo que é importante definir o que é prioritário, como o senhor mesmo e o Senador Valdir Raupp disseram muito bem. Em relação a esse trecho da Ferrovia Bioceânica, com certeza, alguns subtrechos são mais viáveis imediatamente. Consideramos dois trechos mais viáveis imediatamente: um é o de Sapezal a Porto Velho e o outro é o de Campinorte até Água Boa, que liga a linha, ainda em Mato Grosso, à Norte-Sul.

Esses dois trechos já podem começar, independentemente do que vai acontecer depois, por dentro do Acre e do Peru; mas esses dois trechos já têm carga. Podem ter certeza de que o Governo brasileiro está transmitindo isso ao governo chinês e ao governo peruano. Ou seja, vamos fazer o estudo como um todo, mas não vamos começar só para fazer tudo.

A Ferrovia Bioceânica não é o trem-bala. Em que sentido? O trem-bala só faz sentido se for feito todo o seu traçado. Não adianta fazer somente 50 km de trem de alta velocidade. Se ele é de alta velocidade, é necessário que se faça o traçado como um todo.

A Ferrovia Bioceânica pode ser feita em partes, começando pelas partes mais viáveis comercialmente hoje, que, sem dúvida, é essa que o senhor mencionou. Eu queria acrescentar também o trecho que liga com a Norte-Sul, que não vai exatamente de Lucas do Rio Verde, mas de Água Boa até Campinorte.

Ali também os investidores mostraram para nós que há uma possibilidade de construção mais rápida, inclusive com valor de outorga.

Voltando à pergunta do Senador Wilder Morais, esse trecho aí é o eixo de escoamento de grãos, como os senhores sabem melhor do que eu, para a hidrovia do rio Madeira.

Por isso, disse que o estudo vai calcular o custo como um todo, e o estudo vai calcular também a ordem de como devemos começar a construir. Por incrível que pareça, talvez seja melhor começar a construir pelo meio.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Com certeza, de Porto Velho pra baixo, ele vai ter uma rentabilidade mais rápida.

O SR. NELSON BARBOSA - Isso.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Porque, senão, só vai poder utilizar essa ferrovia quando chegar a Porto Velho.

O SR. NELSON BARBOSA - Para os jornalistas aqui presentes, não estou antecipando intenção do Governo. Estou fazendo comentários sobre essa ferrovia, que vai ser objeto de um estudo, e vamos poder dar respostas concretas quando este estudo estiver completo, em maio do ano que vem, mas, pelo que os especialistas e os Senadores desses Estados, que

conhecem melhor do que ninguém isso, falam, esse trecho já poderia começar mais rapidamente, e o trecho de Água Boa até Campinorte também poderia começar mais rapidamente. Depois, os outros trechos seguem o seu caminho.

Isso, Senador Valdir Raupp, é o que estamos manifestando nesse processo com o governo chinês. Vamos estudar tudo? Vamos estudar tudo. Mas este estudo aqui queremos que seja entregue no prazo proposto: agosto deste ano. Esperamos ter o estudo de Sapezal a Porto Velho até este prazo para podermos começar.

O Senador Wilder Morais até nos perguntou quais são as prioridades. Neste caso de ferrovia, as nossas prioridades são melhorar o escoamento da safra do Centro-Oeste.

Então, as prioridades são esse trecho Sapezal-Porto Velho, o trecho de Lucas do Rio Verde a Sinop até Miritituba e a saída norte da Norte-Sul, melhorando a saída para o Corredor Norte, porque a saída para o Corredor Sul...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. NELSON BARBOSA - A duplicação da rodovia, de Comodoro até Porto Velho, também está nas concessões a serem feitas.

Então, nesse caso, as prioridades são melhorar o escoamento, nesse caso do Centro-Oeste, para o Arco Norte. Essa é a grande prioridade. Por isso focamos nisso. Aí algumas outras ferrovias não foram consideradas prioritárias.

Agora, esse é um processo, como falei, em que essas prioridades são reavaliadas. Queremos fazer várias rodadas. Estamos procurando começar com essas rodovias e ferrovias estruturantes, para criar polos de integração de carga.

No caso de concessão - Senador, V. Exª perguntou sobre o PAC - é justamente o contrário: vai tirar peso do orçamento. A partir do momento em que passar isso para a concessão, a obra vai ser realizada pelo setor privado e vai requerer financiamento.

Então, onde entram os recursos públicos aí? Na parte em que o BNDES vai financiar. Como coloquei ali, aquela parte de recursos públicos é principalmente aquela atrelada à TJLP; e calculamos alguns percentuais de modo a que isso caiba no planejamento financeiro do BNDES, sem necessidade de aportes adicionais do Tesouro Nacional.

Então, não esperamos que isso pressione o Tesouro a colocar mais recursos no BNDES. Com os recursos que estão no BNDES, vai ser possível. Achamos que o mercado de capitais vai financiar isso mais, inclusive e principalmente por investidores internacionais.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Oposição/DEM - GO) - Ministro, então, só para contribuir, acho que já tínhamos de deixar o banco preparado para essas prioridades, porque se as concessões saem e todas acontecem, com certeza pode haver problema de caixa lá na frente.

O SR. NELSON BARBOSA - Mas elas são bem graduais. Como falei, o leilão começa em 2016. É um desembolso grande, mas é um desembolso ao longo do tempo.

O Senador perguntou sobre a saída pelo Acre. O traçado original da Valec é a saída por Cruzeiro do Sul, mas isso não está definido. O estudo vai analisar qual é o melhor ponto.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Maioria/PSD - AC. *Fora do microfone*.) - Não está definido?

O SR. NELSON BARBOSA - Não está definido. O traçado inicial, preliminar, que temos saía por lá, mas não está definido ainda. O estudo vai definir isso. Não está definido ainda. O traçado no Acre - o Senador Jorge até está aqui - ainda está a ser definido, inclusive em consulta com o Governo.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Maioria/PSD - AC. *Fora do microfone*.) - Isso está sendo dito na imprensa. Lá no meu Estado não...

O SR. NELSON BARBOSA - Não. Então, V. Exª pode... Estou assegurando a V. Exª: o traçado no Acre não está definido; o que há é um traçado preliminar, feito pela Valec, que utilizamos como referência para começar os estudos. Agora, esses estudos podem mudar esse traçado. Aliás, é por isso que estamos fazendo esses estudos.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Mas o que tem é bom que fique claro. Existe um traçado definido pelo Acre, pela Valec. Agora, o estudo vai reavaliar, inclusive, se mantém esse traçado ou se faz outro.

O SR. NELSON BARBOSA - Existe um traçado da Valec que vai ser objeto do estudo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Só para colaborar, quem é o comprador das debêntures?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Peço a colaboração dos Senadores, porque há um traçado da Presidência. *(Risos.)*

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sr. Presidente, vai haver chance de voltar à lista? Ou vai ser pela ordem?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não. Vai voltar agora. É porque o Senador Jorge Viana está na Presidência da Casa. Então, manda quem pode, e obedece quem tem juízo. Se ele quiser assumir aqui...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC. *Fora do microfone*.) - Só vim prestigiar o Ministro, colaborar.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Só para colaborar, Sr. Ministro, quanto à questão das debêntures, quem são os compradores das debêntures?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vamos seguir aqui a ordem dos Senadores inscritos. Vamos conceder a palavra ao Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Obrigado, Sr. Presidente.

Às vezes, sou eu que tenho a fama de tumultuar a reunião. Hoje, fiquei aqui ordeiramente aguardando o meu momento.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Há um ditado que diz: quem tem fama deita na cama.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - É verdade.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A fama já pegou, Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Vou transferi-la para o Senador Valdir Raupp, Sr. Presidente.

Bem, Sr. Presidente, senhoras e senhores colegas, Sr. Ministro Nelson Barbosa, Dr. Maurício, Secretário do PAC, do Ministério do Planejamento, quero discutir neste momento, Sr. Ministro e Sr. Secretário, a visão que me preocupa - até o Senado Wilder colocou na sua fala -, esse projeto, que confunde a cabeça do brasileiro.

Em que momento, o Ministério do Planejamento e a Presidente Dilma vão sair do plano de maquetagem e entrar no plano de planejamento? Qual é o momento em que o Governo vai dar ao Ministro João Santana a função apenas de publicitário? Isso é importante, porque o ilusionismo, ou essas teses virtuais que o Governo coloca, isso faz com que haja um desvio completo do foco.

Qual é a preocupação do brasileiro hoje? O cidadão não tem como ir à escola, porque não tem dinheiro para o Fies - há 178 mil jovens, hoje, sem bolsa -, milhões de brasileiros sem atendimento na área de saúde, o Brasil com epidemia de dengue e maior número de óbitos, disputando o meu Estado com o Acre o primeiro lugar. Estamos assistindo a uma situação na segurança pública que é o caos: a droga e a criminalidade atingindo proporções inimagináveis, uma inflação galopante, um desemprego ascendente, 9 milhões de desempregados, com a previsão de atingir 15% da população ativa desempregada, e, diante desse quadro, nós recebemos ontem o projeto de privatização do Governo.

Mas o projeto de privatização do Governo iniciou-se com, exatamente - V. Exª é o Secretário do PAC... A Presidente propôs 10.116 quadras esportivas. Até 2014, no final, ela construiu 3.384, um terço. A Presidente propôs implantar 500 unidades de UPA; apenas 230, menos da metade. A Presidente propôs modernizar 21 portos e aplicar R$5 bilhões. Aplicou apenas 2,048 bilhões, menos da metade. A Presidente, no PAC, prometeu investir 22,1 bilhões em obras de saneamento. E, com isso, ela apenas investiu 5,038 bilhões, um quarto. A Presidente se comprometeu a construir 4.696 quilômetros de ferrovias; construiu 227 - de 4.109 quilômetros de ferrovias, construiu 227. Quilômetros de rodovia construídos: 7.917 prometidos, 4.323 entregues. De 2.883 postos da polícia comunitária, nenhum foi entregue. Nenhum! Construção de 800 praças do PAC; construiu apenas 219, menos de um terço. Creches. Prometeu 6 mil creches, depois ampliou para 8 mil. Vamos voltar aos 6 mil. Apenas 2.011 creches, um terço do prometido.

Agora vem o leilão de Libra, fala em fazer a licitação do leilão de Libra. Que licitação? Que leilão que houve? Não houve leilão em Libra. Só teve um candidato montado a martelo e a machado na última hora para juntar os chineses e virou a PetroChina. Juntou com a Total mais a Shell. E, de última hora, só houve um candidato. É o leilão que o Governo fez.

O pré-sal está blefado e hoje passou a ser um grande problema, porque a Petrobras não tem 30% para investir nos leilões que serão feitos. Por isso está estancado o pré-sal, que era a menina dos olhos do Governo. Hoje ninguém fala em pré-sal mais.

Acabou com o Proálcool, destruiu as usinas, quebrou os produtores de álcool no Brasil e não se fala mais em Proálcool.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN. *Fora do microfone*.) - (*Inaudível.*)

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Pois é. E quebrou. E quebrou o Proálcool.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senadora Fátima, vamos ouvir.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - No Estado de V. Exª, o Rio Grande do Norte, está todo quebrado. Estão aí, numa audiência pública hoje. Então essa é a realidade...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Ronaldo Caiado...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sr. Presidente, V. Exª foi tão contemplativo com todos os outros que me antecederam, Sr. Presidente! Eu estou aqui desde as 8 horas da manhã, Presidente, aguardando a fala de todos aqui. Para concluir...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Se eu for contemplativo com V. Exª...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - ...só um raciocínio, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - ...V. Exª não vai ser comigo aqui na Presidência.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Eu sei, Sr. Presidente, eu sei que combater o ilusionismo é duro! Mas V. Exª sabe, eu não sei fazer mágica. Eu sou um cirurgião. E, como tal, eu tenho que relatar dados concretos.

Então, vejam bem: transporte coletivo. Não sei quantos milhões de carros foram vendidos. Onde é que está o transporte coletivo no Brasil? Não tem projeto de transporte coletivo, mas um *marketing* no momento em que se fez a proposição de vender carros. Agora nós vemos exatamente o que está acontecendo.

As privatizações. O BNDES, agora, assume a responsabilidade de arcar com 70% em ferrovias e 40% ou 60% para transportes em rodovias e portos. Ora, onde é que o BNDES vai ter condições de arcar com essa situação?

De repente estou vendo aqui colegas meus discutindo a Bioceânica. Cadê o trem-bala? Do trem-bala, havia um projeto para ser entregue. Nós já estávamos andando. Pode ser que eu esteja desatualizado, Senadora, mas eu não tenho notícia de que o trem-bala foi inaugurado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Ronaldo Caiado...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Então, para concluir, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pegue o trem-bala para acabar.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Eu gostaria de dizer o seguinte, Sr. Presidente, qual é a realidade disso tudo? Para desviar o foco, tudo bem. Agora, não tem dinheiro, não tem condições. O Orçamento foi cortado para educação, para saúde, para segurança e para investimentos.

O que se propõe no Governo Dilma - e eu gostaria que o Ministro me dissesse o contrário - é que, desse projeto, apenas R$69 bilhões estão projetados para os próximos quatro anos. Dos R$180 bilhões, somente R$64 bilhões estão projetados para os próximos quatro anos, 0,3% do PIB. É irrisório. É irrisório! Para tirar o Brasil da crise, teria de ser 25% do PIB em investimentos. O que se propõe aqui é 0,3% do PIB.

Nós estamos no Senado Federal. A nossa responsabilidade é a de tratar de assuntos que não podem ser trazidos a conta-gotas para esta Casa.

Sr. Presidente, V. Exª é Presidente da Comissão de Infraestrutura. Nós precisamos saber a realidade em que está o Brasil. Não adianta maquiar situações e trazer aqui teses ilusionistas, pois nós não vamos resgatar o índice de desemprego, que cada vez é mais galopante. Isso compromete cada vez mais a credibilidade do Governo, que está altamente fragilizado.

Estamos agora votando para derrotar a medida que o Ministro apresentou, que foi a desoneração para empresários. Está na pauta agora para ser derrubada. São situações difíceis de o cidadão entender, quer dizer, por que não há dinheiro para esses setores e há dinheiro para privatizar todas essas empresas do Brasil e todas as rodovias. Essa metodologia foi tão criticada pelo PT, eu quero saber como o PT vai explicar, no 5º Congresso, em Salvador - conforme a crítica do PT -, que o que vai ser aplicado agora é um governo modelo Fernando Henrique Cardoso e que o Levy é o grande orientador do Governo do PT nessa nova convenção.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Essas são as perguntas que eu faço, Sr. Presidente.

Para concluir, quero dizer que recebi agora os aprovados no concurso da Anvisa. Eles perguntam ao Sr. Ministro se há alguma possibilidade de nomeação dos 27 aprovados, já que há 120 cargos na Anvisa para técnicos administrativos.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Srªs e Srs. Senadores, peço agora compreensão para o chamado efeito tempo. Eu vou ter que dar um tempo aqui porque senão poderemos prolongar muito a audiência.

Agradeço a contribuição do Senador Ronaldo Caiado e acho, meu caro Ministro, que se o Senador Ronaldo Caiado continuar nesse tom, quem vai ser o Cristo da vez, numa disputa no Evangelho, vai terminar sendo o Ministro Nelson Barbosa.

Com a palavra, o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Cumprimento o Sr. Ministro; o nosso Presidente; o Presidente em exercício na Casa, Senador Jorge Viana; e todos os nossos companheiros Senadores.

Inicialmente, vou ler três perguntas que havíamos preparado com a assessoria, de forma bem rápida. Apesar de o Ministro já ter abordado alguns aspectos, ainda há dúvida em relação à verticalização, de que forma ocorrerá, principalmente se o Governo está pensando na possibilidade de um operador nacional para o sistema de ferrovias ou se participarão empresas diferentes. Qual é o pensamento do Governo?

Estivemos conversando com setores do Governo, como a EPL. Eu queria saber se V. Exª, Ministro, tem visto o trabalho da EPL, nessa participação inclusive. Eu, pessoalmente, estive acompanhando alguns estudos que eles realizaram, vi as críticas ontem, e penso que a EPL é um grande instrumento que o Governo tem, inclusive com informações mais fidedignas, de acompanhamento de todo esse programa. Gostaria de saber se o Governo pensa em estruturar melhor a própria EPL.

O Governo autorizou novos arrendamentos no programa lançado ontem, Bloco 1 e Bloco 2, gerando investimentos da ordem de R$11,9 bilhões, incluindo os portos de Santos, Santarém, Vila do Conde e outros. Também mencionou novos arrendamentos em Suape, Aratu e Rio de Janeiro. E foram anunciados ainda novos investimentos em arrendamentos já existentes que, na verdade, são prorrogação dos contratos de arrendamentos de terminais nos portos públicos em nove Estados, totalizando 24 pedidos em análise, com investimento previsto da ordem de 10,8 bilhões.

Considerando que, nesse caso, não haverá licitação e que, dessa forma, os investimentos ocorrerão de forma mais rápida, o que é uma grande preocupação - o programa vai ter atendimento, vai ter resultado imediato e, nesse caso aqui, a nosso ver, teria - e, sendo eles também estratégicos para alavancar a economia, neste primeiro momento, gostaríamos de saber se V. Sª poderia citar quais seriam os principais pedidos de terminais já arrendados em análise - se não for possível passar agora, diga se vai estar disponível já, imediatamente, na internet -, uma vez que há necessidade premente de recapacitação, principalmente em razão de o Governo já estar tomando providências necessárias ao aprofundamento dos canais de acesso aos portos, o que objetiva receber navios de maior porte e com menor custo, tornando, assim, fundamental investimentos na melhora da infraestrutura desses terminais.

Tivemos, inclusive, um encontro em São Paulo, em que estava o Ministro Edinho, a primeira audiência pública sobre esse aspecto. E a gente percebeu muito também o interesse do empresariado de participar dessa dragagem. E também não havia, e até agora, pelo menos que eu saiba, não sei se já há, uma definição de como seriam feitas essas dragagens, de que forma seriam cobradas e de que forma serão.

Outro aspecto de que a gente ouviu falar muito, Ministro, foi a questão da insegurança jurídica, porque, depois vou falar aqui, inclusive, o senhor colocou isso, em relação a concessões já feitas...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Wellington, queria que V. Exª colaborasse no tempo, senão vou ser cobrado pelo Senador Ronaldo Caiado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Então, como ele é...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - E quem termina sendo Cristo hoje sou eu.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - ... como ele é cirurgião médico, humano, e eu sou veterinário, então eu também preciso fazer algumas incisões precisas. *(Risos.)*

Só quero colocar também, sobre essa questão da insegurança jurídica, que fizemos uma emenda, a Emenda nº 39, de 2015, que altera o art. 175 da Constituição Federal, para determinar que as concessões e permissões do serviço público sejam normatizadas por lei complementar, porque hoje, também, pode-se mudar, e essas concessões são muito longas, com investimentos altos. E isso, a nosso ver, tem trazido também essa situação de insegurança jurídica.

O senhor falou ainda sobre os trechos que ligam Mato Grosso a Rondônia, ao Acre. Quero aqui concordar com o Senador Valdir Raupp, inclusive quanto a começar de lá para cá. Se começar, por exemplo, de Porto Velho para cá, de Miritituba para Mato Grosso, claro, já se vai aproveitar a própria ferrovia para chegar ao porto. Então, na parte de Mato Grosso, não temos concorrência nesse aspecto, muito pelo contrário. E, da forma que o senhor colocou, também, em relação à Água Boa, fazer inversamente facilita com que seja feita a integração.

Concluindo, Presidente, quero aqui ainda cobrar algo do Governo. No Mato Grosso, por exemplo, temos um aeroporto extremamente viável, com um movimento muito maior do que outros aeroportos que foram colocados. Estivemos lá com o Ministro Padilha, já tivemos reuniões com a Casa Civil e nos causou estranhamento o aeroporto de Cuiabá não estar colocado pelo menos no estudo. Gostaria de fazer aqui a reivindicação em nome da população de Mato Grosso.

