



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

REUNIÃO

01/07/2015 - 17ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Declaro aberta a 17ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária, da atual Legislatura.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da reunião anterior.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

Documentos recebidos pela Comissão.

Comunico o recebimento de ofício da 1ª Secretaria do Senado, que encaminha ofício da Secretaria de Portos, Ofício nº 846, em resposta a outro, de nº 971, originalmente requerimento da Comissão de Serviço de Infraestrutura de autoria do Senador Jayme Campos. O requerimento solicitava informações sobre as instalações portuárias operadas em caráter excepcional, utilizadas por interessado não detentor do arrendamento ou concessão, conforme determinado na Lei nº 12.813, de 5 de junho de 2013.

Cópias deste documento estão à disposição das Sr^{as} e Srs. Senadores.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, gostaria de convidar, para ficar aqui na Mesa dos nossos trabalhos, o Vice-Presidente desta Comissão, Ricardo Ferraço. (*Pausa.*)

Cumpram-se as formalidades.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A presente reunião destina-se à realização de audiência pública em atendimento ao Requerimento nº 36, de 2015, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, aprovado em 17 de junho último, para tratar dos investimentos em infraestrutura de logística, em andamento no chamado Complexo Industrial do Porto do Açú.

Para debater o tema, foi convidado o Sr. Eduardo Parente, Diretor-Presidente da empresa Prumo Logística, a quem aproveito a citação e convido para que tome assento à nossa mesa. (*Pausa.*)

Informo a todos os presentes - já se tornou uma praxe, aqui, a quem nos acompanha pelos canais de divulgação do Senado - que essa reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Portanto, os cidadãos que tenham interesse em participar, com comunitários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, através do chamado Alô Senado.

Inicialmente, eu gostaria de passar a palavra ao Senador Ricardo Ferraço, para que ele possa fazer uma saudação ao nosso convidado de hoje. Ao mesmo tempo, ele dará uma explicação a respeito dos objetivos dessa reunião, do ponto de vista dele, que foi o autor do convite, e logo após teremos a palavra do nosso convidado.

Com a palavra o Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores.

O Dr. Eduardo Parente é nosso convidado. A Comissão de Infraestrutura do Senado se esforça para ter um protagonismo no debate e no encaminhamento desse, que é um dos maiores desafios do nosso País, qual seja, proporcionar uma infraestrutura adequada à nossa atividade econômica, Sr. Presidente.

Nesse contexto de muitos desafios, o Brasil assiste ao desenvolvimento de um empreendimento que é um marco na história do nosso País, não apenas pelo modelo, mas pela velocidade com que esse empreendimento, já em fase de operação, poderá representar não apenas para a Região Sudeste, não apenas para o Estado do Rio de Janeiro, para o Estado do Espírito Santo, mas como solução para o nosso País, exatamente na quadra em que o Governo Federal solicita à sociedade brasileira que nós possamos renovar as nossas esperanças, expectativas em relação a um novo projeto de infraestrutura e logística em nosso País.

Para falar sobre esse projeto, sobre essa conexão, nós convidamos para estar conosco aqui o Dr. Eduardo Parente, que é Presidente da Prumo Logística, e eu acho que, sem mais delongas, é importante que nós pudéssemos passar a palavra para o Dr. Eduardo Parente, para que ele pudesse fazer uma apresentação sobre a sua visão dos desafios da logística em nosso Brasil e de como o Complexo Industrial Portuário do Açu poderá contribuir para o desafio brasileiro.

Então, sem mais delongas, passamos a palavra ao nosso convidado, agradecendo muito a disponibilidade, para que nós socializemos esse conhecimento, essas informações, até porque, pessoalmente, eu estive visitando o Complexo do Açu, que fica na divisa do Estado do Rio de Janeiro com o Estado do Espírito Santo, e voltei impressionado com aquilo a que assisti, porque nós estamos aqui na Comissão de Infraestrutura muito acostumados a PowerPoint, e esse não é um projeto PowerPoint, mas um projeto real, que já contribui com a infraestrutura e a logística em nosso País, e são projetos como esse que poderão fazer o Brasil dar um salto na sua infraestrutura.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Muito obrigado ao Dr. Eduardo Parente, pela disponibilidade.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo, portanto, a palavra ao Dr. Eduardo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Nós estamos falando de porto, só se for para embarcar o leite.

Concedo a palavra ao Dr. Eduardo Parente, nosso convidado, com toda a satisfação, Diretor Presidente da Prumo Logística.

O SR. EDUARDO PARENTE - Presidente, Garibaldi, muito obrigado.

Muito obrigado, Senador Ferraço, pelo convite. É uma grande honra estar aqui apresentando, na Comissão de Infraestrutura, o que é certamente o maior projeto de infraestrutura privado da história do Brasil e - como disse o Senador Ferraço, que foi lá nos visitar num dia de muita chuva, ficou encharcado, de bota e capacete, conosco - foi um PowerPoint há muitos anos e hoje é uma realidade. Então, eu começo explanando a diferença desse projeto para um porto, entre aspas, "normal" brasileiro.