E ainda, o senhor falou da questão da duplicação da BR-163, da divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop, em que estamos tendo um problema e é uma coisa que causa descrédito a situação das concessões, porque metade do trecho é para ser construído pelo próprio Ministério dos Transportes e metade, pela concessionária. A concessionária está agindo, trabalhando com rapidez. Quanto ao trecho do Ministério dos Transportes, por falta de pagamento, a empresa está parada, inclusive, não estão pagando a praça, causando uma desmoralização e um descrédito para todo o Governo.

Eu gostaria de saber de que forma vocês pretendem fazer essa assunção por parte da concessionária, se seria só na manutenção do trecho ou assumindo o trecho que já está em construção e licitação. Aliás, em relação ao trecho de Cuiabá a Rosário, a licitação está em curso. Nós estamos trabalhando nisso há um ano, e o Governo não resolveu assumir essa posição.

E, para finalizar, o trecho do anel viário de Barra do Garças, que compreende Barra do Garças, Aragarças e Pontal do Araguaia, ligando Goiás e Mato Grosso. É o trecho mais crítico do Estado de Mato Grosso e da Região Centro-Oeste, e nós não conseguimos - aí está o Maurício - colocar essa obra até hoje no PAC. A obra está lá, neste momento, parada também, e é um gargalo para os dois Estados.

Eu gostaria de pedir atenção e de saber por que o Ministério não resolve realizar uma obra naquele que é o maior ponto crítico do Estado em prioridade.

Era isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Wellington Fagundes.

Se as Srªs e os Srs. Senadores concordarem, vamos dar cinco minutos para cada Senador.

Concordam? Cinco minutos para cada Senador?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Dez minutos, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Dez minutos? Eu sabia que o Senador Flexa ia pedir isso.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - V. Exª está mudando as regras do jogo do primeiro tempo para o segundo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas o senhor me escolheu juiz, foi votar em mim, agora o mal está feito, Senador. Agora são cinco mesmo.

Eu quero registrar a presença do Senador Otto Alencar. Na verdade, esta audiência...

(Tumulto no recinto.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fazendo soar a campainha*.) - Peço silêncio.

Esta audiência pública é compartilhada por duas Comissões: uma é a nossa, de Infraestrutura, e a outra é a do Senador Otto Alencar.

Eu até pergunto se ele concorda com os cinco minutos.

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Maioria/PSD - BA) - Plenamente, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Obrigado.

Então, concedo a palavra ao Ministro Nelson Barbosa.

O SR. NELSON BARBOSA - Obrigado, Senador.

O Senador Acir Gurgacz perguntou quem poderia ser o comprador dessas debêntures. Os investidores como um todo, investidores institucionais, tanto brasileiros como internacionais. Basta lembrar que as taxas de juros no mundo ainda estão bem baixas. Mesmo que eventualmente ocorra uma elevação das taxas de juros nos Estados Unidos, ainda assim, tudo indica que o mundo vai conviver com taxas de juros baixas, em termos reais, por muito tempo. Então, esses investimentos, como para o Brasil, em relação ao financiamento que havia antes, as taxas de juros oferecidas são baixas, mas para o mundo são elevadas, devem atrair bastante financiamento internacional e também de investidores de longo prazo no Brasil, como fundos de pensão. Essas debêntures de infraestrutura, em geral, são remuneradas atreladas ao IPCA. É o IPCA mais um percentual. E, quando colocadas, têm tido uma boa aceitação no mercado.

O Senador Caiado abordou várias questões. Sobre os resultados, o que é só *marketing* e o que é resultado, eu respeitosamente discordo do Senador. Mostramos alguns números aqui de como o volume de extensão de concessões vem aumentando. Começou no governo de Fernando Henrique e vem aumentando, depois aumentou no governo do Presidente Lula e aumentou ainda mais no Governo da Presidente Dilma. A construção de ferrovias vem aumentando. Está abaixo do que precisamos, sem dúvida está abaixo do que precisamos, está abaixo das metas iniciais apontadas pelo Governo, mas vem crescendo. Então, o que temos tentado trazer agora são metas bem realistas de execução dos programas.

V. Exª apontou vários programas em que a realização do Governo ficou abaixo das metas inicialmente anunciadas, mas, ainda assim, é uma realização que eu considero substancial. Construir mais de 2 mil creches é uma realização substancial, ainda que abaixo do que foi inicialmente anunciado pelo Governo.

Sobre a questão de concessão *versus* privatização, para mim, concessão não é privatização. E eu não tenho nenhum problema com privatização, quero deixar claro, até para destacar que o Governo da Presidente Dilma fez privatização. Fez a privatização do IRB (Instituto de Resseguros do Brasil), uma empresa estatal privatizada no Governo da Presidente Dilma, porque depois da abertura do mercado de resseguros, o IRB estava tendo várias dificuldades. Se continuasse do jeito que estava, provavelmente seria uma empresa falida hoje. Essa empresa foi privatizada, hoje tem o controle de um grupo de bancos, e está indo muito bem, é uma das principais operadoras do mercado de resseguros do Brasil. Não tenho nenhum problema com privatização.

Agora, concessão não é privatização. Concessão é a diferença entre alugar e vender o imóvel. Quando você aluga um imóvel, alguém usa aquilo e depois devolve. Isso é concessão. Vendeu o imóvel, passou o imóvel, recebeu o dinheiro, nunca mais é seu. É essa a diferença.

Privatizações também podem acontecer. Inclusive, o Governo está prevendo - já é fato, Senador, o senhor sabe, é do seu Estado - a desestatização da Celg. É uma coisa que esperamos fazer este ano, trabalhando junto com o Governador Marconi Perillo. É uma privatização.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - E eu vou derrotá-la aqui na Casa.

O SR. NELSON BARBOSA - Parece que é interesse do Governo do Estado de Goiás.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - É um golpe a Goiás.

O SR. NELSON BARBOSA - Bom, o senhor perguntou sobre a questão do valor. Sim, a maior parte dos valores depois de 2019, porque são projetos de longo prazo; projetos de longo prazo iniciados em 2018, e a maior parte da execução vai ser a partir de 2019. Eu quero reiterar: esperamos iniciar todos esses projetos até 2018, mas, como estamos falando de ferrovias, de algumas estradas bem longas, o investimento vai durar cinco, seis, sete anos. Então, vai se estender para além de 2018.

O valor de R$69 bilhões dá um pouco mais de 1% do PIB projetado para este ano. Distribuído em quatro anos, é o que o senhor colocou: 0,25%. Só que isso é o valor inicial. Esse investimento alavanca outros, aquilo que os economistas chamam de efeito e encadeamento. Ao construir uma ferrovia, você vai contratar mais produção de máquinas, vai mobilizar aquelas cidades e regiões por onde passar a ferrovia. Então, tem um efeito. Esperamos que esses investimentos adicionem cerca de 0,5% ao crescimento do PIB por ano nos próximos anos, começando, principalmente, a partir de 2016. Então, não é um efeito muito elevado, mas é um efeito considerável.

O senhor mencionou a taxa de investimento. Eu havia mostrado, no início, que a nossa taxa de investimento médio foi de 20% do PIB. Ela caiu em 2013 e 2014, está em cerca de 19% agora. Com esse programa e as outras iniciativas, esperamos elevar isso gradualmente para 21% do PIB. Achamos que, elevando para 21% do PIB, é o suficiente para sustentar um crescimento de cerca de 3% do PIB, em média, procurando fazer com que o Brasil volte a crescer mais rápido. O que é

mais rápido? Três por cento do PIB. Como a população brasileira está crescendo menos, crescer 3% do PIB é aumentar a renda por habitante em cerca de 2,3%, 2,4% ao ano, o que, no mundo de hoje, é um ritmo acelerado. Não é um ritmo chinês - a própria China está desacelerando -, mas, quando comparamos com países da América Latina assim como com outros países mais avançados, é um ritmo adequado.

Então, respondendo especificamente a sua pergunta, esses R$69 bilhões geram um efeito direto de 0,25% por ano. Se botarmos o efeito indireto, pode chegar a 0,5% por ano. Com isso, vai elevar o PIB e o investimento. Espero elevar mais o investimento que o PIB, para atingir uma taxa de investimento de 21%, que calculamos conseguir sustentar um crescimento de 3% em longo prazo, com o controle da inflação.

Passando para a pergunta do Senador Wellington, foram várias perguntas, vamos adotar o modelo verticalizado, porque as consultas com os investidores e órgãos reguladores de várias partes do mundo revelaram o melhor modelo. O modelo horizontal normalmente funciona quando já há uma rede ferroviária estabelecida, porque não tem investimento, é só manter. Quando tem que construir a rede ferroviária, é melhor o modelo verticalizado, mas com garantia de direito de passagem. Então, o Governo vai adotar as medidas necessárias para garantir, com mais veemência, esse direito de passagem, para ter mais concorrência.

Não sou uma autoridade na área, neste momento não estamos pensando no operador nacional, mas, com certeza, a operação dessa malha vai ter que ter um supervisor nacional, digamos assim, para verificar: que esse direito de passagem está sendo garantido, que cada componente da malha está permitindo um percentual mínimo de tráfego de outros concessionários. Então, eu trocaria a palavra.

Está sendo pensado, sim, um supervisor nacional para garantir o direito de passagem. Como isso vai ser feito? Aí, provavelmente, a ANTT e o Ministério dos Transportes estão formulando isso.

A EPL...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Não seria mais fácil agora, no investimento, provocar a construção dessa operacionalização?

O SR. NELSON BARBOSA - Sim, nós estamos pensando em fazer isso. Acho que o órgão para fazer isso é a ANTT, mas, assim como há o Operador Nacional do Sistema no setor elétrico, tem que se criar algum ente, algum fórum com representante do setor público e privado para garantir esse direito de passagem na malha ferroviária.

A EPL é fundamental e pode ser mais bem aproveitada. O Ministro Antonio Carlos já tem medidas para fortalecer e melhorar a EPL, que acreditamos que será cada vez mais crucial na execução disso, inclusive para analisar os projetos.

Estamos partindo de uma posição bem humilde e pragmatista ao começar pedindo estudos ao setor privado, porque algumas coisas achamos que são viáveis, mas queremos ouvir o outro lado, de quem vai comprar isso. Esses estudos, depois, têm que ser analisados pelo Governo. Por quem? Provavelmente pela EPL e também pelas equipes de planejamento e fazenda, mas a empresa para fazer isso é a EPL, como a EPE faz no lado da energia.

O Ministro Antonio Carlos tem medidas, já tem um plano em mente para fortalecer cada vez mais a EPL, mas eu não me sinto confortável em falar disso. Creio que ele é a melhor autoridade para falar sobre isso.

Nos portos, os pedidos de prorrogação são públicos e submetidos à SEP. Ainda não tenho essa lista, mas ela está disponível na Secretaria dos Portos e também na Antaq. Posteriormente a minha equipe pode passar para o senhor os pedidos já feitos e como eles são. Prorrogações são atos públicos que têm que ser assinados e depois analisados pelo TCU, pela CGU. São todos atos públicos. Esses pedidos de prorrogação, todos eles estão listados tanto na Antaq quanto na SEP.

Sobre a questão do canal de acesso que o senhor colocou, houve uma audiência. Inicialmente, nós estávamos pensando em fazer a concessão da dragagem. Nessas discussões das audiências públicas, o próprio setor sugeriu que não se fizesse concessão, mas um consórcio. Falaram: "É melhor não fazer concessão. Nesse caso, pegue os terminais que estão nos portos, junte com a Companhia Docas, faça um consórcio público-privado com mais participação, porque o público é minoritário". Os terminais dos portos de Santos e Paranaguá participam desse consórcio. E esse consórcio privado com participação estatal contrata a dragagem. É isso que agora a Secretaria de Portos está estudando.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E cobraria também o serviço prestado?

O SR. NELSON BARBOSA - Cobraria o serviço que hoje é pago à Docas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu digo para não misturar com o do Governo, não é?

O SR. NELSON BARBOSA - Isso. Cobraria, cobraria. E substituiria a tarifa que hoje é paga à Docas, entendeu? A Docas entraria nesse consórcio. Isso está definido? Não. É isso que está sendo estudado. Nós começamos com uma proposta

de concessão, conceder a dragagem a um determinado operador. O que os usuários, os terminais dos portos falaram? É melhor você fazer um consórcio. Faça um contrato com quem está no porto e com a Companhia Docas. É isso que o Ministro Edinho Araújo está estudando e deve apresentar a sua conclusão em breve.

O senhor falou da insegurança jurídica. Nós estamos trabalhando para minorar, mas, com todo o respeito, Senador, eu não acho que a melhor maneira seria colocar numa lei complementar, até porque, se for para colocar numa lei complementar, é melhor que ela seja bem geral, pois, uma vez que as concessões variam muito, dependendo do modal e também da característica... Uma coisa é o leilão da Ponte Rio-Niterói, que já existe, tem tráfego, quem entra já tem receita no primeiro dia; outra coisa é o leilão de uma rodovia que não existe na Amazônia, caso em que o edital e as condições de concessão têm que ser adaptadas. Então, se for para colocar numa lei complementar, têm que ser as condições gerais, diretrizes gerais que devem ser seguidas num modelo de concessão, mas sem amarrar muito, para dar essa flexibilidade que tem que ser adotada.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Ficou aberto então para discutirmos o assunto.

O SR. NELSON BARBOSA - Podemos discutir.

A duplicação da 163 é uma preocupação do Governo. Por isto nós estamos estudando, para o concessionário assumir a realização dessa duplicação. Esperamos fazer isso rapidamente, assinar esse aditivo. Nós estamos em negociação.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Da construção ou da manutenção?

O SR. NELSON BARBOSA - Da construção.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E os contratos existentes? O que se faria?

O SR. NELSON BARBOSA - Nós vamos ver como fazer isso, porque, se há contratos existentes, ele tem que assumir esses contratos. Vamos ver em que condições o concessionário pode assumir. Essa é uma negociação que não está concluída, mas nós esperamos que o concessionário possa assumir a duplicação e, depois, a manutenção.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Ministro, eu tenho que repetir isto aqui: esse trecho de Rondonópolis a Cuiabá/Posto Gil é o trecho que, segundo a Polícia Rodoviária Federal, tem o maior número de acidentes frontais do Brasil. Portanto, a maior incidência de mortes. Daí essa demora. Estamos falando nisso há um ano e tanto, quase dois anos com o Governo. Aqui tanto eu quanto o Senador Blairo já abordamos isso, porque a tarifa em Mato Grosso teria espaço para a absorção, aquilo que foi bom no começo, mas, em Mato Grosso do Sul, como toda ela vai ser feita pela concessionária, a diferença da tarifa é grande. Agora, é preciso tomar decisão rápido, porque lá as obras estão paradas e as pessoas estão morrendo. Essa é a preocupação.

O SR. NELSON BARBOSA - Nós estamos tentando, obviamente dentro da nossa limitação, acelerar essas obras, mas também estamos discutindo com o concessionário para ele assumir a duplicação e a manutenção.

Quanto à questão de Cuiabá, Cuiabá foi um dos aeroportos analisados, e decidimos não colocar nessa primeira rodada. Pode ser colocado na rodada do ano que vem. Como eu disse, nossa intenção é fazer várias rodadas de concessões de aeroportos, principalmente aeroportos das capitais. Se forem considerados outros aeroportos... Até para sermos realistas, para não anunciarmos uma coisa muito ambiciosa, nós decidimos começar com quatro aeroportos, fazer essa licitação até o meio do próximo ano, e, nessa época, anunciar mais um conjunto de aeroportos e fazer disso um processo contínuo. Então, o aeroporto de Cuiabá está sendo estudado, não só para dar tempo para o setor se preparar e absorver, mas também para dar tempo para a Infraero se adaptar; a Infraero precisa se adaptar a essa nova realidade de mercado aeroportuário, em que ela vai ser acionista de aeroportos concedidos; ela não vai ser o principal operador desses grandes aeroportos.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E como provocarmos para apenas se fazer o estudo?

O SR. NELSON BARBOSA - O decreto de PMI que nós publicamos prevê um processo de mão dupla. Ele disciplina como devem ser feitos os pedidos de manifestação de interesse, que critérios o Governo tem que seguir, seja qual for o modal - ferrovia, rodovia, aeroporto. O Governo tem que divulgar com determinado prazo, chamar o pedido; quem ganhar vai ser remunerado depois e tal; e, além de o Governo iniciar o processo, há um artigo de que não me lembro do número - depois vou passar o número do decreto a V. Exª - que pode ser na mão inversa. O setor privado pode provocar o Governo. O setor privado pode dizer: "Vocês não colocaram esse aeroporto, essa rodovia, essa ferrovia, mas há investidor interessado; há as firmas X, Y, Z que querem estudar o aeroporto de Cuiabá". E pedem autorização do Governo para estudar o aeroporto de Cuiabá, e, eventualmente, se esse aeroporto for concedido, a empresa será remunerada por esse estudo. Está previsto no decreto, pode ser feito.

(Soa a campainha.)

O SR. NELSON BARBOSA - Eu não quero aqui divulgar, mas nós já fomos procurados por vários investidores com outros projetos além desses que anunciamos. E agora nós estamos esperando que eles apresentem os estudos, porque nós queremos fazer uma via de mão dupla. O Governo não é dono da verdade. Em consultas com governadores e o setor privado, nós identificamos o que nós achamos que é mais viável no curto prazo. Mas há possibilidade de o setor privado apresentar também.

Acho que é isso.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Ronaldo Caiado.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Muito obrigado, Sr. Presidente. Vou ser bem rápido, e agradeço o direito à réplica.

Sr. Presidente, pergunto diretamente ao Sr. Ministro Nelson Barbosa. Nós fomos duramente demonizados na tese de concessão da exploração de poços da Petrobras pelo Governo de V. Exª. E aí passaram a adotar o sistema de partilha. Hoje, o próprio Ministro de Minas e Energia já disse que é inviável e vai trabalhar para que volte o sistema anterior.

Nós vimos o que aconteceu na área de energia elétrica. A mudança que a Presidente propôs na medida provisória quebrou todas as distribuidoras. Hoje, o Tesouro arca com mais de R$10 bilhões, por uma atitude demagógica de dizer que haveria uma tarifa menor.

Quando V. Exª diz que a privatização já foi feita no Instituto de Resseguros do Brasil, e também essas concessões por 30 anos, adiáveis por mais 30 anos, elas são realmente privatizações; essas empresas, logicamente, vão continuar com elas. Então, não precisamos apelidar as palavras: são privatizações mesmo. Qual era a diferença? Era que a concessão da época do PT dizia o seguinte: "Vou fazer uma concessão em que o preço ao consumidor será menor." E, na época do Fernando Henrique, o preço da outorga era aquele que pagava mais. Com isso, o consumidor não era beneficiado.

Qual é o modelo que V. Exªs mostraram ontem para o Brasil? É exatamente o da outorga, ou seja, quem pagar mais leva. Então, é igualzinho! Agora, acho que se esqueceram de incluir no plano o pagamento dos direitos autorais ao Fernando Henrique Cardoso. Isso é que eu acho que faltou nesse plano de ontem que V. Exªs apresentaram.

Para finalizar, Sr. Presidente, em relação ao problema da Celg, eu gostaria depois de fazer levar a V. Exª dados que são substantivos. É importante que nós tenhamos a noção de que está sendo retirada do meu Estado a maior empresa do Centro-Oeste. V. Exª pode dizer: "Isso é assunto do Estado". Concordo. A privatização da Celg é a maneira de enterrar a maior caixa-preta que já existiu no meu Estado.

Ao mesmo tempo em que uma empresa tinha o maior valor no Centro-Oeste, o Estado teve que assumir bilhões de reais do passivo dela, contrair outros empréstimos para que a Eletrobras assumisse, no entanto, a Eletrobras não fez nada em Goiás. Nada! Zero! Goiás hoje tem o pior índice de distribuição de energia. Nós passamos por 40 horas sem energia no Estado, sendo que a média são 16 horas. É o colapso total. Qualquer empresa de Goiás, por menor que seja, tem um gerador na porta. Nós não temos energia de qualidade no nosso Estado. Além do mais, basta o Governo Federal, agora, renovar a concessão da Celg e ela, de uma empresa falida, quebrada, que custou R$1,00 para a Eletrobras, passa a ter um preço de mercado, Sr. Presidente, de R$6 bilhões. Veja bem a que ponto nós chegamos hoje, como Goiás está sendo penalizado neste momento!

Essa privatização, Sr. Ministro, eu que sempre defendi...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador...

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - ... porque vejo a capacidade e sei das áreas em que o Governo deve se meter - saúde, educação, segurança, controle da área de transporte, de segurança, como é o entorno de Brasília, que não anda, mas quero dizer a V. Exª que, nessa parte específica da Celg, eu vou me opor e fazer chegar a V. Exª dados consistentes, para que V. Exªs reflitam, porque Goiás não pode assumir um prejuízo dessa proporção e a inviabilização completa das nossas áreas de fronteira, de desenvolvimento.

Então, Sr. Presidente, era isso que eu gostaria de dizer.

E insisto: os amigos da Anvisa pedem que V. Exª diga a eles se há alguma alternativa; lógico, não se esqueça da minha Celg; muito menos, também, que inclua aí os direitos autorais de Fernando Henrique.

Muito obrigado.

O SR. NELSON BARBOSA - Agradeço as informações que o senhor vai passar sobre a Celg.

Sobre a questão da Anvisa, nós estamos agora avaliando não só os concursos da Anvisa, mas também de várias agências reguladoras, porque, para ter um programa de investimento eficiente como esse, é preciso também uma atuação mais e mais eficiente por parte da regulação do Estado. Então, planejamos, ao longo deste mês, começar a soltar as posses, principalmente dos concursos que já foram feitos. Para concursos que já foram feitos e a previsão de vagas ainda não foi chamada, com certeza será chamada, até porque a lei assim o determina. Eu não sei se esse é exatamente o caso da Anvisa, mas há casos de algumas agências reguladoras cujo concurso foi feito, mas ainda não foi chamada a quantidade total prevista no concurso. Então, isso vai ser feito, ao longo dos próximos anos.

Como eu falei, o Governo está querendo um modelo combinado, com outorga em alguns casos, sem outorga em outros casos. No caso das rodovias, é leilão e por menor tarifa, porque esse modelo se verificou bem adequado. No caso dos aeroportos, já há outorga desde o primeiro.

Então, não é uma posição ideológica, é uma posição de resolver o problema. Queremos resolver o problema da melhor maneira possível, gerando oportunidade de investimentos que sejam atraentes para o setor privado, mas que também atendam os interesses dos consumidores. É esse balanço que procuramos fazer no nosso dia a dia. Às vezes, vai um pouco mais para um lado, às vezes vai um pouco mais para o outro, e vai-se aprendendo nesse processo e acertando cada vez mais.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senadora Gleisi.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) - Eu queria só saber quantos inscritos há ainda, Presidente.

O SR. RONALDO CAIADO (Bloco Oposição/DEM - GO) - Eu não quero atropelar minha colega, mas queria pedir desculpas, Sr. Presidente, porque nós temos acumulado a Presidência da Comissão de Constituição e Justiça, onde sou membro titular. Tenho uma sabatina e vou me deslocar para lá.

Agradeço e vou levar os dados da nossa Celg a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço também ao Senador Ronaldo.

Temos inscritos, Senadora Gleisi, a partir de agora, o Senador... Vamos fazer três agora para acelerar. Não vamos acelerar o PIL, mas vamos acelerar a audiência, não é? É PIL? *(Risos.)*

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) - Programa de Investimentos em Logística.

Aliás, temos o Senador Hélio José, o Senador Flexa Ribeiro, o Senador Blairo Maggi, que se ausentou momentaneamente, a Senadora Fátima Bezerra, a Senadora Gleisi, a Senadora Lúcia Vânia e a Senadora Lídice.

A senhora já havia pedido?

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA. *Fora do microfone*.) - ... paciência.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A paciência é uma virtude das mulheres.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Sr. Presidente, por favor, me inscreva também. Senador Ataídes.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não, Senador.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pela ordem, com a palavra, o Presidente em exercício da Casa, Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Eu só queria cumprimentar V. Exª e dizer que é uma satisfação ter aqui essa lenda presidindo uma reunião, porque a gente, além de tudo, trata de coisas muito sérias, mas de um jeito que só V. Exª consegue fazer.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Jorge Viana, eu estou velho, mas não virei lenda ainda, não. *(Risos.)*

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Não! O senhor é uma lenda aqui no Senado.

Eu queria só pedir licença, porque estou saindo, para cumprimentar o Ministro e agradecer por estar aqui nos ajudando a compreender melhor esse programa que eu penso que é da maior importância para o País e também por ser o responsável pelo PAC do nosso Governo.

Era isso.

Peço licença a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço a presença do nosso Presidente, que muito nos prestigiou.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Hélio José, por cinco minutos.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Prorrogáveis por mais dez.

Bom dia a todos!

Presidente, queria cumprimentá-lo sempre pela simpatia na condução dos trabalhos; lamentar a saída do nosso amigo, Engenheiro Florestal Jorge Viana, que é o nosso Presidente em exercício; cumprimentar nosso Ministro Nelson Barbosa, e cumprimentar o Maurício Muniz, Coordenador da Secretaria do PAC.

Acredito que o Governo acerta quando propõe essa série de pacotes de concessões na área de infraestrutura. Não há como fazer milagres. É preciso dinheiro para investir. Precisamos dar alternativas a quem quer investir em nosso País. E acredito que o Governo está fazendo o seu papel neste momento.

Eu acho muito importante, por exemplo, a questão das ferrovias. O Brasil é um país com poucas ferrovias, inclusive tem menos ferrovias hoje do que tinha tempos atrás. Foi bastante ousada essa proposta.

Só estava faltando, Nelson, tentar verificar a questão de passageiros, talvez uma ligação entre as capitais do Nordeste, e aquela questão de Brasília-Goiânia-São Paulo-Rio. Brasília-Anápolis-Goiânia é muito importante. Então, se pudéssemos fazer um estudo sobre a possibilidade de ver se há pessoas interessadas nessa concessão, eu acho que seria muito interessante para a nossa população carente, que teria um transporte um pouco mais barato, rápido, eficiente, igual ao que há na Europa.

Com relação aos aeroportos, eu acho que quatro é um número bastante razoável. A minha preocupação, Ministro, é que o Governo possa conceder agora a joia da coroa e ficar com os aeroportos deficitários, que o Governo tenha que assumir o ônus de administrá-los porque não vão aparecer pessoas interessadas nessas concessões.

Lembro que, quando da construção de Brasília, foi feito um grande investimento para a mesma empresa. Quer dizer, o aeroporto de Brasília é um aeroporto que ainda vai ser rentável, mas não é ainda. E assim eu acho que foi com os outros. Então, eu acredito que precisaríamos contrabalancear as joias da coroa.

Com relação aos portos, o Brasil é um país litorâneo e que não tem a mínima condição de continuar como está. Então, eu acho isso importantíssimo. Parabenizo-o por essa atitude. Acho que o Brasil tem que aproveitar melhor a questão dos portos.

Com relação às rodovias, isso é necessário, para evitar as mortes, embora não me seja simpático investir tanto em rodovias, porque acho que já temos bastantes rodovias. Precisamos é duplicar as rodovias que há aí. Acho que temos que investir em ferrovias, em portos, para termos um transporte mais barato.

Com relação às hidrovias, o Governo não ousou. E eu queria saber o que o Governo pensa sobre as hidrovias possíveis em nosso País, se pensa em política de concessão, como é que o Governo pensa com relação às hidrovias, transporte muito usado também na Europa, e o Brasil tem bons rios e poderia utilizá-los.

Sr. Ministro, o PAC gastou por volta de R$1 trilhão. Este foi o investimento do PAC: um pouquinho mais de R$1 trilhão para o PAC 1 e PAC 2. A categoria responsável pelo PAC é a minha categoria, a categoria de analista de infraestrutura, que está lá no MME, no MPOG, no Ministério dos Transportes, na Secretaria dos Portos, no Ministério das Cidades, no Ministério da Integração, na Secretaria de Aviação Civil, em todas essas secretarias aqui. Essa categoria é penalizada, porque entrou em exercício três meses depois da MP nº 440, que resolveu o problema dos analistas no governo público. Ficam aí todos os engenheiros e arquitetos contratados para destravar o PAC, para destravar as obras de infraestrutura. Tiveram que estudar para passar em concurso público de APO (Analista de Planejamento e Orçamento)...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - ... é ineficiente, metade da gratificação, o que desanima a maioria do pessoal.

Estou concluindo, Sr. Presidente.

O valor previsto de investimentos, de 198 bilhões, significa que, se nós pegarmos e resolvermos o problema da evasão dos 30%, 35% dos analistas de infraestrutura, pondo-os para realmente fazer a questão, isso representará menos de 3% desse valor e a gente vai resolver a questão da carreira, porque a Constituição prevê tratar desiguais de forma desigual. Não tem como os analistas de infraestrutura entrarem no bolo da questão da discussão das carreiras, porque o nosso Governo vai estar no contrassenso. Nós precisamos resolver, como resolvemos a questão dos delegados da Polícia Federal. Há uma emenda na MP nº 675 para resolver essa questão dessa equiparação. Eu espero que isso venha, que o Governo nos apoie nessa questão e tenha, realmente, uma categoria valorizada, que são os analistas de infraestrutura, para fazer as grandes obras de infraestrutura andarem.

Obrigado, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Flexa Ribeiro. Em seguida, a Senadora Gleisi Hoffmann.

Agora teremos um bloco de três.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho; Ministro Nelson Barbosa, Sr. Maurício Carvalho, Srªs Senadoras, Srs. Senadores, primeiro, uma questão de ordem. Eu fiz um requerimento na CMA, que depois foi feito aqui também na CI em uma reunião conjunta da CMA com a CI, e eu pergunto se esta audiência é, pelo menos na pauta assim está, em função do requerimento que eu entreguei. Eu entreguei e foi aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Está sendo conjunta.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Então eu pediria a V. Exª que nós pudéssemos remarcar a audiência, porque o meu Requerimento nº 35, que consta da pauta, diz respeito a convite ao Ministro Nelson Barbosa e ao Presidente do TCU, Sr. Aroldo Cedraz, para que possamos tratar da questão das pedaladas fiscais. E o objeto desta reunião - e ela é importante - é o programa de investimentos que foi ontem lançado no Palácio do Planalto.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu quero responder ao Senador Flexa dizendo o seguinte: esta reunião realmente é uma reunião conjunta das duas Comissões, mas não para tratar desse item proposto por V. Exª.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Mas a pauta da CI/CMA fala do Requerimento nº 35.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Realmente eu peço desculpas a V. Exª, porque não foi incluído esse item. Poderemos ter, como V. Exª disse, uma nova audiência pública que trate disso com o Presidente do Tribunal de Contas.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Ficou prejudicado, porque o Presidente do Tribunal de Contas da União não pôde estar presente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu agradeço a V. Exª e peço isso para que a gente possa fazer cumprir o Requerimento que foi aprovado, de nº 35, que está na pauta de hoje, em outro dia.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra V. Exª.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ministro Nelson Barbosa, o senhor tem que fechar o corpo, porque estão empurrando a sua cadeira.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não, foi nada com a cadeira. Foi uma flechada do Flexa. *(Risos.)*

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Primeiro, eu quero iniciar a contagem do meu tempo a partir de agora e dizer do respeito que tenho...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fora do microfone*.) - ... arrumou a cadeira.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - É verdade.

Quero dizer do respeito que tenho por V. Exª, Ministro Nelson Barbosa, e pelo Ministro Levy. O Senador Garibaldi Alves, há pouco, disse que seriam dois Cristos. Ministro Levy já foi chamado de Cristo e, agora, o Ministro Barbosa. Preocupa-me porque...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fora do microfone*.) - A partir de agora, por V. Exª.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Pois é. Preocupa-me porque Pilatos, quando fez o julgamento, tinha Barrabás ao lado. O povo escolheu crucificar o Cristo e soltar o Barrabás. Então, precisamos saber quem é o Barrabás deste Governo, que está solto por aí.

Ministro, as considerações do Senador Caiado eu iria fazer, mas não farei mais porque V. Exª já até respondeu. Mas é correto, é verdadeiro que todos os programas lançados nunca foram cumpridos. Eu gostaria que V. Exª nos dissesse uma obra estruturante, uma obra estruturante que tenha se iniciado e terminado no Governo do PT, uma obra estruturante, não falo de fazer uma creche ou uma unidade básica de saúde, apesar de a quantidade, como foi dito, ter sido um terço daquilo que foi prometido, mas não vou entrar nesse mérito.

O programa lançado ontem é uma *overdose* sobre a população brasileira. A *Folha de S.Paulo* de hoje, na sua manchete de capa, diz: "Governo Dilma lança lista de intenções para infraestrutura". Diz mais aqui: "Entre os projetos, há 66 que já faziam parte do primeiro programa de Dilma". Ou seja, estamos requentando aquilo que já foi lançado e relançando agora como novidade.

Mas vou me ater só à questão, para que eu possa cumprir o horário do Presidente, que diz respeito ao Estado do Pará. Há uma frase aqui, Ministro Barbosa: "No século XXI, reconstruiremos o Brasil ao reinventar a Amazônia". V. Exª sabe de quem é esta frase? Do Ministro Mangabeira Unger, seu colega de Ministério. Então, não há dúvida de que o novo Brasil tem que passar obrigatoriamente pela Amazônia, não há dúvida disso.

Aí, lamento que, nesse programa que ontem foi lançado... E desde o Governo Militar se fala na Rodovia BR-163 como Rodovia Cuiabá-Santarém. Essa é a rodovia. E o Governo da Presidente Dilma oferece concessão à Rodovia Sinop-Miritituba.

Para o Estado do Pará, Ministro Nelson Barbosa, essa rodovia, como tinha sido programada há mais de trinta anos, tem que ir a Santarém. Então, eu pediria a V. Exª que pudesse estender essa concessão não só até Miritituba, porque essa atende uma parte do Estado do Pará, mas temos um polo de soja se desenvolvendo em Santarém com empresas já instaladas no Porto de Santarém e a rodovia precisa ir até lá. Então...

(Soa a campainha.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - ...Então, pediria que o Governo pudesse fazer esse estudo para levar a concessão da Rodovia 163 até Santarém, e não até Miritituba, porque não atende, repito, os interesses do Estado do Pará, e os interesses do Estado estão acima dos interesses comerciais.

Uma outra questão, Ministro Nelson Barbosa, é a Ferrovia Norte-Sul. Estamos esperando há três anos que o Governo leve a concessão ou a PMI do trecho que liga Açailândia, da Norte-Sul, até Barcarena, por onde vão ser exportados os grãos que virão de Miritituba, que virão de Santarém, que estão vindo pela hidrovia do Madeira. Todos sairão em Barcarena. Então, esse trecho da Norte-Sul é da maior importância.

Para nossa surpresa, já foram feitas audiências públicas em Belém e aqui em Brasília, com tudo pronto, edital encaminhado ao TCU para aprovação e, para surpresa nossa, no lançamento de ontem, colocaram um rabo, eu diria, um apêndice na Ferrovia Açailândia-Barcarena, um trecho entre Palmas e Anápolis. Não tem nada ver. Não sou contra Palmas-Anápolis, acho que tem que ser feito. Está aqui embaixo; Açailândia e Barcarena, aqui em cima; e tem um trecho no meio.

Então, pediria também que o Governo, que o seu Ministério pudesse estudar a forma de separar os dois trechos, porque Açailândia-Barcarena está pronto para ir a leilão. É outro pedido que faço a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Flexa, V. Exª já está na prorrogação.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - É porque a Amazônia corresponde a 60% do Brasil e ela nunca é respeitada como deve ser. Então, pediria a V. Exª, que é um líder do Nordeste, do Rio Grande do Norte, que deixe a Amazônia falar um pouco.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Nem tanto. Vou conceder uma prorrogação de três minutos em homenagem a V. Exª e à Amazônia.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Obrigado.

Terceiro ponto, Ministro: o Governo do Estado do Pará tem um projeto para fazer uma ferrovia ligando o extremo sul do Estado, Santana do Araguaia, a Barcarena, uma ferrovia estadual. Então, pediria a V. Exª também que pudéssemos fazer em conjunto esse estudo, porque, feita essa ferrovia, o trecho Açailândia-Barcarena poderia ser uma interligação, e não o

trecho todo. Acho importante o Estado ser chamado para poder fazer, junto com o Governo Federal, as intervenções que estão previstas no programa de investimento do Governo Federal.

Pergunto a V. Exª: toda medida provisória que chega ao Congresso tem como princípio a urgência e a emergência, não é assim? Todas têm que cumprir esse princípio. Várias medidas provisórias vieram aqui. A do trem-bala foi uma delas. Era preciso aprovar em duas semanas...

(Soa a campainha.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - ...porque senão o Brasil teria prejuízo. Há anos não se fala em trem-bala. A própria *Folha* diz que o trem para o Peru é maluco, um articulista da *Folha*, ou seja, vai ser outro trem-bala. Deus queira que eu esteja errado!

A CNT, Ministro, a Confederação Nacional do Transporte, coloca o preço do transporte por essa Ferrovia Transoceânica em R$ 364,00 por tonelada transportada. O preço da tonelada transportada, saindo por Vila do Conde, é de cento e trinta e poucos reais, quase R$ 200,00 de diferença. Então, quem vai transportar não vai sair por aqui, podendo sair por Barcarena, que é, sem sombra de dúvida, o porto mais bem localizado geograficamente para exportar tanto para a Ásia quanto para os Estados Unidos e para a Europa.

Finalizando, diria a V. Exª que, há pouco tempo, ainda este ano, aprovamos aqui, e foi lançado midiaticamente, como todos os lançamentos são feitos, o Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional e também a construção de duzentos e tantos aeródromos, no meu Estado seriam vinte e quatro. Nada mais se ouviu falar sobre isso. Inclusive, o Plano Nacional de Desenvolvimento Regional, pelo que se sabe, foi colocado de lado pela Presidente porque tinha de se fazer uma regulamentação para que ele funcionasse. Essa regulamentação não foi feita e, pelo que se sabe, não será feita. Ou seja, é importante para o Brasil todo a aviação regional, mas é mais importante para a Amazônia, onde as estradas são os nossos rios. A aviação regional salva vidas.

Então, eu pediria a V. Exª que dissesse como se encontra a questão do Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional e a construção dos aeródromos. Houve também lançamento, por parte do Palácio do Planalto, e até hoje, pelo que se sabe, nenhum aeródromo, daqueles duzentos e tantos, foi iniciado.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Flexa Ribeiro.

Concedo a palavra à Senadora Gleisi, que deu, inclusive, uma contribuição importante desde o lançamento do Plano de Logística na Casa Civil.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) - Obrigada, Sr. Presidente.

Queria agradecer o convite para participar desta audiência. Eu não sou da Comissão de Infraestrutura, mas agradeço o convite.

Quero trazer uma saudação ao nosso Ministro Nelson Barbosa, também uma saudação ao Maurício Muniz, que coordena o PAC, os programas de investimentos do Governo Federal, e dizer, Ministro, que achei muito positivo o programa. Primeiro porque ele corrige aspectos importantes, que travavam ou causavam dificuldades à evolução do programa que lançamos em 2012. Claro que a gente sempre busca o aperfeiçoamento. Foi assim no PAC, está sendo assim no PIL. Acho que vamos ter um avanço importante nos investimentos no País.