No Brasil, os portos fazem verdadeiros milagres com a infraestrutura existente, até mesmo porque têm um legado: eles começaram - ou pelo menos os principais portos aqui no Sudeste - todos muito pequenos, com uma cidade crescendo atrás, com uma montanha atrás, e acabam sendo infraestruturas que são muito complicadas, na parte do acesso, de serem expandidas e, normalmente, se confundem com as cidades ao redor. Eles não foram planejados, na sua origem, para ter o tamanho que têm hoje.

O Açu é diferente disso. O Açu está no norte do Estado do Rio de Janeiro, quase na fronteira com o Espírito Santo, numa região pouco povoada - é perto da cidade de Campos, no Município de São João da Barra -, e foi todo concebido com a ideia de ser um grande complexo porto-indústria. Similar a isso, só vemos na China e no oriente médio.

Então, um porto pensado 30, 40, 50 anos na frente, em que toda infraestrutura é feita para ter a robustez necessária para ter um complexo porto-indústria que torna não só o porto, mas a indústria, mais eficiente. Isso é único no Brasil e muito raro no ocidente. Mesmo os portos da Europa, que são um grande complexo porto-indústria, começaram muito menores que são e foram sendo expandidos, às vezes, à custa até de remoção da cidade na retroárea. Pensado na sua origem, é muito raro, e, de novo, China e Oriente Médio.

Você me ajuda. Está torto.

O que é importante? Outro dia, fui fazer uma palestra na Firjan, onde estava o Júlio Bueno, Secretário de Fazenda do Rio, e fui apresentado como uma coisa diferente, porque era um porto que só tinha participação privada. E isso, teoricamente, pode até ser considerado verdade na hora que falamos de participação financeira, mas existe uma participação gigantesca do Estado, no sentido amplo da palavra, na realização do porto. Um exemplo disso é que esta Casa aprovou a Lei dos

Portos, em 2013. Não fosse essa, não seríamos o que somos. Então, estou quase vindo mostrar aos senhores aqui o final do trabalho de V. Ex^{as}. Em 2013, houve um grande esforço nesta Casa para isso e estou trazendo aqui o fim.

Há um série de coisas, e estou elencando aqui nesse quadro. O investimento é 100% privado; a dragagem... E vejo muito o Ministro Edinho em diversos eventos com relação à nossa indústria. As pessoas falam muito de dragagem, mas isso não é um problema para nós, porque nós fizemos tudo, nós pagamos tudo. De outro lado, temos a lei acontecendo, promulgada no Congresso; toda a parte de licenciamento feita pelo Estado; temos as ferrovias e os acessos rodoviários vindos pela obra do PIL.

Portanto, não é pouca e, apesar de não ter esse título formal de PPP, acho que é um exemplo de PPP em que entramos com dinheiro e com o risco, fazendo o que fazemos bem, e o Estado tira da frente as barreiras, criando a infraestrutura acessória para que pudéssemos existir. Mesmo na hora em que olhamos o financiamento, que é o outro pedaço importante de contribuição do Estado, o financiamento tem um pedaço muito importante do BNDES, ainda assim o risco é privado, porque ele é toda confiança de dois bancos privados.

A Prumo, a dona do Porto do Açu, é uma empresa brasileira que é listada na Bolsa de São Paulo e tem, como principal acionista, um fundo americano que tem US\$17 bilhões em ativos espalhados pelo mundo, principalmente nas áreas de energia e infraestrutura, e muito apetite de Brasil. Ela tem outros investimentos no Brasil, por exemplo, o gasoduto Brasil-Bolívia. Então, a entrada no Porto do Açu foi uma visão de médio prazo. Entrou com R\$1,3 bilhão e, recentemente, já num ambiente mais complicado em termos econômicos, colocou mais R\$650 bilhões. O total investido, e todo esse dinheiro privado, foi R\$10,4 bilhões, sendo R\$5 bilhões nossos e R\$3 bilhões da Anglo American, e começamos, e essa é a beleza do empreendimento, um pouco bola de neve, a atrair várias indústrias que também investem na região.

Um exemplo que gosto muito de dar: o norte fluminense. Em diversos aspectos, ele depende muito dos *royalties* do petróleo, sendo que os *royalties* não só variam como são finitos, um dia isso acabará, mas isso está começando a ser trocado. Em São João da Barra, um Município que tem um orçamento entre R\$400 milhões e R\$500 milhões, só o porto gerou R\$67 milhões, e ainda estava pré-operacional. Ele está operacional, mas esses R\$67 milhões são do ano de 2014 e começamos a operação só no fim do ano. São R\$67 milhões que são uma receita estável e infinita, começando a ser gerada para o Município.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - *(Fora do microfone.)*

O SR. EDUARDO PARENTE - Exatamente. Já está funcionando.

No porto, temos a Technip, que montou a maior fábrica de tubos flexíveis do mundo e está funcionando desde o ano passado; a NOV, que é a quarta maior fábrica de tubos flexíveis do mundo também - as duas estão operando 24/7; a Wärtsilä, que faz motores e geradores.

Essa primeira fase é muito relacionada à indústria do petróleo, o que, para nós, é muito óbvio, porque estamos na cara da bacia de Campos, quase a metade da distância de Macaé, e o Açu tem uma infraestrutura muito grande. O Porto de Macaé, sem dúvida, é superimportante no contexto nacional do petróleo, mas tem seis berços com uma retroárea muito reduzida. No Açu, são 15 berços com 90 km² de retroárea longe de uma cidade. Vemos as dificuldades de empresas, por exemplo, na Baía de Guanabara, que não conseguem trabalhar com mais do que 6 m de calado. Nossos canais aqui têm 10, 14,5 e 20 m. Então, você começa a poder instalar a indústria na beira do mar de uma forma economicamente muito mais competitiva.

Temos aqui um dos exemplos da obra, e eu gosto muito de falar disso, porque acelerou muito a obra e tornou-a muito mais barata. Na hora em que cheguei, fiquei um pouco preocupado, porque comentaram que era a primeira vez que faziam isso, mas, quando se olha esse método de construção, muitos portos na Ásia são feitos, todos no Japão, na Espanha, na Costa Atlântica, com esses caixões de concreto com 21 m de altura, 24 m de largura e 66 m de comprimento. Eles são construídos dentro daquele dique flutuante, saem dali boiando e rebocados e pesam 15 mil toneladas quando vazios. A gente cava um buraco no fundo do mar, enche o leito de pedras e encaixa esse caixão no fundo do mar. Depois, enche com a própria areia da dragagem e ele passa a pesar mais de 20 mil toneladas. A beleza disso, primeiro, é que é ecologicamente muito melhor porque não se usam pedras muito grandes, mas um material muito mais amigável. É muito mais rápido e muito mais barato. Acho que, em qualquer expansão de porto no Brasil, devia se considerar isso, com uma grande vantagem: do lado de fora, é quebra-mar e, do lado de dentro, é um píer. Isso possibilitou construirmos 4 km de quebra-mar num píer em menos de um ano e 2,6 km de quebra-mar no outro píer em um ano e pouco.

Aqui há um outro exemplo da grandiosidade do projeto.

A maioria dos portos brasileiros são feitos, na sua parte abrigada, num rio ou numa lagoa, num canal. Isso é um canal completamente artificial. Essa draga, em agosto de 2011, entra pela primeira vez na praia e nota-se que ela está jogando areia para trás. Ela acaba se fechando ali dentro, trabalhando e formando um canal de 7 km completamente artificial. Isso barateia muito o porto para toda a vida dele porque não tem nada empurrando areia de dentro para fora, causando

assoreamento, além disso, isso permite que essa primeira perna, que está na fotografia, já tenha 14,5 m de calado. Esse Terminal 2 está completamente pronto: toda a parte de quebra-mar e toda a parte de dragagem prontas, e os cais dos principais clientes também.

Para dar uma noção da dimensão de que estamos falando aqui, o Porto de Açu, hoje, tem 4 km de cais prontos e operando e terminará o ano com seis, e o projeto - só falta construir cais, porque já está tudo dragado - são 17 km. O Porto de Santos inteiro tem 13. Essa é a ilustração da dimensão do que estamos falando.

E aqui um pouco do que estava falando aos senhores: a distância. Estamos naquela ancorazinha, e os campos de petróleo em verde - listamos ali o 1, que é o Roncador, que, se não me engano, produz 256 mil barris por dia. A distância que a gente tem, comparando com outras cidades como Macaé, Rio de Janeiro, como exemplo, e Niterói... Na hora em que a gente passa pelo quarto campo, que é o campo de Lula, já começamos a ficar mais distantes. São os campos do pré-sal. Eles ficam um pouco mais distantes do Açu, mas a exploração do pré-sal tem uma necessidade de retroárea gigantesca, porque são muitos materiais vindo de cara. Então, também somos muito competitivos, mesmo nesses de que estamos mais longe.

Uma pergunta que as pessoas, volta e meia, me fazem: Cadê a carga? Quando a carga chega? Como esse negócio vai se pagar? São R\$10 bilhões de investimento.

A gente resolve muito os problemas da indústria nacional e, quem resolve o problema, a tendência é que ele consiga capturar um pedaço desse valor. Eu elenquei aqui seis exemplos disso.

O primeiro deles sendo a própria redução no custo de exploração e produção de petróleo, dada a redução da distância da bacia de Campos e o modernismo do conceito dos berços que estamos construindo. Serão 15 berços que começam a operar, no segundo semestre desse ano, com uma tecnologia que só existe em um lugar do mundo: no Golfo do México. É a maior base de apoio *offshore* do mundo, o Porto do Açu. Nessa tecnologia, o barco entra em uma garagem e não fica atracado de lado esperando o guindaste trabalhar de lado. Na garagem, os três bordos do barco são trabalhados ao mesmo tempo, o que reduz muito, em até 70%, o tempo de operação do berço.