Segundo, pelo balanço que a Presidente fez, porque foram muitos investimentos feitos nesse curto espaço de tempo. Nós estamos trabalhando com quatro modais de transportes: rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. Ter licitado, ter concedido mais de 5 mil quilômetros de rodovias não é pouca coisa, e com uma tarifa muito barata, muito baixa.

Por isso que concordo com V. Exª: nós não temos aqui uma discussão ideológica sobre essa questão da outorga ou da tarifa por menor preço, a gente faz aquilo que pode ter um resultado melhor para a Nação. Se não precisamos pôr outorga em rodovias, por que vamos pôr? Queremos que haja mais investimentos. Então, obviamente, isso barateia o custo da passagem.

No caso dos aeroportos, é diferente, porque os aeroportos têm um ganho muito grande para o operador privado. Não é justo ele não partilhar com o setor público esse ganho que ele vai ter. E a maioria dos nossos aeroportos tinha infraestrutura já pronta, nós não estávamos concedendo uma planta *greenfield.* Com exceção no Rio Grande do Norte, que foi essa concessão, os demais estavam construídos. Então, não é justo também o privado entrar sem dar nenhuma contribuição ou pagar ao Erário o que ele já fez de despesas e gastos. E tiveram sucesso as concessões de aeroportos.

Eu entro no aeroporto de Brasília e me lembro de que, quando eu era Ministra da Casa Civil, o aeroporto de Brasília estava com muitos problemas. Nós estávamos ainda no início das concessões. Todo mundo criticava. Quando me encontravam, diziam assim: "Ministra, isso aqui está uma bagunça, uma barbaridade!". Agora, sabe, Presidente Senador Garibaldi, eu chego lá, mas ninguém elogia, não! Todo mundo está feliz, contente, sentado nas cadeiras, comendo lá nos restaurantes, e ninguém elogia. O investimento que foi feito nesse aeroporto foi uma coisa muito grande. Hoje é considerado o quarto melhor aeroporto do Brasil. Assim como o aeroporto, em São Paulo, de Guarulhos. Campinas melhorou bastante. Vamos ter melhora em Confins, vamos ter melhora no Rio de Janeiro. Então, isso está mudando. Nós não vemos mais as matérias nos jornais sobre os aeroportos brasileiros.

Eu lembro que, quando eu entrei na Casa Civil, uma das principais coisas que a Presidenta me pediu, em 2011, foi: "Nós temos que melhorar os aeroportos do Brasil. Não é possível que todos os anos a gente tenha essas matérias negativas de fila em aeroporto, atraso de avião. Temos que fazer uma ação para melhorar os aeroportos". Hoje, os aeroportos não são mais notícia, não há mais notícia negativa de aeroporto. Inclusive, na regulamentação, a Anac trabalhou muito bem. Hoje dificilmente se tem atraso em companhias aéreas.

Acho que nós temos que nos debruçar, nesta Casa, sobre o preço das passagens. E aí é uma questão de mercado. Mas nós temos que pensar alguma coisa, porque não pode uma companhia vender uma passagem por R$180,00 em um dia e, três dias depois, vender por R$1.500,00.

Eu não tenho dúvida de que avançamos muito, como avançamos em portos. Não é pouca coisa...

(Soa a campainha.)

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) - ... ter R$11 bilhões - eu já vou terminar, Sr. Presidente - em investimentos em terminais de uso privado em três anos. São R$11 bilhões! E nós só não temos mais investimentos em portos, nos portos organizados, por conta do Tribunal de Contas da União.

Aliás, eu acho que o Presidente tem que vir aqui, sim, mas não é para falar de pedalada fiscal. Ele tem que vir aqui para prestar contas e dizer para nós por que o TCU demorou dois anos para liberar a concessão dos portos de Santos e do Pará; agora é que vai entrar Paranaguá. É um escândalo isso! Por que dois anos? E outra: a questão de cobrar que não seja por menor tarifa nos portos foi quase uma imposição do Tribunal de Contas da União, que mandou de novo os projetos para que se cobrasse o recurso como era feito antes. Então, o Tribunal de Contas tem que explicar. O Tribunal de Contas está para verificar os processos, não para tomar decisão em nome do Governo. O Governo foi eleito para fazer isso. Então, eu acho que é bom que o Presidente do Tribunal de Contas venha aqui e justifique a esta Casa, à qual o Tribunal de Contas é ligado, por que está demorando dois anos, como tem demorado em muitos outros processos, assim também no de ferrovias.

Eu não tenho dúvidas de que vai ser um sucesso esse plano, a continuidade. Nós vamos ter muitos investimentos.

Queria parabenizar V. Exª, parabenizar toda a equipe. Eu sei o quanto é difícil coordenar um plano nessa dimensão, soltar isso, coordenar a realidade do País, as possibilidades, o interesse da iniciativa privada, porque não adianta você lançar uma obra e a iniciativa privada não ter interesse em disputar essa obra. Quer dizer, a iniciativa privada tem que ter interesse. Então, não é uma coisa fácil. Queria parabenizar V. Exª.

E, por último, queria só perguntar a V. Exª, quanto à questão dos aeroportos - porque eu sei que foram quatro agora, mas há a previsão de serem outros aeroportos também colocados no processo -, qual é a avaliação que o Governo tem da concessão do aeroporto internacional de Curitiba. Em que fase da lista ele estaria para ser concedido?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de dar a palavra ao Ministro Nelson Barbosa, eu quero assinalar, e a Senadora Fátima pode também dar esse mesmo testemunho, que a concessão do aeroporto Aluízio Alves, em São Gonçalo do Amarante, vem se constituindo um êxito. Apenas nós estamos enfrentando o problema dos acessos ao aeroporto, cuja efetivação cabe ao Governo do Estado. Os acessos realmente estão muito precários, têm sido alvo de muitas críticas. A Senadora Fátima ainda vai falar, pode dar um testemunho sobre isso, mas...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Com certeza, Senador. Como eu estou inscrita, esse é um dos temas exatamente da minha participação junto ao Ministro Nelson Barbosa e ao nosso Secretário-Geral do PAC, Dr. Maurício Muniz.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Ministro Nelson Barbosa, que vai responder as perguntas do Senador Hélio, do Senador Flexa e da Senadora Gleisi Hoffmann.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Senador, só para nos prepararmos, como está a sequência dos outros blocos?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agora, finalmente, chegou a vez de V. Exª, minha conterrânea. Eu andei adiando isso. *(Risos.)*

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Mas o senhor adiou, inclusive, dando uma deferência à nossa Senadora Gleisi Hoffmann, nossa ex-Ministra-Chefe da Casa Civil. Portanto, mais do que justo.

O SR. NELSON BARBOSA - Bom, vou tentar ser breve na resposta.

O Senador Hélio José pergunta sobre ferrovias de passageiros. Ferrovia de passageiros também é uma frente de expansão. Como o senhor mesmo colocou aqui, no Centro-Oeste, há um projeto que está sendo feito pela Sudeco: a interligação Brasília-Anápolis-Goiânia. É um projeto que ainda está bem preliminar, mas é, digamos, um trem de média velocidade, aquele tipo de trem que há na Inglaterra e nos Estados Unidos. É um estudo que está na Sudeco, que ainda não está concluído e depende também do interesse do setor privado. Então, acho que esse é um caso que pode cair como uma luva para esse procedimento que temos adotado de pedir manifestação de interesse, se há algum agente ou um grupo de agentes do setor privado para fazer isso.

No caso de São Paulo, já há vários investidores fazendo projetos para uma melhor interligação de trens de passageiros entre São Paulo e o interior do Estado: São Paulo, Jundiaí, Campinas. Nesse eixo já há investidores nacionais e internacionais se organizando para apresentar isso ao Governo, mas, neste momento, não há algo concreto.

No modelo de aeroportos, acho que o caminho é a concessão. A concessão pode viabilizar. A Infraero continua sendo uma empresa 100% do Governo. Ela vai participar dos aeroportos. Os aeroportos, como se diz, não são 100% do Governo. Há uma participação da Infraero, mas essa participação nesses aeroportos, o retorno que ela tem serve para fazer um subsídio cruzado na manutenção dos outros aeroportos.

No modelo de concessão de aeroportos, temos cobrado outorga desde o início. Essa outorga tem sido parcelada. Não é um pagamento que se faz no primeiro ano, tipo um bônus, como no petróleo, em que se paga no primeiro ano e não se paga mais. É um pagamento ao longo de toda a concessão. Por exemplo: concessão de um aeroporto durante 30 anos. Então, durante 30 anos, vai-se pagar um valor corrigido pela inflação ao Governo. E esse valor vai para o Fundo Nacional de Aviação para sustentar os aeroportos regionais deficitários. Então, foi pensada já essa estrutura que o senhor, corretamente, apresentou.

Outra coisa é que, nessa nova rodada de licitação de aeroportos, a participação da Infraero não deve ficar nos 49%. Agora, já evoluímos e vimos como foi a licitação dos outros. Deve ser algo menor. Isso vai ser decidido lá na frente. As pessoas perguntam: "Mas vai ser quando? Vai ser 49%, vai ser 40%, vai ser 35%?". Isso é para ser decidido no momento do edital. Nós estamos no momento de fazer o estudo. O estudo vai dar o volume do investimento, o volume de demanda, e, em cada aeroporto, vamos decidir qual vai ser a participação da Infraero, mas, se ela tiver uma participação menor de 49%, isso significa que o privado vai pagar mais. Logo, vai colocar mais recursos no Fundo Nacional de Aviação, que pode apoiar a aviação regional.

Na questão das hidrovias, nós começamos a estudar a aplicabilidade do modelo de concessão. Não tem se mostrado muito viável em algumas hidrovias neste momento. Então, vamos concentrar e melhorar as principais hidrovias existentes. O Madeira já está funcionando bem, só precisa de melhor sinalização, que pode ser feita pelo Governo. A Hidrovia do Tapajós funciona a partir de Miritituba. Para fazer para cima, é um investimento muito grande. Neste momento, não temos condições de fazê-lo, mas está nos planos do Governo, assim que tivermos recursos, começar isso. E a Hidrovia do Tocantins depende basicamente de quebrar ali o Pedral de Marabá.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Era isso que eu ia lhe perguntar: por que o derrocamento do Pedral do Lourenço não entrou no plano?

O SR. NELSON BARBOSA - Ele é uma das obras. É uma obra pública. Nós estamos vendo como podemos trazer o setor privado para participar disso, que espécie de remuneração pode ser dada ao setor privado, porque não é assumir uma hidrovia, mas ter ali alguma receita que justifique um agente privado fazer o derrocamento do Pedral de Marabá.

Concordo com o senhor: a carreira de analista de infraestrutura é importante para isso. Nós estamos tratando da carreira de analista de infraestrutura junto com as demais carreiras. Neste momento, já está em processo uma negociação com todos os servidores públicos, negociação que envolve tanto reajuste salarial, quanto ajustes pontuais em algumas carreiras. Uma delas, a demanda já histórica da carreira de infraestrutura, está sendo conduzida pelos Secretários do Ministério do Planejamento: Secretário Sérgio Mendonça, de Relações de Trabalho; e Secretário Genildo Lins, de Gestão. Uma das carreiras que eles estão avaliando, justamente, é a carreira de analista de infraestrutura.

Aí o senhor colocou uma sugestão por emenda. Com todo o respeito, eu acho que isso é melhor ser tratado no Anexo V do Projeto de Lei Orçamentária. Isso é um assunto que, normalmente, não se trata por emenda. Nós vamos incluir isso na

nossa Proposta de Lei Orçamentária para 2016, no Anexo V, que vai prever os reajustes para as carreiras e os ajustes nas carreiras que nós acharmos adequados. A carreira de infraestrutura é uma das que estão em discussão.

O Senador...

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Ministro...

O SR. NELSON BARBOSA - Sim.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Posso contradizer? Agora, minha réplica.

Com relação ao colocado, eu estou de pleno acordo com o senhor com relação às rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, hidrovias, que são fundamentais para a gente, e não estou de acordo com relação à questão dos analistas de infraestrutura. Nós, aqui, nesta Casa, já tratamos algumas carreiras importantes e fundamentais, pela importância e fundamento que elas têm. Citei aqui o exemplo dos delegados de Polícia Federal, que foi resolvido com MP, e outros que foram resolvidos com MP. Inclusive, para os servidores públicos, foi resolvido com MP, que foi a MP nº 440. Demos azar, eu era do PT na época, era membro da Executiva do Partido, a Dilma sentou com a gente para discutir, mas nossa carreira só entrou depois que a MP nº 440 foi aprovada, três meses depois. Então, o que é que acontece? Ou o Governo reconhece que a engenharia, que a arquitetura, que as pessoas que mexem com infraestrutura são importantes para o Governo ou vai ficar difícil.

Eu quero dizer para o senhor o seguinte: eu já falei com o Vice-Presidente da República, já falei com os emissários, Ministro, próximos do senhor, com o Levy, com o Aloizio Mercadante. A gente precisa diferenciar essa categoria. O Sérgio Mendonça estava convencido da solução, e não pôde resolver porque estava no bolo das outras carreiras.

Então, se nós estamos investindo no Brasil R$200 bilhões em infraestrutura, se investimos R$1 trilhão no PAC, agora, esse investimento previsto representa menos para resolver o problema dos analistas de infraestrutura - eu não estou falando de especialista, não, que é um cargo isolado, estou falando de analista de infraestrutura, que é uma carreira que precisa estar no Ministério, trabalhando com tranquilidade -, menos de 3%, Ministro.

Eu queria ponderar que a gente pensasse bem. Eu tenho uma audiência marcada com V. Exª. A gente vai sentar, vai conversar, eu vou voltar à Presidência da República para conversar sobre esse assunto e a gente ver se consegue chegar a um meio-termo, por causa do sofrimento dessa carreira, que já está, há oito anos e meio, no serviço público. Não dá para a gente continuar tendo 15% de aumento parcelado em três vezes, sem resolver o problema, como foi da vez passada. E o Sérgio sabia que tinha que resolver, ponderou para resolver, mas não foi possível o Ministério resolver, e não porque o Sérgio não queria, nem porque o Ministério não queria, mas porque estava no bolo das carreiras. Então, a gente vai precisar analisar essa coisa de forma separada.

O SR. NELSON BARBOSA - No mérito, Senador, eu acho que nós temos que analisar. É uma questão de iniciativa. Essa é uma iniciativa que tem que partir do Executivo. Nós vamos ter a nossa conversa. Nós vamos mandar, novamente, nós vamos mandar para o Congresso Nacional, junto com a nossa Proposta de Lei Orçamentária, até o final de agosto, a nossa previsão de gastos, inclusive a previsão do Anexo V, com reajustes e carreiras. Nós estamos em meados de junho. O que eu peço ao senhor é que nos dê esse tempo. Eu acho que nós vamos fazer essa avaliação da questão de salários, esperamos fazer isso até o final de junho, e vamos discutir as carreiras, para fazer essa avaliação completa até meados de agosto. Então, nada mais do que dois meses para o Governo, que é quem tem que tomar essa iniciativa, mas, obviamente, conversando. Porque quem tem que aprovar a iniciativa são V. Exªs, mas quem tem que tomar a iniciativa, tem que partir do Executivo. É nesse sentido que eu peço ao senhor que aguarde, não apresente uma emenda neste momento, enquanto nós estamos discutindo esse assunto das carreiras.

O Senador Flexa Ribeiro me fez, como sempre, vários questionamentos, várias perguntas, muito pertinentes. Vou levar algum tempo para responder todas.

Em primeiro lugar, sobre essa questão do questionamento do TCU, já falei sobre isso na Comissão de Finanças e Tributação, já falei sobre isso na Comissão Mista de Orçamento. O Ministro Adams e o Ministro Cardozo, junto com o Procurador-Chefe do Banco Central, Dr. Isaac, também já se pronunciaram. Eventualmente, podemos fazer isso aqui quando o senhor achar necessário.

Vou responder às suas perguntas, depois falo sobre as obras estruturantes. Apresentamos vários projetos. O senhor está correto: há projetos que foram apresentados que faziam parte do Programa de Investimentos em Logística. Há projetos que são apresentados que originariamente eram obras do PAC, que estamos querendo fazer como concessão. Nosso objetivo ao apresentar tudo isso, juntar e apresentar esse valor é ser transparente. E até transparente na nossa mudança de opinião sobre obras que antes achávamos que deveriam ser obras públicas e agora achamos melhor fazer por concessão. E mais importante: não nesta apresentação, porque ela está bem resumida, mas no *site* todas as obras estão detalhadas, de modo que é possível retirar obras que já estavam em programas anteriores, para que a imprensa possa fazer essa conta a que

o senhor se referiu. Cada um faz a sua conta. Há obras que já estavam em outros programas? Há. E elas estão incluídas agora justamente porque não foram realizadas; a sua realização é um novo investimento para o Brasil. É por isso que colocamos no valor total.

Concordo com o senhor que o desenvolvimento do Brasil passa também pela Amazônia. Como falei, sobre o escoamento da produção do Centro-Oeste, já está provado pelos especialistas e analistas que, a partir de uma determinada área do Centro-Oeste, do meio para o norte do Mato Grosso, é melhor escoar para o norte. Aí são as hidrovias, as rodovias e as ferrovias.

Já recebemos o estudo da rodovia de Sinop a Miritituba e estamos analisando. Eventualmente, podemos incluir de Miritituba até Santarém. É uma questão que pode ser objeto de um pedido de manifestação de interesse se houver agentes privados interessados em fazer isso. Como eu havia mencionado para o Senador Wellington, nosso decreto de PMI prevê que o Governo pode propor, mas o setor privado ou os governos estaduais, os prefeitos também podem propor ao Governo a realização de viabilidade de algum projeto. Nesse caso, podemos fazer uma reunião, avaliar esse trecho, se há interessados nesse trecho, e eventualmente colocá-lo em estudo. O decreto assinado pela Presidente prevê essa possibilidade.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ministro, esse trecho é de interesse do Estado. O Pará não pode ser, e não será, um corredor de exportação para o Brasil. O Pará contribui, talvez seja um dos Estados que mais contribuem para a balança comercial e para o superávit primário. Só no ano passado foram exportados US$15 bilhões pelo Estado do Pará, praticamente de minério, o que não deixa para a receita do Estado nem um real, porque não é tributado e não é recompensado como deveria ser pela Lei Kandir pela União.

Então, pediria a V. Exª que o Ministério do Planejamento com o Governador do Estado e sua equipe pudessem discutir essas intervenções no Estado do Pará, para que elas possam vir a atender também os projetos de desenvolvimento do Estado não apenas como corredor de exportação, mas que o Estado possa vir a ter seu desenvolvimento ancorado em obras que são importantes para o Pará.

O SR. NELSON BARBOSA - Minha sugestão, neste caso, Senador, tanto dessa rodovia de Miritituba a Santarém como da ferrovia que o senhor mencionou e que vi pelos jornais que já foi apresentada ao Ministério da Fazenda, de Santana do Araguaia até Barcarena, é que são projetos que podem seguir, por exemplo, o modelo adotado pelos governos do Rio de Janeiro e do Espírito Santo. Eles propuseram o traçado da Ferrovia Rio-Vitória, fizeram o estudo com apoio, se não me engano, do Banco Mundial, e propuseram esse estudo que hoje está em análise no Governo para ser colocado em audiência pública. Acho que esse é um modelo a seguir.

Como falei, o Governo, já prevendo que novos projetos podem surgir de iniciativas que não são federais, previu isso no decreto. Conversarei com o Ministro Antonio Carlos, e o Secretário Maurício pode orientar. Sugiro que ele receba as pessoas que o senhor indicar para discutir como avançar com esses dois estudos no nosso plano.