O segundo ponto: pré-sal. O pré-sal tem um problema gigantesco. Para se exportar a plataforma de operação do pré-sal, ela, por ficar em uma água muito funda, tem que ficar parada porque senão se enroscam as âncoras com os dutos. O navio que vai aliviar o pré-sal, o navio que se chama DPST, é muito menor e muito sofisticado tecnologicamente. Se usamos esse navio para exportação, o pré-sal brasileiro perde a sua competitividade, porque o frete chega a ser multiplicado por seis. Então, esse navio tem que ser transbordado para um navio maior e mais barato. Hoje, isso é feito no meio do mar e é perfeitamente seguro, é feito em diversos lugares do mundo, mas, obviamente, na hora em que se faz no meio do mar, em uma área muito grande, impede-se a navegação. Você tem vários meses do ano ou semanas...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Dr. Eduardo, se me permite, a equipe nossa quer ajustar melhor o telão. É uma questão só de 30 segundos, segundo o universitário.

O SR. EDUARDO PARENTE - Está ótimo. Posso continuar falando ou não?

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

O SR. EDUARDO PARENTE - Está ótimo, obrigado.

O que acontece? Esse transbordo, tem semanas inteiras do ano, durante o inverno, que não é possível ser feito em alto-mar. Hoje, com a exportação em torno de 600 mil barris, esse não é um problema tão relevante. Na hora em que houver uma expansão muito grande disso, não se conseguirá mais fazer esse transbordo no meio do mar. Além disso, atracado, ele é estupidamente mais seguro. Temos um terminal que resolve esse problema, e isso reduz em até 80% o valor do frete.

O terceiro exemplo que trouxe é a questão do gás. Hoje a gente tem uma situação de dificuldade na energia elétrica...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO PARENTE - Só no frete, só no frete.

Na questão do gás, estamos em uma situação de dificuldade com energia elétrica. A forma mais rápida e limpa de se trazer nova capacidade energética é com o gás natural, com termelétricas a gás natural, que precisam de gás natural e, por isso, de um espaço onde se consiga, inicialmente, trabalhar com gás importado, GNL importado, e isso tem que ser num porto. Na hora em que conseguirmos transformar essa primeira, segunda e terceira termelétricas, e temos licença para trabalhar com isso, passamos a ser um grande consumidor de gás. Vislumbrando no assunto, daqui a sete anos, teremos um consumo de 15.000.000 m³/dia. O consumo nacional está em torno de 100.000.000 m³. Com isso, conseguiremos dar destino ao gás associado na produção de petróleo, que fica muito perto da gente também. Isso gerará um efeito muito positivo porque é um gás mais barato que gera energia elétrica mais barata.

Um quarto exemplo é a questão da opção da logística para o petróleo. Há o plano de construir um heliporto lá, um estaleiro de reparo, que é algo, hoje, no Brasil, muito carente. Às vezes, os barcos têm que ir até Singapura ou outros países para serem consertados, mas vamos trazer esse serviço para dentro do Brasil.

Um outro exemplo: vemos, e o Senador Blairo Maggi conhece muito bem a situação do Centro-Oeste, dos gargalos que existem no escoamento da produção, uma oportunidade nova, em um novo lugar a que ainda não temos o acesso que gostaríamos de ter, mas em breve teremos, de um novo ponto de escoamento da produção nacional.

Do lado da sustentabilidade, estamos montando um complexo porto-indústria numa área de bacia aérea virgem. Se imaginarmos a complexidade de outros lugares ou de outras operações na beira de cidade, isto aqui se torna muito atraente. Temos uma preocupação com o entorno. Já gastamos mais de R\$200 milhões em programas que amenizam o impacto do empreendimento na região. Outro exemplo disso é que o complexo - e vou usar um exemplo carioca - tem 130 km², mais ou menos duas vezes a área da Barra da Tijuca e do Recreio, e que, desses 130 km², 40 km² é uma reserva florestal, onde preservamos toda uma região de restinga muito importante. Desenvolvemos tecnologia nova para replantar, fazer um reflorestamento de restinga.

Eu queria pedir um pouco de paciência para apresentar o projeto como um todo.

Este é um desenho - depois disso, eu vou partir para mostrar muitas fotos - só para dar uma noção para os senhores da dimensão de que estamos falando aqui.

São dois terminais. O da direita é o Terminal Offshore, o T1, como chamamos. Temos, no meio, o embarque do minério de ferro, oriundo de Minas Gerais. São mais de 500 km de mineroduto até aqui, criando uma nova alternativa de escoamento. Esse mineroduto começou a trabalhar em agosto do ano passado. Desde outubro, estamos embarcando navios. Já foram mais de 2,5 milhões de toneladas embarcadas ali. Do lado de fora, como eu mencionei, 2,6 km de quebra-mar, que foram feitos com os caixões. Este lado de fora abriga os navios, transbordando do navio muito caro e muito pouco competitivo para o navio grande e mais barato para exportação.

Ressalto que, recentemente, assinamos um contrato com a BG, empresa de origem inglesa, um ícone de segurança em qualquer exploração de petróleo no mundo inteiro, que negociamos durante dez meses. Pessoas do mundo inteiro vieram ver as nossas projeções - o que a Coppe tinha feito, o que a USP tinha feito, o que a MIT tinha feito, como era a construção - e deram o selo de que aquele porto era a alternativa mais segura de transbordo que se têm à disposição na costa brasileira. Na verdade, em terra, é a única.

No outro lado, temos um canal, que eu mencionei para os senhores, de 7 km. Sobre este quebra-mar, eu comentei que fizemos, em um ano, 4 km dele. Temos de um lado toda a indústria que mencionei: Technip, NOV e Intermoor, a base da Petrobras. A Petrobras já tem um contrato com a Edison Chouest para usar 6 dos 15 berços que estão construindo lá, a partir do segundo semestre deste ano. Do lado de cá, o nosso terminal de carga geral, que começa a operar no segundo semestre, em princípio com coque e bauxita, mas, muito em breve, com contêineres também, e o nosso abastecimento dos navios, não só os navios que a BP faz, não só os navios do nosso porto, mas navios do entorno também e as próprias plataformas. Aqui o estaleiro OSX, que entrou em recuperação judicial e teve seu plano aprovado no fim do ano passado. Não é uma empresa nossa. Nós somos locadores e locatários e credores do OSX. Para dar uma noção da dimensão, essa área do OSX é do tamanho de Ipanema e Leblon juntos. É uma retroárea gigantesca para montarmos uma indústria toda atendida no porto, no conceito chinês, que mencionei logo no começo.

Aqui à direita a nossa área de preservação ambiental, a RPPN Fazenda Caroara.

Queria terminar, mostrando algumas fotos.

Esta é uma foto - e o Senador Ferraz pegou muita chuva neste canto - dos 4 km que eu mencionei de quebra-mar, todos eles feitos de caixão. Esse terminal está com o quebra-mar e a dragagem prontos. De novo, a dragagem paga 100% por nós. São 13 km de cais nesse terminal. Essa primeira perna tem 14,5 m de profundidade; a segunda perna, 10 m de profundidade.

Esse é o Terminal Offshore, o T1. Essa ponte tem 3 km. Para dar uma noção de comparação, a distância Ipanema/Cagarras são 4 km. Seria como se houvesse, na Praia de Ipanema, uma ponte que quase chegasse às ilhas em frente. O quebra-mar tem 2,6 km.

Este pier de minério, aqui, funciona desde outubro do ano passado. Essa alternativa de transbordo funcionará a partir do meio do ano que vem.

Aqui, algumas fotos das pilhas de minério. Aqui, separamos o minério da água para poder embarcá-lo. Há um navio sendo carregado. Os navios que estamos recebendo aqui são *capsize*. Cada um carrega em torno de 150, 160 mil toneladas de minério de ferro. Uma nova visão da entrada do quebra-mar; a primeira operação de um navio dentro do terminal

abrigado. No fundo, esses carretéis azuis são a fábrica da Technip; carretéis vermelhos, a fábrica da NOV, e aqui a área da Intermoor, que é uma empresa de ancoragem de plataforma.

Não sei se vocês repararam, mas esse guindaste que estava chegando nesse navio já está aqui em plena operação, carregando uma barça, sendo levada para atender o pré-sal já, com produto fabricado no Açú. Isso é muito importante. Temos hoje em torno de seis mil pessoas trabalhando na obra. Já tivemos doze. Mas já temos 3,5 mil pessoas trabalhando na operação dessas fábricas. Então, são empregos muito bem pagos, com pessoas sendo treinadas, com frequência, no estrangeiro - na Dinamarca, na Finlândia, nos Estados Unidos. A previsão é em torno de sete anos termos quarenta mil pessoas trabalhando diretamente no complexo.

Essa é uma visão da base da Chouest, atendendo a Petrobras. Como mencionei, ela tem aqui os primeiros berços, que são laterais. Isso aqui é concretar aqui atrás, retirar essa berma e passar a operar. E ela começando a fazer as garagens dos barcos. Isso é tudo coberto depois e eles têm uma operação muito mais eficiente.

Essa é a foto de uma das nossas subestações; do nosso terminal multicarga, que começamos a operar agora em agosto. Então, é um píer de quinhentos metros, que construímos em dez meses, uma retroárea gigantesca para começar a trabalhar com contêineres aqui.

Esses são os clientes que já estão ou instalados ou terminando as suas obras. Algo importante que teremos aqui, para frente. Em outubro, nós tivemos a nossa primeira operação de minério; em novembro, a primeira operação comercial no terminal, em terra, no T2; em junho, agora, acabamos totalmente a obra do T2; em setembro, começamos o nosso terminal multicarga; em novembro, começa a operação para a Petrobras da Edison Chouest; em dezembro, a BP começa a oferecer combustível; em agosto do ano que vem, começamos a fazer o transbordo inicialmente de DPSTs para a Suezmax; em 2017, terminamos de fazer a dragagem total, para elevar de 20 metros para 24 metros. De novo, tudo pago com dinheiro privado, para começarmos a fazer operação com os navios VLCC, que são aí sim os maiores navios do mundo.