Na questão da Ferrovia Açailândia-Barcarena, na verdade, queremos aumentar a atratividade disso. O senhor falou em colocar um rabo. Na verdade, é uma ferrovia que já está construída. Como Açailândia-Barcarena é uma ferrovia que será construída, tem que começar do zero, incluímos o trecho já construído de Palmas até Anápolis. Então, quem ganhar isso já pode ter receita operando Palmas-Anápolis. Então, na verdade, eu não acho que é um rabo; eu acho que é um prêmio, uma cereja. Quem ganhar essa concessão vai ganhar uma ferrovia pronta, com obrigação de construir a saída para o norte. É até necessário fazer a saída para Barcarena, para não congestionar a saída por Itaqui, no Maranhão.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Por falar nisso, vocês vão dar prazo, não é?

O SR. NELSON BARBOSA - Vamos dar prazo.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Porque já aconteceu, no caso da Ferronorte, uma concessão por 99 anos.

O SR. NELSON BARBOSA - Não, está toda a concessão com prazo. Então, acho que vai aumentar a atratividade.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Estou dizendo prazo para a construção do outro trecho, porque já vai pegar um trecho pronto.

O SR. NELSON BARBOSA - Sim, sim, há um prazo. Eu acho que isso vai aumentar a atratividade.

No caso da Ferrovia Bioceânica, como já expliquei, eu acho que é um projeto, sim, ambicioso. É um projeto que não é só econômico, é estratégico, para criar uma saída alternativa para o Pacífico. Mas ele também é um projeto realista, porque, como foi colocado aqui pelos Senadores de Rondônia e Mato Grosso, ele pode ser começado por partes. Ele pode ser começado por aquele trecho Sapezal-Porto Velho, que tem carga. Ele pode começar pelo trecho Água Boa-Campinorte, que tem carga, e por partes ir sendo construído. Então, é uma ferrovia que, diferentemente de um trem de alta velocidade...

No trem de alta velocidade, você não faz uma parte e depois faz outra parte, porque senão ele vai ter que ficar freando o tempo todo. O trem de alta velocidade você tem que fazer inteiro, de uma vez só. Essa Ferrovia Bioceânica pode ser feita em trechos e tem, de cara, dois trechos que os investidores, os Senadores, os Governadores dos Estados já apontam: "Esse trecho tem carga, começa por esse."

Então, eu estou ciente das manchetes que foram publicadas hoje nos jornais. Eu respeito as opiniões, mas eu acho que há um estudo contratado, em andamento, por parte de três governos, e acho que é cedo para decretar que essa ferrovia é inviável ou viável. Vamos aguardar o estudo. Nós achamos que essa ferrovia é viável. Pelo menos dois trechos já são claramente viáveis, a ferrovia que vai até Porto Velho e a ferrovia que liga Água Boa até Campinorte. Com certeza esses trechos são viáveis. O estudo vai dizer se a integração desses trechos como um todo também vai ser viável. Eu acho que é preliminar qualquer avaliação dessa ferrovia de um lado e de outro.

O que nós anunciamos? Anunciamos que fizemos um acordo para realizar os estudos. Antes desses estudos, a nossa estimativa era de R$40 bilhões. Como nós chegamos a essa estimativa? Nós pegamos o custo médio de construção de quilômetros ferroviários na Norte-Sul, na Transnordestina e em outras ferrovias privadas e usamos como referência para 3,5 mil quilômetros. Nós pegamos o volume de material rodante utilizado por quilômetro de ferrovia, em outras ferrovias, e colocamos aqui, só para ter uma estimativa inicial. O estudo é que vai dar a estimativa final. Então, nós estamos no primeiro passo de avaliar a viabilidade dessa ferrovia. Nós não estamos no passo de começar a construir. E esse estudo vai ser feito por firmas chinesas, consultorias contratadas, não só chinesas, como também brasileiras. E aí esse estudo é feito pelo risco dessas empresas. Se o Governo conceder, quem ganhar a concessão vai remunerar esse estudo, ou seja, não estamos gastando dinheiro para fazer esse estudo, estamos contratando um estudo no modelo de PMI. Quem faz o estudo o faz por risco e conta própria. Se a ferrovia for viável, quem ganhar a concessão remunera o estudo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Ministro, a informação é que eu encontrei o número da CNT. O número correto da CNT, saindo pela Ferrovia Transcontinental: a tonelada de soja para os portos chineses sairia por R $325 e, saindo por Vila do Conde e Barcarena, por R$135. Então, é uma diferença de R$190 por tonelada no transporte.

O SR. NELSON BARBOSA - Sim. Vamos ter informações melhores sobre esse número mais à frente.

O senhor tinha perguntado, por último, sobre Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional. Nós estamos trabalhando com o Ministro Eliseu Padilha para começar esse Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, dada a nossa restrição orçamentária, somente pela Região Amazônica. Então, esperamos começar isso nos próximos meses, somente na Região Amazônica, que é o que nós temos recursos para começar neste ano.

A Senadora Gleisi fez várias colocações. Eu só quero concordar com ela, porque eu acho que é importante que nós tenhamos a autocrítica e que nos cobremos bastante. Mas isso não deve impedir que reconheçamos os avanços dos últimos anos. Nos últimos quatro anos, foi concedida uma extensão total de rodovias maior do que a que foi feita nos últimos 16 anos. Nos últimos quatro anos, foi construída uma extensão de ferrovias maior do que a que foi feita nos últimos 8 anos. É muito? É muito! É menos do que precisávamos.

Por isso, precisamos fazer mais, mas temos que reconhecer também que as coisas estão avançando. A nova Lei dos Portos viabilizou vários investimentos em terminais de uso privado, quase 12 bilhões, e foram concedidos seis aeroportos, com grande sucesso. E agora serão concedidos mais.

Eu quero destacar aqui também a participação. Os leilões que estamos procurando viabilizar neste ano... Foram lançados cinco estudos no ano passado: a Ponte Rio-Niterói e mais quatro. A Ponte Rio-Niterói já foi feita; faltam quatro. Foram estudos que começaram na gestão da Ministra Gleisi. Quando ela era Chefe da Casa Civil e administrava o PIL, foram lançados esses estudos que agora estão sendo completados. Um trabalho que a Ministra fez, junto com o Ministro César Borges, naquele momento, e que, agora, estão gerando leilões.

Infraestrutura leva um tempo. Começou-se um estudo no ano passado e se faz o leilão este ano. Estamos começando a fazer o estudo neste ano para fazer o leilão no ano que vem. É um trabalho em equipe e é um trabalho gradual, que começou sob a gestão da Ministra Gleisi, quando ela era Chefe da Casa Civil.

A senhora perguntou sobre aeroportos. Curitiba está sendo considerada para uma próxima rodada. É um dos aeroportos para a próxima rodada.

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agora, nós vamos ter um "blocão" final, que é o bloco das Senadoras, com exceção do Senador Blairo Maggi, que chegou agora para fazer valer seus direitos.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Ele gosta de se misturar também com as mulheres.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Hein?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Ele gosta de se misturar com as mulheres. Então, por isso, ele fez questão.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Ele tem razão. Ele é um privilegiado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, aproveitando aqui a posição da Senadora Gleisi...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Está falando mais do que Flexa Ribeiro.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - ... já está apresentado e aprovado aqui, na Comissão, requerimento de minha autoria para a vinda do Presidente do Tribunal de Contas, exatamente para fazer essas explicações. Eu gostaria de aproveitar, já com o apoio da Senadora, para que pudéssemos marcar logo que possível.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O "blocão" é formado pela Senadora Fátima Bezerra, pelo Senador Blairo Maggi, mas a Senadora Lídice está apelando para o cavalheirismo de V. Exª...

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Não, não, não, Excelência. Eu já estava inscrita antes, anunciada pelo senhor.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Estava inscrita antes dele. Tem razão.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, Senador Blairo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Mesmo assim, eu cedo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, temos a Senadora Lídice da Mata e vamos encerrar.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Oposição/PSDB - GO) - Lúcia Vânia.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu não disse Lúcia Vânia não?

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Oposição/PSDB - GO) - Eu fui aí.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não. Eu estou dizendo: eu não já divulguei...

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Oposição/PSDB - GO) - Não.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Desculpe Senadora. Perdão. Mil perdões. E a Senadora Lúcia Vânia.

Antes da Senadora Fátima, que vai falar pelo Rio Grande do Norte, porque eu vou... O Presidente tem algumas prerrogativas, mas, às vezes, ele tem que dar a oportunidade aos Senadores. Não quero, de maneira nenhuma, deixar de fazer fluir, porque o Ministro tem seus compromissos também e já fez um apelo aqui pelo encerramento.

Então, eu queria dizer que, no Rio Grande do Norte, nós temos o aeroporto, que, inclusive, está concorrendo a um *hub*.

Em matéria de pronúncia, eu sou...

Então, o Rio Grande do Norte está concorrendo, junto com outros Estados, por conta desse aeroporto, e nós temos um potencial também imenso. Não sei se os estudos de viabilidade concluíram por maiores investimentos, nessa área de concessões, e outros investimentos no Estado do Rio Grande do Norte.

A Senadora Fátima Bezerra vai falar e eu faria um apelo a V. Exª para que o nosso Estado, que não foi esquecido, já há a concessão desse aeroporto, não pudesse ser esquecido.

Concedo, portanto, a palavra à Senadora Fátima Bezerra.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Presidente, Senador Garibaldi; Ministro Nelson Barbosa; Dr. Maurício Muniz, Secretário-Geral do PAC, Senadores e Senadoras aqui presentes, primeiramente, Ministro Nelson, eu quero aqui saudar a iniciativa do Governo. Eu acho que a solenidade de ontem tem um simbolismo bastante importante, que é exatamente o Governo, enfim, adotando a chamada Agenda Desenvolvimentista, em busca de investimentos para o nosso País. E é disso que mais o Brasil precisa nesse momento. Esse plano de concessões significa exatamente isso,

mobilizar a cadeia produtiva da economia em áreas estratégicas, essenciais para promover o desenvolvimento econômico e social de nosso País, que são exatamente as áreas de infraestrutura e a área de logística: ferrovia, porto, aeroporto etc.

Daí, Senador Garibaldi Filho, permita-me aqui dizer que por isso que há alguns setores da oposição que ficam tão, digamos assim, desapontados quando o Governo Federal anuncia medidas como essa. Eu estou dizendo setores porque eu não vou generalizar. Setores da oposição porque, infelizmente, há setores da oposição que insistem em enveredar por aquele caminho do quanto pior melhor. E, de repente, por exemplo, essa agenda que vocês lançaram ontem, repito, é uma agenda fundamental, uma agenda muito, muito importante mesmo, porque é uma agenda que significa cuidar das bases para fundamentar, para fomentar, para promover o desenvolvimento econômico e social do nosso País.

Segundo, eu quero aqui dar o testemunho dos esforços que o Governo fez no PAC 1 e no PAC 2. Claro que há muitas metas que não foram realizadas plenamente, mas a gente não pode aqui deixar de reconhecer, de maneira nenhuma, que o PAC plantou raízes por este Brasil afora, na Região Nordeste e em várias regiões. Em nosso Estado mesmo - o Senador Garibaldi Filho sabe disso -, nós temos hoje, por exemplo, em andamento, a Barragem de Oiticica. E nós queremos aqui, inclusive, aproveitar a oportunidade para solicitar ao Ministro Nelson Barbosa e ao Dr. Maurício Muniz uma atenção maior no que diz respeito à questão da liberação dos recursos porque, em matéria de infraestrutura hídrica, é um dos investimentos mais importantes, Ministro Nelson Barbosa, para o nosso Estado, para a Região do Seridó; faz parte, inclusive, do chamado complexo de transposição das águas do São Francisco.

Mas quero lembrar aqui, por exemplo, os investimentos no Aeroporto Internacional Governador Aluízio Alves, conforme o Senador Garibaldi Filho já mencionou, bem como outros investimentos importantes na infraestrutura rodoviária lá em nosso Estado; investimentos importantes, por exemplo, na infraestrutura ferroviária. Eu me refiro, exatamente, ao projeto de ampliação e modernização do Sistema de Trens Urbanos de Natal. Uma luta nossa que o Dr. Maurício acompanhou. Desde o primeiro governo do Presidente Lula; uma luta da qual eu não desistia, de maneira nenhuma, para que Natal fosse contemplada também com o VLT. E, finalmente, nós tivemos a primeira etapa, Ministro Nelson...

(Soa a campainha.)

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - ... da ordem de R$311 milhões, que já está em curso. Os vagões já chegaram. Nós estamos agora, exatamente, na fase da modernização, que são as reformas e as construções das estações de passageiros. E eu quero agora - inclusive vou entregar a V. Exª um ofício que seguramente será também aqui assinado pelo Presidente da nossa comissão, o nosso conterrâneo, Senador Garibaldi Filho - pedir a V. Exª a inclusão, na fase 3 do PAC, da ampliação do sistema do VLT da região metropolitana de Natal.

O que é essa ampliação que nós queremos que seja incluída na fase 3? É para permitir, Ministro Nelson Barbosa, a ampliação em 17km. Portanto, incluindo o trecho que a CBTU, lá do Rio Grande do Norte, denominou de linha roxa, que é, exatamente, o tramo norte, que ligará o Aeroporto Internacional Governador Aluízio Alves e o Município de São Gonçalo do Amarante, possibilitando a integração da Região Metropolitana de Natal.

Esse projeto é composto de dez estações a serem construídas. E a aquisição, no caso, seria de mais cinco composições do VLT. Entendemos que, claro, é um projeto essencial para o nosso Estado, dialoga, exatamente, com o que o Senador Garibaldi Filho está colocando, que é a acessibilidade ao Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante. Isso porque, além dos acessos pela via terrestre, nós teríamos o acesso, também, pela via ferroviária, Maurício, dando, exatamente, continuidade ao que já está em andamento, que é primeira fase da expansão e modernização do Sistema de Trens Urbano de Natal. Esse é um pedido do Governador Robinson Faria, de toda a classe política, enfim, do nosso Estado, isto é, a ampliação do VLT.

E, por fim, a questão aqui, exatamente, do porto, Ministro.

Conforme o Senador Garibaldi Filho colocou, o Rio Grande do Norte só faz parte desse plano de concessões na área, exatamente, aeroportuária, com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Um investimento muito importante, mas eu quero aqui reforçar o que ele já colocou: precisamos concluir os acessos, e o Governador do Estado está cuidando disso, ainda ontem nós estivemos com o Ministro da Fazenda Joaquim Levy.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senadora Fátima...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Vou concluir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não; não é para concluir, não; é para lhe ajudar. Calma! *(Risos.)*

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Pois não. Então, eu agradeço e muito.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É apenas para assinalar que, realmente, o Governo, agora, retomou um dos acessos.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - O litoral norte.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O litoral norte.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O Governador já deu a ordem de serviço e já está operando.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Já. Exatamente!

Além do litoral norte, nós tínhamos, também, o litoral sul.

A acessibilidade de que estamos falando aqui, Ministro Nelson Barbosa, é pela via terrestre.

Mas, ontem, nós estivemos com o Ministro da Fazenda, Joaquim Levy, juntamente com o Governador, e, portanto, quero renovar aqui o apelo a V. Exª, como Ministro do Planejamento, sobre a necessidade que o Governo do Rio Grande do Norte tem de que as operações de crédito que estão em curso, já finalizadas junto ao Governo Federal, que esses recursos sejam liberados, uma vez que são decisivos para que o Rio Grande do Norte assegure a contrapartida necessária e nós possamos ter concluído, exatamente, os acessos ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante por via terrestre. Até porque é inconcebível a gente continuar convivendo com a situação que temos hoje, Ministro.

Por força do ofício, eu, o Senador Garibaldi Filho e muita gente lá no Rio Grande do Norte, toda semana, temos que fazer a ponte aérea. E é inconcebível isso, é inaceitável que, de repente, o acesso para chegar ao famoso Aeroporto Internacional Governador Aluízio Alves, em São Gonçalo do Amarante, nós tenhamos que passar por rodovia, enfim, com lama, buraco.

É verdade ou não é, Senador Garibaldi Alves Filho?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A rodovia é municipal, em precárias condições. É verdade!

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Com certeza.

E, evidentemente, esses investimentos, claro, adquirem um significado ainda mais importante também na medida em que, conforme disse o Senador Garibaldi Filho, o Estado está disputando, com reais chances - e, se Deus quiser, sairemos vencedores -, o *hub* da TAM, o centro de conexões de voos que a TAM vai instalar, exatamente, na Região Nordeste.

Portanto, tanto a questão da ampliação do VLT, o tramo norte, ligando, ampliando até o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, passando por São Gonçalo, bem como concluir a acessibilidade por via terrestre, que é o acesso sul e o acesso norte, são fundamentais, são muito importantes para posicionar o Rio Grande do Norte, do ponto de vista da competitividade, para conseguir o *hub* da TAM, mas, para além disso, Ministro Nelson Barbosa, isso é fundamental porque diz respeito ao povo do Rio Grande do Norte e aos que nos visitam.

É inadmissível a gente ter um aeroporto com toda a capacidade que ele tem de crescimento, de alavancar o desenvolvimento do Rio Grande do Norte, e, até o presente momento, os acessos não terem sido construídos. O Governo tem só cinco meses de atuação, está superempenhado, mas precisa da parceria com o Governo Federal para concluir esses acessos.

E, por fim, Senador Garibaldi Alves Filho, quero, aqui, também, fazer uma solicitação ao Ministro, considerando que ele aqui falou que está aberta ainda a possibilidade de apresentação de novos projetos; pois bem, queria aqui, sem dúvida nenhuma, em nome do povo lá do Rio Grande do Norte, falando aqui em nome do Governador, e, com certeza, falamos aqui eu e o Senador Garibaldi Alves Filho em nome de toda a bancada, fazer...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Inclusive do Ministro Henrique Eduardo Alves, que é Ministro hoje do turismo, que está empenhado nisso também.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Pois é; então, o que eu quero formalizar aqui, neste momento, é que o Rio Grande do Norte seja inserido no plano de concessões. Em que áreas? Na área portuária e na área ferroviária. Por que isso, Ministro Nelson Barbosa? Porque o porto lá de Natal, em que pese ter sido contemplado no PAC 1 - o Maurício sabe disso - e no PAC 2, quando nós tivemos investimentos importantes na ampliação do Porto Ilha, do nosso porto lá de Natal, o fato é que nós não temos mais como ampliar a capacidade do porto de Natal, de maneira nenhuma, porque o porto é confinado por terra, abraçado pela cidade. Não é, Senador Garibaldi Alves Filho? O Senador foi Governador e conhece bem a realidade.

Então, não há condições, repito, de ampliação do porto existente, e, daí, exatamente a necessidade de termos um novo porto para atender as demandas, presentes e futuras, no que diz respeito a promover o Rio Grande do Norte.

Nós precisamos, portanto, de um novo porto, na medida em que nós temos a questão do petróleo, do sal, de minérios, enfim de muita riqueza que o Rio Grande do Norte tem, e, portanto, repito, para que o Estado desengarrafe o seu escoamento, é necessário, é fundamental a construção de um novo porto, assim como também a questão da ferrovia.

Então, concluindo, fica aqui o nosso apelo para que o Rio Grande do Norte seja inserido, já há estudos em andamento, Ministro Nelson Barbosa, já há, inclusive, empresas interessadas. Uma das alternativas seria um novo porto - e já vou concluir, Senador Garibaldi Alves Filho -, ali às margens do Rio Potengi. Já há estudos em curso...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - E há também uma opção, que depois nós levaríamos ao Ministro, pois não é o caso de detalhar agora, do porto do mangue.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - É uma opção também que já foi colocada, como essa que eu estou colocando aqui também. Inclusive, esse estudo foi feito pela CODERN, a Companhia de Docas lá do Rio Grande do Norte, indicando essa alternativa, ou seja, o novo porto seria às margens do Rio Potengi. Já há estudos concluídos sobre esse novo porto às margens do Rio Potengi, bem como, também, repito, o Rio Grande do Norte se inserir no projeto de ferrovia.