O que é importante para nós aqui? O porto vira uma área com uma vista muito bonita para o mar, se ele não tem um acesso em terra decente. Hoje, chegamos a receber dois mil caminhões por dia, na obra, sem maiores impactos para a população. Então, é uma estrada que o pessoal que está acostumado com outras estradas de acesso a portos brasileiros fica até bem impressionado. Mas precisamos de muito mais estrutura para isso.

Aí existem duas ferrovias no PIO, que estão contempladas lá: a Transoceânica, a 354; e a outra, para que eu queria sensibilizar os Srs. Senadores, é a que está mais à mão, a mais fácil de fazer, a mais barata, e de forma de engenharia mais simples que é a Rio Vitória.

E a Rio Vitória é uma oportunidade gigantesca de conexão da região norte fluminense, do Porto do Açú, de outros Portos da região, do Sul do Espírito Santo com a malha ferroviária nacional, porque ela liga essa região toda, não só a MRS, que é a ferrovia de Minas, Rio e São Paulo, mas também a Vitória-Minas, que vai a todo o interior aí, até o Centro-Oeste. Então, isso é colocar o nosso porto e a nossa região no mapa brasileiro.

É isso que eu tinha.

Senador, muito obrigado. Obrigado pelo convite, uma vez mais. Eu gostaria de convidar a todos para irem lá conhecer. Conforme eu falei no começo, esse aqui é o fim do trabalho dos senhores, que começaram aqui aprovando a nova Lei dos Portos. Trabalhos muito e estamos vindo aqui mostrar o fim do processo como um todo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu quero, desde logo, agradecer o Dr. Eduardo Parente pela sua exposição, congratular-me com esse magnífico empreendimento, e voltar a passar a palavra ao Senador Ricardo Ferraço, que foi o autor do convite e que certamente fará considerações. Não sei se perguntas, porque ele já esteve lá e talvez....

O SR. EDUARDO PARENTE - Talvez para ajudar a responder.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Talvez já tenha saciado já a curiosidade.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Não, Sr. Presidente, é apenas para fundamentar a razão por que estamos pleiteando ampliar o território do Espírito Santo sobre o território do Estado do Rio de Janeiro: é para que possamos incorporar o Complexo Portuário do Açú ao Estado do Espírito Santo. Não está fácil conseguir o apoio dos Senadores do Estado do Rio de Janeiro, mas essa é uma expectativa grande.

Sr. Presidente, brincadeiras à parte, eu gostaria que o Dr. Eduardo Parente abordasse um pouco mais a sua visão sobre o Plano de Infraestrutura e Logística, lançado pelo Governo Federal, até porque V. S^a vem da área ferroviária. V. S^a foi Diretor da MRS, uma grande operadora do sistema ferroviário no Brasil.

A expansão da malha ferroviária é um desafio extraordinário para que possamos lincar uma infraestrutura como essa ao Brasil produtivo. Enfim, é preciso fazer chegar carga a esse porto para além das cargas que chegam pelo mar e que estão vinculadas à atividade do petróleo e do gás, que é uma atividade estratégica para o Complexo do Açúcar, mas insuficiente para produzir toda a movimentação que pode estar disponível para o País.

Nós estamos debatendo muito a distância do PIL 1 para o PIL 2. O PIL 1 tem características de um sentimento muito ideológico vinculado ao nacional desenvolvimentista, tanto que, no PIL 1, as metas estabelecidas pelo Governo foram muito pouco alcançadas, até porque o Governo montou um sistema em que toda a demanda seria comprada pela Valec. E fazer o mercado acreditar que vão ser investidos bilhões de reais para ter como cliente único o Estado, com essa imprevisibilidade que nós estamos acompanhando no Brasil, é acreditar em Papai Noel.

Pois bem, o PIL 2 traz algumas mudanças. O que nós precisamos debater é se essas mudanças são adequadas para que o ambiente de atração possa se dar a fim de que os investimentos possam acontecer, tamanha a importância, sobretudo, da EF 118, ferrovia que liga o Estado do Rio ao Estado do Espírito Santo e vice-versa, de grande importância para a conexão, porque vai se conectar também à ferrovia Vitória-Minas, que liga Minas Gerais ao Espírito Santo e assim por diante. E não apenas isso, mas também a Região Centro-Oeste, uma grande região produtora de grãos em nosso País.

Enfim, queria uma visão de V. S^a um pouco mais ampla.

Acho que poderíamos também aproveitar a presença aqui, Sr. Presidente, dos Srs. Senadores - Senador Blairo Maggi, Senador Moka, Senador Fernando, Senadores Wilder, Hélio José, Paulo Rocha - para que possamos ampliar esse debate com questões ao Dr. Eduardo Parente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Dr. Eduardo Parente.

O SR. EDUARDO PARENTE - Desde que comecei a trabalhar, trabalho com infraestrutura. Trabalhei em uma empresa de navegação e, depois, por muitos anos, em uma empresa de consultoria americana, somente em infraestrutura, em vários países, e fui Presidente da MRS, que é a maior ferrovia do Brasil em volume de carga, durante cinco anos. Agora, estou nesse desafio.

Estava comentando com o Senador Blairo Maggi, antes de começar, que a minha família é de um lugar chamado Bom Jesus do Gurgueia, no sul do Piauí. Meus avós imigraram para o Rio, e todos nós viramos classe média e estudamos. Quem ficou lá tem, hoje, muito dinheiro, porque aquelas terras, que não valiam nada, de repente viraram um lugar maravilhoso de soja, graças à existência da ferrovia.

Então, a ferrovia é um indutor de desenvolvimento essencial para qualquer país, especialmente um país do tamanho do nosso.

A ferrovia tem uma dificuldade muito grande na sua própria expansão, porque ela é uma coisa que não se paga. Ao se olhar especificamente um investimento, é muito difícil que uma ferrovia fique de pé e se pague, a menos que haja uma grande carga âncora numa ponta, uma mina, um projeto integrado disso. Agora, do ponto de vista social, sim, gera muito desenvolvimento econômico, gera muito desenvolvimento social, diminui acidentes.

Então, a participação do Estado nessa expansão é fundamental, é essencial. Sem a participação do Estado, ela não existe.

Houve um debate muito grande sobre o plano original, e a malha proposta originalmente é o que o Brasil precisa. A MRS é a décima maior ferrovia do mundo. Quando, nos Estados Unidos, eu dizia que transportávamos, em 1 mil milhas, 1,6 mil km, 166 milhões de toneladas, as pessoas tinham dificuldade de acreditar: "Ninguém faz isso em mil milhas". Isso é resultado de um projeto de sucesso das concessões originais de 1997. A MRS saiu de 40 milhões de toneladas para 160 milhões de toneladas, inegavelmente uma grande expansão, se não da malha, da capacidade ferroviária.

E agora o que eu vejo nesse segundo PIL é um pragmatismo muito grande. Na hora que eu vejo as condições que estão postas e o tamanho do plano, eu não tenho dúvida que ele é exequível. Acho que existe um grande alinhamento de estrelas no momento atual, porque não só existe um plano exequível e pragmático, como também uma série de ferrovias estão com as concessões no seu período final e as concessões feitas em 1996, 1997 terminam em 2026, e, como são ferrovias rentáveis, com um volume muito grande de carga, uma escala muito grande, devem, ou pelo menos imagino que poderiam, ter interesse de utilizar essa expansão proposta pelo PIL para renovar as suas próprias concessões. É o alinhamento de uma política pública clara, de uma necessidade, claro, da sociedade e de um espaço onde há um ente privado que poderia, não estou lá, não saberia dizer ao certo, ter interesse de contribuir com capital nesse processo. Então, estou muito animado com o PIL 2, Senador.

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

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

Aqui é pela ordem de chegada, agora, não é? Chega cedo, fala cedo. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É o contrário de "os últimos serão os primeiros". Vamos contrariar o Evangelho.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Cumprimentar, também, o Vice-Presidente, o Senador Ricardo Ferraço, e o Eduardo Parente, que vem até esta Comissão, hoje, não para reclamar, como a grande maioria faz aqui, reivindicar, mas para mostrar alguma coisa já saída do papel, quase pronto ou pronto, funcionando em parte, enfim, um projeto muito interessante. Eu gostaria de parabenizar a sua empresa, que lidera esse movimento, que é a Prumo Logística Global.

Antes de seguir aqui nos meus elogios, eu queria fazer uma constatação história também.

Há muitos empresários no Brasil e no mundo que sonham com as coisas, como falamos no Rio Grande, se atacam a fazer as coisas, e, no meio do caminho, não conseguem levar adiante os seus projetos, mas a ideia fica, e aqui é um exemplo típico disso. O empresário Eike Batista começou esse projeto, sonhou com esse projeto, desenvolveu isso teoricamente, começou no chão esse negócio todo. Em muitas oportunidades, os empresários brasileiros ou outros empresários levam adiante as suas ideias e, talvez por ser antes do tempo, não conseguem, mas o legado fica, e nesse caso aqui está ficando. Eu já vi muitas vezes isso acontecer no Brasil, no meu Estado. Já aconteceu comigo também. Sonhamos com um negócio, começamos a fazer, mas não é bem seu chão, não é bem seu negócio. O prejuízo fica com o empresário, mas a ideia fica com a população, fica como o País e acaba rendendo dividendos, lucro social e econômico, como o que está acontecendo: uma nova região econômica entre o Rio de Janeiro e Espírito Santo que vai fazer toda a diferença do mundo, pelo que foi mostrado aqui.