Mas é isso, Ministro. Queremos só ter a garantia de V. Exª de que o Rio Grande do Norte, além de já ter sido incluído através do aeroporto, tenha a oportunidade, agora, de se inserir também nesse plano de concessões, apresentando um projeto na área de construção de um novo porto e na área de ferrovia.

Desculpe, Senador Garibaldi Alves Filho, eu me alonguei, mas também com a participação importante de V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - V. Exª está puxando a brasa para a nossa sardinha.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas não poderia ser diferente, Senador Blairo Maggi.

Na verdade, o Deputado Henrique, que passou 11 mandatos na Câmara, até me pediu para fazer ecoar esse apelo que a Senadora Fátima acaba de transmitir.

Bem, agora, vou me render ao protagonismo das mulheres, com a permissão do Senador Blairo Maggi, e conceder a palavra à Senadora Lídice da Mata.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Muito obrigada, Sr. Presidente e nosso Ministro da Previdência.

Eu vou tentar não me demorar muito, até porque nós já estamos no final da audiência, e não vou repetir o destaque dos investimentos feitos através do PAC pelo Governo Federal, ou mesmo nas concessões dos aeroportos, que melhoraram bastante, como é o caso de Brasília, entre esses o de maior destaque.

E é por isso, Presidente, que eu não posso deixar de falar sobre o Aeroporto Internacional de Salvador, que é o maior aeroporto, a principal porta de entrada do turismo para o Nordeste, do turismo internacional para o Nordeste. É o terceiro em entrada de turistas no Brasil - disputamos o terceiro e o quarto lugar com Santa Catarina, em função da articulação e da proximidade da América do Sul - e vem padecendo, nesses cinco últimos anos, de uma coisa terrível. Nós estamos com uma obra realizada pela Infraero que se alonga há mais de três anos. Nós já perdemos a Copa na melhoria do aeroporto; nós já perdemos o Carnaval passado, aliás, os dois últimos carnavais, e perdemos agora o São João, porque a situação em que se encontra o aeroporto é de transtorno em relação àqueles que precisam de por ali passar.

Ninguém deixa de viajar - e o argumento é sempre esse - porque o aeroporto está ruim; mas deixa de levar uma boa imagem da nossa cidade e deixa, portanto, de potencializar o desenvolvimento turístico daquele Estado e do nosso País, já que o aeroporto é um aeroporto internacional dos mais importantes do Estado.

Então, eu quero saudar a decisão de entrada do aeroporto nas concessões, embora queira dizer da urgência e da prioridade que o Aeroporto de Salvador deve ter em relação aos demais, em função disso tudo que já falei aqui. A Bahia está sendo penalizada duramente na sua potencialidade turística e na potencialidade turística do Nordeste, porque, volto a dizer, é a principal porta de entrada do turismo do Nordeste o Aeroporto de Salvador, que nós gostaríamos de que voltasse a ser Aeroporto Dois de Julho.

No entanto, eu também gostaria, meu caro Ministro, de dizer que, em relação às ferrovias, nós temos a enorme alegria de ver retomada a centralidade, desde o Governo do Presidente Lula, em investimentos em ferrovia, mas não posso também deixar de dizer que o PAC tem uma importância fundamental. A Bahia teve uma prioridade na definição da Fiol, uma ferrovia que ligasse o Porto de Ilhéus, atravessando todo o Oeste da Bahia, chagando até o Tocantins, para também servir de escoamento da nossa produção mineral, da produção de ferro, mas também, dependendo do nosso tipo de articulação no Tocantins, servir também à grande produção de soja do nosso Estado.

Contudo, eu queria fazer um apelo. Nós estamos com a Fiol onde já tivemos cerca de 2.500 demissões; o Lote 2 de Jequié praticamente parado. De 1.100 trabalhadores, hoje temos 117. O Lote 5-B, de Bom Jesus da Lapa, parado. Ali se iniciaram as atividades com 150 trabalhadores e, hoje, todos foram demitidos. No Lote 5-A, os funcionários estão sem pagamento de salário neste mês, com previsão de demissão de cerca de 500 trabalhadores na próxima semana. O Lote 6, de Santa Maria da Vitória, parado. E o Lote 7, de São Desidério, próximo a Barreiras, praticamente parado: de 400 trabalhadores, hoje nós temos 50!

Então, é importante que nós possamos atrair investimentos privados para as ferrovias novas que se abram no País, mas é fundamental que nós possamos garantir os investimentos iniciados em ferrovias, especialmente a Fiol, a Ferrovia Oeste Leste, na Bahia, que tem toda uma expectativa. Nós não podemos ter um porto sem ferrovia, nem podemos ter a ferrovia sem porto. Então, os investimentos têm que se dar.

O nosso porto, no caso, é um porto privado, e os investimentos não podem ser paralisados, porque isso significa uma paralisia imensa de atividade econômica no nosso Estado, que tem 69% do seu território em área do Semiárido, que vive não apenas as consequências da seca passada, mas da seca que prossegue, e que tem na Ferrovia Oeste-Leste uma grande expectativa. Nós temos também o traçado para ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico, via Ferrovia Oeste-Leste; então, não é por falta de projeto nem de discussão a respeito desse assunto.

Por último, eu queria fazer um apelo ao Ministro do Planejamento, a quem admiro muito, Ministro Nelson Barbosa, sei da sua sensibilidade desenvolvimentista e social. Nós somos produtores de cacau; a Ceplac foi fundamental para a retomada, junto com a Embrapa, dos seus estudos, para que pudéssemos, através de novas tecnologias, voltar à produção de cacau na Bahia e no Brasil. A Bahia e o Pará, especialmente, não podem ter sua produção de cacau sem que a gente possa manter a Ceplac. E a Ceplac se encontra com mais de 30 anos sem concurso público. Temos mais de 50% dos funcionários da Ceplac em idade de se aposentar. Quero fazer um apelo. Nós fizemos, através da Comissão de Agricultura, uma audiência pública, no auditório da Ceplac, com mais de 500 pessoas, para discutir a situação da produção de cacau e da produção de chocolate no nosso Estado, inclusive com a participação do Pará. Não é possível decretarmos o fim da Ceplac porque não decidimos por um concurso mínimo em relação à Ceplac. Hoje, com a Universidade do Sul da Bahia, podemos dividir até as responsabilidades, usando uma parte dos funcionários que podem vir da Universidade do Sul da Bahia, mas não podemos ficar mais sem um concurso, mesmo que seja para 50, 100 funcionários da Ceplac, para que ela sobreviva. Eu gostaria de fazer esse apelo: não é possível o posicionamento pelo fim da Ceplac; este é um posicionamento incorreto, do ponto de vista da pesquisa, do ponto de vista da sobrevivência, do ponto de vista da melhoria do tipo de amêndoa que podemos produzir no Brasil.

Acabei de participar, por uma decisão do Senado, de uma reunião na Bélgica, considerada a produtora do melhor chocolate do mundo, onde não produz um pé de cacau. Nós produzimos cacau; podemos melhorar a qualidade da nossa produção de cacau e viabilizar o Brasil também como um grande produtor de chocolate, que já somos hoje, mas podemos melhorar muito. Nesse fim de semana, teremos, em Ilhéus, mais um evento do Festival Internacional de Chocolate, que acontece naquele Estado. Mas não podemos, Ministro, ficar sem a Ceplac ou permitir o fim da Ceplac. Assim, quero lhe fazer um apelo em nome de toda a Bahia e de todos os produtores de cacau do Brasil.

Muito obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Concluindo, vamos agora imediatamente passar a palavra à Senadora Lúcia Vânia, depois, ao Senador Blairo Maggi e ao Senador Ataídes.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Oposição/PSDB - GO) - Srª Presidente, Sr. Ministro, Dr. Maurício, Coordenador do PAC, quero, em primeiro lugar, cumprimentá-los e dizer da satisfação dos Parlamentares do Centro-Oeste em ver que o Governo se preocupa com a integração da Região. Embora algumas das rodovias e a ferrovia estivessem no PAC, acho que o processo de concessão vai abrir novos horizontes para aquela região.

A gente tem lutado muito por essa integração na região: Goiás com Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Estamos separados pelo Rio Araguaia. A duplicação da BR-364 é de fundamental importância para nós. A concessão da BR-060, a extensão

da Ferrovia Norte-Sul até Estrela d'Oeste, a ferrovia ligando Campinorte a Lucas do Rio Verde e a Água Boa, em Mato Grosso, sem dúvida alguma, são obras de extrema importância.

Eu só acrescentaria o seguinte, Ministro: primeiro, acho que a nova modelação favorece. No entanto, no meu Estado, sinto que há uma grande dúvida em relação aos financiamentos.

Em relação a essa integração de que eu disse, acho que estamos com uma dificuldade quanto a uma rodovia que faltou, não sei por que razão. Ela faz parte do Circuito da Soja, como chamamos lá. É a BR-452, que liga a cidade de Rio Verde a Itumbiara e que se estende até Xapetuba, em Minas Gerais. Essa rodovia é de extrema importância para formar toda essa ligação, essa integração a que me referi.

Como eu disse, há certa inquietação em relação ao financiamento, que não está ainda muito claro. Eu diria até mesmo que falta também uma motivação não só entre os governadores, como também entre as instituições regionais. Acho que a Sudeco está muito ausente em tudo isso. Temos um fundo de infraestrutura que poderia servir não para essa modelagem que demanda um volume maior de recursos, mas para ligações internas na região que pudessem favorecer o acesso. Então, acho que falta essa motivação, um engajamento real dos governadores nessa proposta, porque acredito que não é uma proposta do Governo Federal. Ela precisa de parceria com os governos estaduais, ela precisa do envolvimento do setor privado e de motivação. Acho que essa motivação é fundamental para que venhamos a atingir os objetivos propostos.

Em relação à Ferrovia Norte-Sul, eu gostaria de perguntar a V. Exª se já existe algum sinal de alguma empresa que se propõe a utilizar aquele trecho ligando Palmas à cidade de Anápolis. Estamos com essa ferrovia parada há muito tempo. Temos uma grande expectativa de que ela venha a funcionar. Já houve uma inauguração, mas ela não sai do lugar.

Outra preocupação é referente à BR-153, que é paralela à ferrovia. Ela foi concedida a uma empresa, mas está inteiramente paralisada. Parece-me que a empresa tem problemas de ordem financeira. Ela paralisou toda aquela expectativa que tínhamos de...

(Soa a campainha.)

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Oposição/PSDB - GO) - ... fazer com que ela pudesse ser duplicada e, posteriormente, concedida.

Por fim, eu gostaria só de fazer uma observação em relação às Centrais Elétricas de Goiás. Foi feita a federalização da empresa. Essa federalização foi feita através de um acordo que durou cerca de dois anos. Foi o melhor para o Estado na situação em que se encontrava a empresa. A Eletrobras aportou um recurso que permitiu, posteriormente, a renovação da concessão. E, com a renovação da concessão, obviamente, o Estado e a União ganham, porque a empresa passa a ter um valor de mercado.

Portanto, o Governo de Goiás trabalha com o Governo Federal essa privatização. Ela está sendo feita com muito cuidado; ela, hoje, é uma necessidade para o Estado, uma vez que o Estado se desenvolve, cresce acima da média nacional, mas tem uma deficiência enorme na área de energia. Portanto, essa privatização é fundamental para que haja o crescimento e o desenvolvimento do Estado.

No mais, eu gostaria de agradecer a V. Exª e dizer que nós temos participado intensamente dessa discussão.

Uma vez que recriamos a Sudeco, eu gostaria que a Sudeco tivesse um papel mais importante nessa motivação e nessa integração da Região Centro-Oeste.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Pois não, Ministro. Claro!

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Pela ordem, Srª Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Com todo direito!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Pela ordem, Srª Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Pois não, Senador Ataídes.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Como V. Exª sabe, os trabalhos desta Casa são muitos. Eu me inscrevi e tive que me ausentar, mas o nosso assessor, aqui presente, chamou-me a tempo para falar após a Senadora Lídice da Mata. E V. Exª, agora, anuncia o nome da Senadora Lúcia Vânia, o do nosso querido Senador Blairo, a quem tenho o maior respeito, mas cheguei a tempo, na minha ordem. Eu gostaria que V. Exª olhasse com carinho essa nossa sequência.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Pois não. Senador. Na verdade, claro, o Senador Garibaldi Filho teve que se ausentar, em função de um compromisso...

Acabou exatamente de chegar. Pronto! *(Risos.)*

O compromisso foi rápido! Mas, como ia dizendo, vou passar...

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Para tristeza dela, que ela estava gostando!

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Não, não. *(Risos.)*

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - É porque ela está se sentindo apertada. Então, passa o aperto para o Presidente!

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Exatamente.

Vou passar a palavra para o Senador Garibaldi Alves Filho. Todavia, eu apenas estava dizendo ao Senador Ataídes que eu segui aqui exatamente o roteiro que o Senador Garibaldi Filho deixou, ou seja, a Senadora Lúcia Vânia, que já falou, a Senadora Lídice. Só restam agora, com todo respeito, o Senador Blairo Maggi e V. Exª.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - (*Fora do microfone*.) Vamos ouvir o Senador Blairo, então.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Com certeza.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Só Deus sabe a essa altura! *(Risos.)*

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Pela ordem alfabética, está em ordem decrescente, Senador Blairo. O senhor está em primeiro, o B; o Senador Ataídes está depois.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Estou primeiro.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Tudo bem.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Nós vamos terminar tirando par ou ímpar aqui!

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Mas eu cedo, com todo prazer.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Não tem problema, não.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - O grande problema agora é que o Ministro tem um compromisso. Ele fez um apelo, porque ele tem um compromisso daqui a um certo tempo.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Exato. Senador, vou passar a palavra...

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Ele tem muito pouco tempo, mas confio no poder de síntese.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Vou devolver os trabalhos ao Senador Garibaldi Filho.

Senador, só quero entregar aqui formalmente um ofício, pedindo a inclusão, no PAC 3, da ampliação do VLT da região metropolitana de Natal, conforme eu havia mencionado, o tramo norte, que vai ligar até São Gonçalo, o Aeroporto Internacional.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Chegue! *(Risos.)*

Claro, essa é uma luta da qual o senhor faz parte também.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Blairo Maggi, o Senador Ataídes entrou em acordo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Muito obrigado. Presidente.

Quero saudar o Ministro Nelson Barbosa, também o Dr. Maurício, que está conosco.

Eu saí para caminhar pela manhã, e vocês já estavam aqui. Fui caminhar, voltei, fui ao Banco do Brasil, e vocês continuam aqui.

Só quero fazer uma referência ao Ministro Nelson Barbosa e dizer que ficamos ouvindo aqui os Parlamentares, como por exemplo agora, a Senadora Fátima, o Presidente Garibaldi, de Estados mais distantes da minha Região, como é o Rio Grande do Norte. Eu nem conheço o Rio Grande do Norte, então não conheço os problemas do Rio Grande do Norte. Imagine cada um desses Estados, com seus Parlamentares defendendo suas bandeiras, seus pontos de vista, e o quanto é difícil para o Governo coordenar tudo isso e resolver todos os problemas que estão aí colocados. Todos eles muito justos, cada um na sua visão, na sua particularidade.

Outro dia o meu secretário aqui, chefe de gabinete, o Castilho, foi ao Rio Grande do Norte, e o Presidente Garibaldi falou assim: "não deixe o Senador Blairo Maggi vir aqui, porque a estrada está muito feia, está muito esburacada para se chegar ao aeroporto". Foi esse o recado que chegou: tem primeiro que arrumar a estrada para depois ir lá visitar. Mas isso é para vermos como são as coisas e a particularidade de cada um.

Então, de todo o plano apresentado ontem, quero ater-me aqui a alguns comentários com respeito ao Estado de Mato Grosso, e não para questioná-lo, Ministro Nelson, mas mais para dar uma satisfação para a minha região, a região do Estado de Mato Grosso, Rondônia, Pará, Tocantins, Goiás e Mato Grosso do Sul - é a nossa Região Centro-Oeste ligada um pouco com o Norte. Esse plano que foi apresentado pelo Governo ontem, trabalhado pelo Ministério do Planejamento e pelos demais Ministérios, traz na sua concepção obras extremamente importantes para essa região de Mato Grosso e para a Região Centro-Oeste, já que essa região vem puxando o Brasil nos últimos anos e, agora, tem que empurrar o Brasil também na questão das obras de infraestrutura.

Especificamente para o nosso Estado - o Senador Wellington falou antes de mim, e eu não pude acompanhar porque saí -, por exemplo, nós temos uma duplicação entre Rondonópolis e Goiânia. São quase 600km, 700km de uma estrada extremamente importante, que vai mudar a vida das pessoas e que tem fluxo de carga, de veículos. Quer dizer, é uma obra que tem atratividade para o setor público. Uma vez feita a concessão, tenho certeza absoluta de que alguém vai participar ali.

Também há a duplicação que já estamos realizando, de Sinop até Itiquira, passando por Rondonópolis - depois quero voltar um pouco a essa rodovia, que está sendo duplicada. Ela foi concessionada, já em 2010 ou 2011, algo assim, mas está em andamento.

Também há a BR lá para Sinop e Miritituba, outra obra importante.

Há a duplicação ou a adequação de Comodoro, no oeste de Mato Grosso, até Rondônia, que vai atingir o Rio Madeira, e há uma grande exportação por aquela região.

Estamos falando também da ferrovia de Miritituba até Sinop e, depois, Lucas do Rio Verde, que é outra ferrovia. E, de todas as ferrovias aqui colocadas, eu diria que esta é a ferrovia que também tem uma atratividade muito grande, porque está no seio, no centro nervoso da maior produção de soja e de milho do Estado do Mato Grosso. Há hoje 15, 20 milhões de toneladas de grãos prontas a embarcar nessa ferrovia, uma vez concluída. Então, ela tem atratividade.

E também estamos falando um pouco da Fico e da Bioceânica. Aparentemente - e eu ouvi os comentários ontem da imprensa - eu concordo com as coisas que são colocadas, de que, neste momento, se olharmos a construção dessa ferrovia como um todo, ela não faz sentido econômico hoje. Não faz hoje. Mas há um sentido político, geoeconômico, do Brasil, do Peru e da própria China, que ultrapassa muitas vezes as decisões econômicas. São decisões importantes, e tenho certeza de que a China, que está olhando isso, não está olhando o resultado econômico agora desse negócio; está olhando, para daqui a 50 anos, daqui a 100 anos, a importância dela no continente sul-americano, como ela se compõe com esses governos. Então, não quero discutir muito a validade dela.

Hoje, conta por conta, é mais fácil sairmos por qualquer lugar do Brasil, seja por Norte, seja por Santos, seja por Itacoatiara, seja por Porto Velho, seja pela Fico; é mais barato sair por qualquer uma dessas alternativas do que sair pela futura Bioceânica, que está sendo pensada, gestada. Como falei, em política, tudo é possível; em geopolítica, tudo é possível. Então, nós não temos que ficar muito discutindo essa questão.

Mas olhando essa ferrovia... Eu ouvi o Ministro Anderson falando rapidamente que elas, separadamente, têm grandes atratividades econômicas. No trecho Sapezal-Porto Velho, nós temos alguns milhões de toneladas de grãos prontos para embarcar nessa ferrovia. Portanto, economicamente, ela faz sentido. Tecnicamente, faz sentido. O outro lado, o lado leste do Estado do Mato Grosso, Campinorte, Água Boa, naquela região ali, também temos alguns milhões de toneladas a serem embarcados e que faz todo o sentido separar todo esse conjunto pensado hoje em algumas partes, licitar isso separadamente e, no futuro, nós juntamos tudo isso.

No sul do Estado de Mato Grosso - eu fico pensando aqui no Presidente Garibaldi, que, como eu não entendo do Rio Grande do Norte, ele não entende muito do Mato Grosso também -, olhando para essa região, nós temos uma ferrovia que liga Rondonópolis a Santos. Então, pensem bem, no futuro, Lucas do Rio Verde, Miritituba para o norte; Rondonópolis

para o sul, Sapezal-Porto Velho; Água Boa vindo para Campinorte e, lá no futuro, juntar essas ferrovias, nós vamos dar um presente para as futuras gerações de Mato Grosso igual os americanos deram há 50 anos, 100 anos para aqueles que vivem no meio oeste americano. A gente vai lá hoje e vê ferrovia, vê hidrovia, vê estradas duplicadas, e nós sonhamos muito com isso, desejamos muito isso.

O que o Governo propõe hoje, ou seja, ligar as áreas de produção de Goiás, Mato Grosso, Tocantins e Mato Grosso do Sul com os rios navegáveis, foi o que o americano fez no passado. Eles estão um pouco mais perto dos rios do que nós estamos, mas é possível ligar rodoviário, ferroviário, hidroviário e, depois, além-mar, para levar essas mercadorias com muita competitividade. Então, o Governo está fazendo uma coisa que nós olhamos e falamos: "É muito projeto, só uma parte será feita neste Governo e, portanto, não vale". Não, ao contrário, vale, porque eu, como agricultor, e sou engenheiro agrônomo, nasci na agricultura e sei que, se você não preparar o solo, Ministro, não semear, não cuidar, não vai colher nunca.

O que vocês, Governo, estão fazendo neste momento é plantando alguma coisa para, no futuro, podermos colher, para termos direção para onde ir nesses macroprojetos. Temos muitos outros projetos que devem ser colocados também que muitas vezes não passam na cabeça das grandes políticas nacionais, das grandes questões. Por exemplo, eu defendo, Ministro Nelson Barbosa, e quero uma hora com tempo para sentar e conversar com V. Exª... Nós temos alguns trechos de rodovia no meu Estado, em Goiás e nos outros Estados, como há no Rio Grande do Norte com certeza, que não são essas grandes rodovias de 700km, 500km, 800km para duplicação, para cuidar da malha rodoviária, mas são trechos importantes de 100km, 50km, que não recebem hoje a atenção do Governo Federal, do DNIT, e muitas vezes aquele Município, aquela região não tem força política para colocar esses problemas na mesa, mas essas concessões poderiam ser feitas de forma muito mais simples, muito mais "caipira" - entre aspas -, como nós temos em Mato Grosso. Faz-se uma concessão regional, para quem mora naquela região, uma proposta para quem mora lá, uma pequena empreiteira, um empresário daquela região, que tem interesse não só de cuidar da rodovia e ganhar algum dinheiro, porque ninguém faz nada se não ganhar dinheiro, mas que também tenha interesse que aquilo permaneça uma via trafegável em boas condições. Não precisamos fazer uma concessão para autopista, em que tenha médico, ambulância, guincho, não. Uma concessão simples para manutenção da via. E nós temos isso em Mato Grosso, Ministro Nelson. Quando fui Governador, fizemos lá uns quatro mil e poucos quilômetros de rodovia e metade delas foram concessionadas aos agricultores que vivem na região. Aquelas concessionadas estão em perfeitas condições. Andei há poucos dias por lá. As que não foram concessionadas, são buracos em cima de buracos, e buraco esperando para poder entrar na via.

Há um outro trabalho a ser feito bem mais simples, que traz um resultado enorme para a Nação, de não se preocupar com aquele negócio, e um pedágio simples, barato, que vai resolver essa situação. Então, uma hora dessas, eu quero sentar-me com V. Exª para conversar um pouco sobre isso e mostrar como pode ser feita essa questão.

Para finalizar - desculpem-me, sei que o Ministro Nelson está com o tempo escasso, mas eu queria falar um pouquinho da BR-163-364 entre Rondonópolis e Cuiabá.

Ela é uma pista concessionada; eu vi aqui que há 800 milhões previstos dentro dessa área que está aí concessionada, mas nós temos uma enorme dificuldade: o Tesouro Nacional tem dificuldades hoje de colocar dinheiro. Nós temos ali três empreiteiras no trecho que, se chamadas a conversar - eu e o Senador Wellington podemos intermediar isso -, podemos nos sentar todos juntos e vermos a possibilidade de transferir esses contratos, parte desses contratos para a iniciativa privada, para que eles possam colocar ânimo na obra, colocar gente, colocar dinheiro e fazer com que esse negócio aconteça num prazo mais curto. Porque as partes concessionadas, das quais a iniciativa privada está tomando conta, dá gosto de ver, sabe, Nelson, dá gosto de ver. Lá há 100 quilômetros de rodovias e mais de mil máquinas trabalhando, mais de dois, três mil homens. É é uma festa; é a coisa mais linda de ver se a pessoa gosta de ver obra. Quando se vai à obra de comando do Dnit, dos contratos, não está acontecendo nada, está tudo parado, com muita dificuldade. Uma das empreiteiras, a que é mais forte economicamente, está fazendo os investimentos certamente para receber no futuro.

Então, acho que há um espaço para a gente negociar e fazer com que esse trecho...

(Soa a campainha.)

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - ... entre Rondonópolis e Cuiabá, que vai ficar para trás, vai dificultar, inclusive, a Concessionária Rota do Oeste a começar a cobrar os pedágios... Sei que em Rondonópolis e Rosário, passando por Cuiabá, ela terá uma enorme dificuldade de cobrar o pedágio em função do não cumprimento dos prazos que o DNIT deu para entregar essas obras para essas empresas.

Então, eu gostaria de me colocar à disposição - tenho certeza de que o Senador Wellington também e o Senador Medeiros, a nossa Bancada toda do Mato Grosso - para politicamente acertarmos como poderíamos flexibilizar essa alternativa para que essas obras realmente possam sair.

Então, Ministro, não tenho nenhuma pergunta a fazer, somente reconhecer que para o Estado de Mato Grosso, para a Região Centro-Oeste esse pacote foi um grande presente, um desejo antigo que nós temos, uma necessidade antiga. Sei, como disse, que não será resolvido de um dia para o outro, mas tenho a consciência absoluta de que se nós não iniciarmos, se nós não plantarmos, se nós não semearmos, não vamos colher nunca. Para mim, esse é o início do preparo, é um plantio, temos que perseguir e fazer isso. A classe política de Mato Grosso, com toda certeza, acompanhará tudo isso de perto e dará todo apoio necessário para que essas obras possam efetivamente sair do papel, ir à realidade e transformar o setor produtivo de Mato Grosso, principalmente o agrícola, em condições de que ele possa ter rentabilidade suficiente para a manutenção dessas atividades para daqui a vinte, trinta ou cinquenta anos, quando outros continentes - como africanos - virão para competir com o Brasil nessas áreas.

Então, precisamos pensar bem lá na frente, porque aqui estamos mais ou menos acomodados, mas no futuro nós não sabemos bem o que vem.

Presidente, muito obrigado pelo tempo, pois me excedi aqui.

Cumprimento o Dr. Maurício e o Ministro Nelson pela presença na nossa Comissão. Tenho certeza de que tudo que foi dito aqui foi esclarecedor para quem nos está ouvindo e para quem vai escrever as matérias aqui.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Ataídes.

Em seguida, o Senador Donizeti.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Oposição/PSDB - GO) - Presidente, pela ordem, só um instantinho, só para pedir licença, pois tenho que me ausentar.

Queria dizer ao Ministro Nelson Barbosa que meus assessores estão aqui, vão ouvir as respostas e me passam.

Acho que na hora em que V. Exª responder ao Blairo, contempla-me também.

Obrigada.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Presidente, preocupa-me que fizemos um bloco muito grande que vai terminar sendo também difícil para o Ministro responder a tudo. Se ele pudesse responder logo...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas ele anotou tudo. O Ministro aqui não deixa passar nada.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Eu sei. Mas ele poderia responder logo agora e ficar só com os outros três, porque os outros três, inclusive, acabaram de chegar agora. Aí, fica ruim. Eu sei, meus companheiros, mas nós ficamos aqui o tempo inteiro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senadora Lídice, aqui as mulheres mandam.

Com a palavra...

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Vamos terminar, Presidente. Vamos terminar. Só faltam três oradores aqui. Acho que é muito rápido.

Vamos tentar ser breves porque liberamos também o Ministro.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Senador, eu queria fazer um encaminhamento pedindo a compreensão dos dois Senadores. Nós fizemos uma audiência durante todo o tempo. Alguns Senadores se inscreveram, saíram e foram a outras Comissões.

Acho legítimo, só que outros ficaram aqui todo o tempo. E o Ministro mais ainda e está com atividades etc. Por que eu sugiro isso? Porque, ao responder, o Ministro pode fazer isso de forma muito rápida até - pelo que eu ouvi das colocações, ele poderia fazer isso rapidamente -, depois, pode-se passar a este último bloco e encerrar, liberando também aqueles que tiveram a paciência de ficar aqui e não foram a outras comissões.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Mas como foi acertado, Ministro? Como foi acertado no início dos trabalhos?

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Não é justo com quem ficou.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Ataídes...

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Foi de dois em dois, no início dos trabalhos?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Já foi de dois em dois, já passou para três em três, já passou para quatro em quatro. E, agora, só Deus sabe.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - V. Exª, então, determina, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Ministro.

O SR. NELSON BARBOSA - Vou responder, então, rapidamente.

A Senadora Fátima perguntou sobre a barragem de Oiticica. Ela está nas prioridades do Ministério da Integração, ou seja, mesmo com o contingenciamento, ela está preservada, é uma das obras que estão preservadas. Já há cerca de 30% concluídos. E nós esperamos concluir essa obra dentro do prazo inicialmente previsto.

Sobre o VLT de Natal, a senhora entregou o pedido para inclusão no PAC 3. Vamos analisar isso, vamos analisar também a melhora da ligação com o aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

Sobre as operações de crédito, V. Exª já mencionou na reunião com o Ministro Levy. Os pedidos de operações de crédito por parte de prefeituras e governos estaduais dependem da autorização do Ministério da Fazenda. Eu sei que a intenção do Ministério da Fazenda é começar a liberar essas autorizações de financiamento nesse segundo semestre, até porque, liberando agora, isso vai começar a ser efetivado lá para o final do ano, no início do ano que vem, pois leva um tempo.

Na questão de inserir o Rio Grande do Norte nas concessões, acho que é possível. Como eu falei em outras respostas, nós temos adotado este modelo de fazer um pedido de manifestação de interesse. Se houver uma rodovia, um porto ou uma estação ferroviária no Rio Grande do Norte em que há agentes privados interessados em estudar e, posteriormente, construir e assumir essa concessão, existe um caminho para apresentar isso, dependendo do ativo: se for um porto, com a Secretaria de Portos; se for rodovia ou ferrovia, com o Ministro Antonio Carlos. E nós participamos de todo esse processo. Então, é usar isso, e nós estamos à disposição para receber essas sugestões.

A Senadora Lídice fala da urgência e da prioridade para o aeroporto de Salvador, com o que eu concordo. É um dos aeroportos que necessitam de expansão. Tivemos conversas ontem com o Governador Rui Costa, em que ele manifestou isso e manifestou também a preocupação com a Fiol. A Fiol é uma das obras cuja execução nós estamos tendo que diluir devido à restrição orçamentária. Estamos em contato com o Governador e também com alguns investidores que manifestaram interesse em assumir essa construção, para verificar se ela pode ser também uma ferrovia a ser concedida, a princípio, transportando produtos petroquímicos do Sudeste para o Polo Petroquímico de Aratu.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - BA) - Seria uma ótima saída.

O SR. NELSON BARBOSA - Isso é algo preliminar, mas já foram começados os entendimentos para ver se é possível adequar essa ferrovia ao modelo que estamos adotando para outras ferrovias.

Sobre a questão da Ceplac, eu não tenho conhecimento detalhado que V. Exª tem, mas prometo que vou colocar o Secretário Genildo, que é o encarregado de todas as carreiras e contratações, para analisar isso e dar uma resposta a V. Exª.

A Senadora Lúcia Vânia mencionou várias rodovias que ainda não estão no plano de concessões. Eu quero aproveitar um comentário do Senador Blairo Maggi para ver se ele se aplica aqui. Nós estamos dispostos a estudar também essas concessões regionais, concessões de manutenção, que não implicam, necessariamente, duplicação ou ampliação de capacidade, mas é uma concessão de manutenção. É algo que nós temos estudado há bastante tempo. O Governo Federal, até agora, não fez isso. Seria uma concessão do chamado Crema. É uma coisa que, recorrentemente, aparece. Queremos, sim, ver quais são as experiências bem-sucedidas em Mato Grosso para ver se isso pode ser adotado em outras áreas. Eu acho que isso se aplica às rodovias BR-364 e BR-452, mencionadas pela Senadora Lúcia Vânia.

Na questão da BR-153, é uma empresa que está com problemas de caixa, que está tentando ou arrumar sócios ou, eventualmente, vender a sua participação nessa concessão, para que outra empresa assuma. Esse é um negócio privado.

O Governo, obviamente, tem interesse de que isso seja concluído e solucionado o mais rápido possível, para retomar as obras da BR-153. Mas, neste momento, são os entendimentos entre a empresa que ganhou essa concessão, que tem problemas de caixa, e vários agentes financeiros para passar o negócio ou atrair novos sócios e continuar a obra.

Quanto à questão da Celg, a Senadora apoiou a iniciativa já em curso do Governo Federal. Temos exemplos bem-sucedidos de privatização de distribuidoras elétricas no Maranhão que, depois da privatização, aumentaram muito sua eficiência e melhoraram os serviços aos consumidores. Nós queremos ampliar isso para outras distribuidoras que, hoje, estão sob o controle da Eletrobras, e a principal e a primeira delas é a Celg.

No caso da Norte-Sul, já há interessados, mas esse é um assunto privado. Prefiro que a gente o discuta no momento em que a gente apresentar o edital. Já há interesse de concessionários no Brasil, e há também interessados internacionais em assumir essa concessão.

Senador Blairo, só agradeço seus comentários. Acho que o senhor entendeu perfeitamente: nós vivemos num sistema político que acho correto, com mandatos de quatro em quatro anos e com reeleição, mas isso não implica que não tenhamos de fazer projetos de longo prazo. Então, a crítica de que estou fazendo um projeto hoje que vai durar mais de quatro anos, para mim, não é uma crítica, é um elogio. Estou pensando no longo prazo. Há projetos de infraestrutura que não duram quatro, oito ou dez anos. Não é por que o mandato é de quatro anos que vamos nos limitar a fazer projetos que só podem ser concluídos em quatro anos.

O senhor entendeu perfeitamente a lógica da Ferrovia Bioceânica. Como o senhor falou, há uma saída para o norte de Mato Grosso, para o oeste de Mato Grosso, para o leste de Mato Grosso e para o sul de Mato Grosso. No futuro, com certeza, tudo isso vai ser integrado. É a isso que a Ferrovia Bioceânica se propõe, e, para isso, temos de começar a planejar agora.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E vamos estar vivos ainda, não é, Ministro?

O SR. NELSON BARBOSA - Como?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Vamos estar vivos.

O SR. NELSON BARBOSA - Vamos estar vivos, com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O Senador Ataídes tem a palavra.

Depois, falará o Senador Donizeti.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Sr. Presidente, muito obrigado.

Ministro, não tive tempo de montar um trabalho para este debate, mas, como o Ministério do Planejamento é de extrema importância para a economia deste País, eu não poderia deixar de vir aqui pelo menos para fazer um registro.

Percebo, Ministro, que esse plano de concessão é mais um engodo dado ao povo brasileiro. Em 2012, Ministro, foi lançado o mesmo plano de concessão, designando R$241 bilhões a essas concessões. Lamentavelmente, R$186 bilhões não saíram do papel, ou seja, somente R$55 bilhões foram efetivamente usados. Isso se deu na época em que nossa taxa Selic estava em 7,25%, com um juro extremamente baixo para os dias de hoje, de 13,75%. Então, percebo que, lamentavelmente, esse plano de concessão é mais uma pauta política para mudar o foco e desviar a crise econômica do nosso País. Espero eu estar errado, enganado, que, assim, o Brasil ganha, e eu reconheço depois o meu erro por colocar aqui essas palavras.

Nós sabemos, Ministro, que, hoje, o cenário político do nosso País é um dos piores do mundo. É um dos piores do mundo! Só para mostrar o tamanho da irresponsabilidade desse Governo em administrar a coisa pública, quero dar aqui só um exemplo, muito rapidamente: o Fies, em 2013, gastou R$7,5 bilhões. Isso tem a ver com V. Exª, que é um homem que também tem dinheiro, ou melhor, que paga. Em 2013, o Fies gastou R$7,5 bilhões e, em 2014, R$13,7 bilhões. O Pronatec gastou, em 2013, R$4,4 bilhões e, em 2014, R$5,2 bilhões. Com o seguro-defeso, gastaram-se R$598 milhões em 2013 e, em 2014, R$2,117 bilhões. Com o seguro-desemprego, gastaram-se R$22 bilhões em 2013 e, em 2014, R$32 bilhões.

Esse é só um retrato do tamanho da irresponsabilidade com que foram administrados esses programas, com um só intuito: o de ganhar as eleições. E aí, sim, ganharam as eleições, obtiveram êxito. Mas esse é só um detalhe. O nosso País, hoje, beira a casa dos R$5 trilhões de dívida bruta interna e externa.

Ministro, eu percebo que o País está na contramão do crescimento. Inflação: a inflação é o bicho-papão do Governo. Eu vejo, como empresário, como contador que fui, como tributarista que fui, que a lei de mercado, por si só, no meu entendimento, salvo melhor juízo, equilibra essa inflação, ela domina essa inflação.

(Soa a campainha.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Mas o Governo só tem um remédio a aplicar à inflação no Brasil - não estou me referindo só ao Governo do PT, não; a outros governos -: aumentar taxa de juros. Aumenta-se taxa de juros para combater inflação. O.k.. Com isso, então, vem a danada da recessão. Com essa recessão, ninguém compra, ninguém vende, ninguém produz, nossos empresários estão desmotivados, desacreditados, e por aí afora. Com esse aumento da recessão, com esse aumento da taxa de juros, quero voltar à perda de poupança popular. Essa perda de poupança chegou agora, só este ano, a R$32 bilhões. Nós sabemos a consequência dessa perda de poupança: o mercado imobiliário, que não está em crise, parou no País, e esse é um dos segmentos que mais empregam, Ministro.

(Soa a campainha.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Com essa recessão, com essa perda de poupança, vem, então, o dragão, chamado desemprego. O Brasil, hoje, está com 8,72%. Mas, na verdade, esse desemprego, hoje, no Brasil, quando se vai para o jovem de 18 a 29 anos, mais o seguro-desemprego, e, mudando essa metodologia do PNAD Contínua, chega a 20,67%, e não a 8%, Ministro. Essa é a verdade. Então, vem esse desemprego. Depois desse desemprego, a criminalidade.

Ministro Barbosa - eu disse isto para o Ministro Levy -, não seria muito mais aconselhável, em vez de trilhar nesse caminho tão danoso para o País, investir na produtividade? Foi o que fizeram os Estados Unidos. Em 2008, quando explodiu a crise, em dezembro de 2007, a taxa de juros dos Estados Unidos era 4,25%. Quando chegou ao final do ano, estava em 0,50%, e o desemprego era o bicho-papão, mas passaram a crescer, então, os empregos, e a economia começou a funcionar.

Pergunto a V. Exª: por que não investir na produtividade? Por que não chamar os nossos empresários, mas muito rapidamente, para uma conversa? Sentar todos esses empresários a uma mesa e incentivá-los, porque estão todos desmotivados, sem esperança.

Enfim, eu queira colocar isso a V. Exª.

A Senadora Lúcia Vânia falou sobre a BR-153, que tem a ver com o nosso Estado do Tocantins - está aqui o Senador Donizeti. Essa concessão foi dada à empresa da Lava Jato, que é a Galvão Engenharia. Participei desse leilão tão bem-sucedido à época, com 46% de deságio. Seria a duplicação de Anápolis a Aliança, no Tocantins. De repente, agora, o BNDES não tem o dinheiro para fornecer a essa empresa, e essa empresa também está com problema.

Quanto à Ferrovia Norte-Sul, quero ratificar aqui as palavras da Senadora, está paralisado um grande trecho dela.

Nós temos a BR-010, no Tocantins, que é a espinha dorsal, e nós estamos, logisticamente, no centro deste País. Até hoje essa rodovia, Ministro, não foi pavimentada. Nós fizemos diversas ações políticas pedindo, inclusive está na LOA. Eu gostaria que V. Exª olhasse com carinho essa BR-010 e também a BR-235, que é outra BR muito importante para nós.

Estou encerrando, Sr. Presidente.

Quanto às obras inacabadas, a que o Senador Blairo se referiu, nós acabamos de criar uma subcomissão na Comissão de Meio Ambiente e Fiscalização...

(Soa a campainha.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - ... uma subcomissão para verificar as obras inacabadas Brasil afora, o que é gravíssimo. E não só as inacabadas, mas empenhadas e não iniciadas.

Por derradeiro, Ministro, eu gostaria só de fazer um comentário sobre o Sistema S, que qualifica a nossa mão de obra, o que também tem muito a ver com a pasta de V. Exª. Nós sabemos que a nossa mão de obra é desqualificada e a produtividade dos nossos trabalhadores é uma das mais baixas do Planeta Terra. E esse Sistema S, composto por Sesi, Senai e companhia limitada, recebe contribuições sociais que já estão mais que consagradas como tributo - está lá criado, através da nossa Carta Maior, no art. 149; é tributo. Hoje, eles têm 15 bilhões aplicados no mercado financeiro. Isso eleva o custo Brasil em 3,1.

Eu pergunto a V. Exª: se isso é tributo, por que até hoje essas receitas do Sistema S, que não está sendo usado para qualificar a nossa mão de obra, e assim o nosso País não vai crescer mesmo, se não tiver mão de obra qualificada - e hoje eles estão no mercado financeiro -, por que essas receitas não compõem o Orçamento da União? Isso é um crime, e eu pergunto por que elas não compõem o Orçamento da União.

Eu só queria fazer esse registro, Ministro, e dizer que tenho uma admiração especial por V. Exª, pelo Ministro Levy, pelo Ministro Gabas; tenho uma admiração muito grande. Espero que a Presidente Dilma venha a dar autonomia a V. Exªs para que os senhores consertem toda essa balbúrdia que esse Governo fez ao longo dos anos, não só a Presidente Dilma, mas também o Presidente Lula.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Muito obrigado, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Donizeti.

O SR. DONIZETI NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Disse o poeta e compositor Raul Seixas: "Eu não preciso ler jornais. Mentir sozinho eu sou capaz."

Quando vejo os jornais, a TV, as revistas e, às vezes, quando vejo os meus colegas da oposição falarem, eu fico mais adepto desses dois versos do Raul Seixas do que nunca. Porque um país que cresceu a sua produção de grãos em 130%, um país que cresceu o transporte de passageiros aéreo em 154%, um país que cresceu a produção de veículos em 185%,

um país que cresceu a movimentação portuária em 100%, nos últimos 12 anos, não pode ser um país que é uma balbúrdia e nem pode ser um país que não cresceu e que está destruído.

E aí fico pensando, e devo dizer, Senador Garibaldi, nosso Presidente, que estou apresentando uma proposta de emenda à Constituição, no art. 165, que obrigue o Poder Executivo a planejar o País em um horizonte de 30 anos; sair do que fazemos, do PPA, e pensar em 30 anos.

Ontem, quando vi a exposição do Ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, no Palácio do Planalto, vi que estamos no rumo certo. Estamos pensando o País não só para agora. Eu disse, na reunião dos Senadores com os governadores, que nós não podemos ficar só resolvendo o urgente; temos que antecipar, temos que resolver coisas que são importantes pensando no longo prazo. Assim, quero parabenizar a Presidenta Dilma e o Ministro Nelson Barbosa pelo programa de logística que foi apresentado e que está em curso, porque ele tem uma visão de longo prazo; não é uma visão só de curto prazo e de superar problemas imediatos.

Ministro, eu tive que me ausentar e quero justificar. Eu fui presidir a Comissão de Meio Ambiente e Controle numa audiência pública para a qual eu tinha feito um requerimento, sobre PSA - Pagamento de Serviços Ambientais. Tivemos um debate muito importante lá, colocando a necessidade de o Governo e o Legislativo debaterem sobre o assunto, que tem muita importância. E não pode só a União arcar com isso e ficar com a responsabilidade de debater, mas, sim, devemos envolver toda a sociedade.

A minha pergunta aqui é: a Ferrovia Leste-Oeste está em curso até Luís Eduardo Magalhães e não aparece. Nós estamos abandonando a ferrovia ou ela já está dentro de outra programação? Existe uma discussão também sobre a Leste-Oeste de que não chegaria mais a Figueirópolis, que ela teria outro traçado, chegando a Campinorte. Na verdade, a Leste-Oeste estava prevista, nos traçados iniciais, chegando a Figueirópolis, aí subiria para Campinorte para continuar o destino dela. Então, a minha pergunta é nesse sentido.

A outra parece que já foi respondida, mas ainda não ficou muito clara, que é a questão da concessão da BR-153. No Brasil, nós estamos com um defeito muito grande, Senador Garibaldi, ou seja, a gente mata o cavalo para matar o carrapato. A gente está querendo destruir as empresas nacionais, que inclusive são empresas que exportam serviços, trazem divisas para o País, em função de algumas pessoas cometerem erros. Isso está errado. Acho que o Governo tem que agir muito mais rápido do que já agiu, no sentido de garantir que essas empresas possam continuar cumprindo a sua função de empregar, de gerar riqueza para o nosso País, não permitindo que elas fiquem inabilitadas. E aí há que se fazer um discurso com os órgãos de controle, com o Judiciário para poder salvar isso.

Do meu ponto de vista, há uma tentativa - e o Senador Ataídes certamente não participa disso, eu tenho certeza que não - de que o Brasil se desestruture, de que o Brasil quebre de fato, porque ele não está quebrado, isso é uma falácia. Uma tentativa de que o Brasil quebre de fato, de que o Brasil não tenha condição de persistir nessa questão da composição do BRICS para poder viabilizar esse novo polo econômico, essa questão do banco, que é importante, para que se mantenha a hegemonia econômica norte-americana através dos seus bancos, através do FMI, para impor para o resto do mundo. O BRICS é uma contraposição a isso. E aí interessa que o Brasil se desestruture, que quebre, infelizmente.

Ontem, eu disse, respondendo ao Senador Caiado e ao Senador Aécio, que falaram que depois virá o desalento, que isso é só um engodo, que eles realmente vão ficar desalentados, porque isso vai dar certo e eles continuarão chorando as pitangas nos corredores porque a Presidenta Dilma sabe o que está fazendo e vai conduzir o País, junto com sua equipe econômica, sua equipe de gestão, na retomada do crescimento, e eu não vejo dificuldade para isso.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Sr. Presidente, art. 14, por favor, porque o Donizeti citou o meu nome. V. Exª me permitiria?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não, Senador.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Sr. Presidente, o que eu coloquei aqui para o Ministro foi com a experiência que tenho aos meus 55 anos de idade, vindo da contabilidade de porta aberta por 14 anos, como tributarista que fui, como professor durante 5 anos e administrando empresa por 30 anos. Portanto, não é uma pessoa qualquer que vem aqui fazer as suas colocações e dizer que o País está na contramão do sucesso.

O nosso Senador Donizeti, com toda a vênia, ao longo da sua vida foi tão somente um militante, um militante do PT, por quem tenho o maior respeito, e de outros partidos, e acaba de chegar a este Senado Federal, através de uma suplência da Senadora.

(Soa a campainha.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Eu acho, com toda vênia, Senador, que pato novo tem que mergulhar um pouco mais raso. Nós temos conhecimento...

Senador Caiado, um homem com uma belíssima história profissional e parlamentar, como também o Senador Aécio Neves, que V. Exª colocou que também é merecedor. Nós não estamos aqui a torcer pelo pior. Acabei aqui a minha palavra dizendo que eu estou torcendo para que a Presidente da República dê aos Ministros... Eu me referi ao Ministro do Planejamento, Nelson Barbosa - tão competente, conforme a sua biografia, está aí para todos verem - como ao Ministro Levy, como o Ministro Gabas, que V. Exª...

(Soa a campainha.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - ... tem a autonomia para tirar este País do local, do momento e da situação em que ele se encontra. Quem está dizendo isso agora não é só um Senador da República, são as ruas, são mais de 70 milhões de brasileiros dizendo que o PT quebrou o Brasil, não sou eu. Não vai ser aqui um versículo de Raul Seixas escrito por um bruxo que virá desfazer a palavra desses três Senadores da República.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. DONIZETI NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Não vou polemizar com o Senador Ataídes, porque tenho um carinho muito grande por ele, tal como eu, ele chegou aqui também via suplência, nós dois temos histórias diferentes. Ele não conhece a minha história, não sabe por onde eu passei, então, ele pode dizer o que ele disse. Mas nós dois certamente vamos conversar mais.

Agora, quanto ao desenvolvimento do País, com o que tem falado o Senador Caiado, o Senador Aécio e o próprio Senador Ataídes eu não concordo, o País não quebrou, o País está bem, é preciso ler em outras cartilhas, infelizmente. O que eu posso fazer? A do neoliberal não vai resolver.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Ministro Nelson Barbosa.

O SR. NELSON BARBOSA - Bom, respondendo às colocações do Senador Ataídes.

Como eu tinha já colocado por ocasião das perguntas do Senador Caiado, o Governo acho que avançou bastante. Acho que os números que a gente apresentou aqui podem ter ficado abaixo do que o Governo tinha planejado inicialmente, mas, ainda assim, é um crescimento. Nos últimos quatro anos foi concedida uma extensão de rodovias maior do que nos últimos 16 anos. No primeiro mandato da Presidente Dilma, o volume de concessão de rodovias foi maior do que nos mandatos dos Presidentes Lula e Fernando Henrique combinados.

Já na área de ferrovias, a gente construiu mais de mil quilômetros. Deveríamos ter construído mais, por isso estamos com uma proposta para acelerar isso. Nos últimos quatro anos, foram construídos mais de mil quilômetros de ferrovias, mais do que nos oito anos anteriores. Até a Presidente ontem fez uma autocrítica: "Estou me comparando a mim mesma", porque no Governo Lula ela era a Chefe da Casa Civil e administrava o PAC.

Então, acho que é importante termos uma autocrítica, é importante cobrarmos mais, mas é importante também reconhecer o que avançou, principalmente ter muita calma. Eu não acho que o Brasil está quebrado, eu não acho que o Brasil está numa situação fora de controle, eu acho que estamos enfrentando algumas dificuldades que já enfrentamos na nossa história. Já enfrentamos dificuldades como essa no início dos anos 80, já enfrentamos dificuldades como essa no final dos anos 90. Essas dificuldades requerem que a gente adote algumas medidas que são restritivas no curto prazo, mas que viabilizam a recuperação do crescimento mais à frente. Então, é uma questão de perspectiva. Uma medida que pode ter um impacto restritivo nos próximos meses, mas vai viabilizar o crescimento mais rápido no próximo ano.

Agora, há medidas que podem recuperar o crescimento da economia nos próximos meses e inviabilizar o crescimento da economia nos próximos anos. Então, agora estamos tomando os remédios necessários para curar os problemas que apareceram, que são fruto tanto da própria evolução da economia brasileira, como de mudanças no cenário internacional.

Concordo integralmente com o Senador Ataídes, acho que também é a opinião do Senador Donizeti: a chave agora é aumentar a produtividade. O senhor mesmo colocou que o trabalhador brasileiro relativamente tem uma produtividade mais baixa, mas é importante colocar que não é uma falha do trabalhador brasileiro. O trabalhador brasileiro trabalha um volume de horas igual ou maior do que é trabalhado nos países desenvolvidos. A produtividade no trabalho é resultado de várias coisas. Uma das coisas é ter uma melhor infraestrutura: estrada melhor, aeroporto melhor, telefone mais rápido, internet banda larga mais rápida...

O SR. DONIZETI NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Transporte, essas coisas...

O SR. NELSON BARBOSA - Então, é por isso que nosso foco é aumentar a produtividade e a qualificação. Então, estamos tentando fazer isso em quatro eixos.

Um é melhorar o capital por trabalhador, principalmente capital de infraestrutura. É nisso que esse plano se insere, mas não é só logística. É também energia, que vai ser objeto depois de um anúncio de novas iniciativas por parte do Ministro Eduardo Braga. E é também a parte de telecomunicações e informações, que o Ministro Berzoini está liderando.

Além da infraestrutura, educação e qualificação, como os senhores colocaram. E aí entra o Fies, entra o Pronatec. Respondendo a sua pergunta, Senador Ataídes, uma das maneiras de fazer com que o recurso do Sistema S, que é um recurso tributário, seja aplicado em prol da população é justamente o Pronatec, que tem cobrado, cada vez mais, que aqueles recursos sejam direcionados para cursos técnicos com percentual maior de cursos gratuitos. O Governo tem tentando fazer isso através do Pronatec, cada vez mais, para que esses recursos, que são fiscais, sejam aplicados na educação, principalmente na educação das pessoas de renda menor, que não podem pagar pelos cursos.

Além de melhorar a educação e a infraestrutura, há uma terceira via de aumentar a produtividade, que os senhores conhecem muito bem, que não custa dinheiro, mas é bem difícil: simplificar o sistema tributário, simplificar e reduzir a burocracia no Brasil. Estamos tentando fazer isso. O Ministro Afif está liderando o Programa Bem Mais Simples Brasil, para simplificar o dia a dia das empresas e das famílias brasileiras. O Ministro Levy está fazendo as propostas de simplificação tributária e deve apresentar em breve uma nova melhoria no sistema do Supersimples, uma melhoria no PIS/Cofins, que são medidas institucionais que vão resultar em menos horas trabalhadas por parte das empresas e por parte do próprio Governo para arrecadar os seus tributos. Isso é como aumentamos a produtividade.

Em quarto lugar, e não menos importante, inovação. Aumentamos a produtividade inovando. Está aí a Embrapa, está aí a Embraer, está aí a WEG, que fabrica motores elétricos e é uma das principais do mundo, está aí a Marcopolo, uma das principais empresas de produção de ônibus do mundo. É trazer mais inovação.

O foco de tudo é produtividade. E temos várias iniciativas. Esse plano, além de ser uma coisa que esperamos que vai gerar investimento e emprego, vai gerar, sobretudo, aumento de produtividade nos próximos anos.

Ao Senador Donizeti agradeço os seus comentários. Concordo que é preciso estimular mais esse planejamento. Já fazemos isso na Previdência. Na Previdência, por lei, tem de se fazer projeção de 30 anos. No caso do planejamento orçamentário, o horizonte adotado é o horizonte de quatro anos, que é o Plano Plurianual. Todo primeiro ano de mandato, tem de se fazer um Plano Plurianual para os próximos quatro anos. Então, agora, nós estamos preparando o Plano Plurianual que vai ser enviado a esta Casa até agosto, com o plano até 2019.

Na questão da Fiol, ela é uma obra pública. Então, ela está sendo executada dentro do PAC. Devido à restrição orçamentária, essa execução está num ritmo menor do que o inicialmente planejado. Já há alguns setores empresariais que nos procuraram para perguntar a possibilidade de fazer ali também uma iniciativa via concessão. E eu respondi isso à Senadora Lídice da Mata. Segundo esses, haveria a possibilidade de transportar carga do Sudeste, principalmente produtos químicos, para o Polo de Aratu, também integrando com a Fiol. Nós estamos avaliando isso. Neste momento, a Fiol é uma obra pública, e a execução dela continua, mas num ritmo mais devagar, porque estamos nessa fase de restrição fiscal, como todos os senhores sabem.

No caso da BR-153, é uma empresa que está enfrentando problemas de financiamento. Ela está procurando resolver esse problema junto aos bancos, bancos públicos e bancos privados. O Governo espera que isso seja resolvido, mas é um assunto privado. O Governo, obviamente, espera e trabalha para que isso seja resolvido da forma mais rápida possível, seja com essa empresa obtendo o seu financiamento, seja com essa empresa trazendo novos sócios, para continuar as obras. Eu concordo integralmente com o senhor que nós devemos corrigir o problema e punir quem tem de ser punido, mas não punir os trabalhadores e os empreendimentos. Tem de punir as pessoas físicas que, eventualmente, ao final do processo, seja constatado que cometeram alguns erros.

É isso que eu tenho a colocar.

Muito obrigado.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Sr. Presidente, só uma perguntinha muito rápida. Ministro, não me leve a mal.

V. Exª colocou que esses trinta e tantos bilhões recebidos pelo Sistema S através de contribuições são tributos. Eu ouvi isso de V. Exª. Eu pergunto: todo esse dinheiro não teria de compor as receitas da União, Ministro? Eu gostaria de ouvir essa palavra do senhor. Não deveria?

O SR. NELSON BARBOSA - É contado como carga tributária, tanto que é contado como carga tributária pela própria Receita Federal e também pelos institutos que analisam isso. A nossa Constituição não indica que esse recurso deve ser um

recurso da União, assim como, por exemplo, a contribuição para o FGTS é contada com uma arrecadação tributária, mas é um fundo apartado que pertence aos trabalhadores. E há lá um patrimônio cujo excesso, então, é administrado pela União.

A Constituição indica que esses recursos do Sistema S devem ser administrados por essas associações. Prefiro não tecer comentários sobre isso, porque a Constituição já é clara, e o Governo não tem nenhuma iniciativa de mudar esse direcionamento.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO. *Fora do microfone*.) - Mesmo sendo tributo?

O SR. NELSON BARBOSA - Há vários recursos que são arrecadados como tributo, mas há o direcionamento dado pela Constituição Federal. Não faz parte das nossas ações mudar esse direcionamento.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO. *Fora do microfone*.) - Obrigado.

O SR. DONIZETI NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PT - TO) - Ministro, só quero sanar uma dúvida minha.

(Soa a campainha.)

O SR. DONIZETI NOGUEIRA (Bloco Apoio Governo/PT - TO) - O PIB brasileiro retraiu 0,2% no último trimestre. Não é isso? O PIB americano, parece-me, retraiu 0,7%. É isso?

O SR. NELSON BARBOSA - Houve uma retração nos dois países, e acho que a dos Estados Unidos foi maior que a nossa nesse primeiro trimestre.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Quero agradecer ao Ministro Nelson Barbosa, que, desde as 8h30min, está aqui conosco. Quero agradecer seu desempenho, que, para nós, não foi surpresa. Respondeu todas as perguntas com brilhantismo e nos deixou plenamente informados, sobretudo, a respeito do PIL.

Quero agradecer ao Maurício Muniz Barreto, que, aqui, também esteve pacientemente ouvindo todos e participando desta audiência pública.

Quero agradecer a todos os que estiveram aqui presentes.

Peço apenas um minuto ao Ministro Nelson Barbosa, antes de encerrar a reunião, para comunicar às Srªs Senadoras e aos Srs. Senadores que, na data de hoje, neste plenário, às 15 horas, será instalada a Subcomissão Permanente de Acompanhamento do Setor de Mineração.

Peço desculpas àqueles que, pela internet, pela participação interativa popular, fizeram perguntas que não puderam ser respondidas hoje: Anna Flávia, de Santa Catarina; Walter Júnior e Daniel José Alves Fernandes, de Brasília; Isabel Cristina Gregório, de São Paulo; Robson Oliveira, do Rio de Janeiro.

Está encerrada esta reunião.

(Iniciada às 8 horas e 39 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 17 minutos.)