Só tenho duas perguntinhas técnicas para lhe fazer, mas gostaria de lhe cumprimentar pelo arrojo, pelo projeto, pela decisão de levar adiante, aqui, mais de R\$10 bilhões investidos com a iniciativa privada. Isso nos faz acreditar que o País tem solução. Apesar de toda a confusão, de todos os problemas, quando a iniciativa privada entra, ela é responsável, tem que dar conta de pagar suas contas e, no final, resolve.

Por isso, temos defendido muito a questão das concessões também. A concessão nada mais é do que o País, o Estado brasileiro ceder alguma coisa para outrem cuidar, mas continua sendo do País. Eu sempre disse, na nossa Comissão, que concessionar uma estrada, um aeroporto, uma obra de hidrelétrica, o que hoje é comum, normal, com capital estrangeiro ou de onde venha, não há nenhum problema. O porto está aqui, tem dinheiro de fora, dinheiro de fundo, dinheiro dos bancos, e não vai sair daqui. Não há magia para retirar esse porto e levar embora. Quer dizer, as empresas, os fundos podem não estar nesse projeto, no futuro, mas o projeto estará aí, como as estradas e etc.

Então, sempre devemos tirar este viés ideológico dessa questão: "Não podemos concessionar, porque é privatizar". Não tem nada disso! É simplesmente uma concessão, como é a de ônibus até hoje. As linhas são do Estado. As pessoas pagam para usar o ônibus e o ônibus paga uma outorga para rodar, e assim por diante. Assim é com tudo na vida. Vemos países que se desenvolvem muito mais rapidamente, que têm uma regulação forte, como um país da Europa, os Estados Unidos, porque trabalham dessa forma. Não estão com o viés ideológico de querer controlar tudo, cuidar de tudo, ser dono de tudo, de tabelar lucro, tabelar despesa, tabelar isso. Não é assim que funciona! O mercado é soberano e se sobrepõe a tudo isso. Quando queremos segurar esse touro bravo, ele vem para cima da gente. Não tem conversa. O mundo mostrou que é assim.

Eu quero parabenizar você, Eduardo. Transmita aos seus diretores, aos seus acionistas, o entusiasmo nosso, aqui, do Senado, de ver alguma coisa assim. Já me ofereci antes, e você já fez o convite, e acho que não é só para mim, mas para os demais Senadores que quiserem ou tiverem a oportunidade, para conhecer esse empreendimento. Farei isso, oportunamente, porque, além de estar aqui nesta Comissão, sou um apaixonado por essas obras que modificam o perfil econômico do País, que abrem toda essa questão.

Na área política, o Governo tem errado muito, mas, especificamente nessa questão dos portos, foi um gol favorável. Eu lembro que, aqui, nas discussões que fizemos, eu disse que, depois da abertura dos portos por Dom João VI, quando ele fugiu de Bonaparte e trouxe a coroa portuguesa para cá, foi a primeira grande ação de Governo para modernizar os portos brasileiros. E, a exemplo do porto que sua empresa aqui comanda, outras centenas de novos portos têm sido construídos no Brasil, pequenos, grandes, o que, mais uma vez, mostra que, quando o Estado abre mão, quando o Estado sai da atividade, o setor privado toma conta e as coisas acontecem. Então, eu quero cumprimentar por toda essa atividade.

E duas perguntinhas básicas aqui. Uma por ignorância, eu não sei como funciona. Como funciona um mineroduto? Como é que isso é colocado na ponta? Como é que se separa, depois, da água? Tem processo de secagem ou não? Como é que isso roda? Também não sei se você conhece bem esse assunto. A outra é sobre a entrada desse canal que vocês fizeram

de 7km. Na entrada, deve ter uma briga no mar, o que o mar traz de areia, se bem que não tem o rio trazendo. Vocês têm que fazer muita dragagem nessa entrada ou é algo como "fez, está feito e vamos embora"?

Eram essas as minhas colocações.

O SR. EDUARDO PARENTE - Muito obrigado, Senador. Muito generosas as suas palavras. Tomamos tanta pancada no dia a dia, que é um alento vir aqui e...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - E vi que são 25 licenças ambientais para um porto.

O SR. EDUARDO PARENTE - Quería até fazer um parêntese com relação a licenciamentos e outras licenças, não só as ambientais.

Existe uma vontade grande de acertar no funcionário público. E ouvi uma eufemia, outro dia, que eu achei muito interessante: "Não adianta ir à Polícia Federal 20 vezes, com uma foto 3X4, porque não sai o passaporte". Há ovo ou galinha aqui, também. Há o lado privado com sua dificuldade - como não existe ou não houve, nos últimos anos, um empreendimento desse tamanho, muitas vezes, também não sabemos como fazer - e o órgão sem também saber que legislação aplicar. Então, há um trabalho, mas existe uma boa vontade muito grande.

Com relação às suas perguntas, a primeira, com relação ao mineroduto, junta-se água com o minério na proporção de 60% de minério para 40% de água, na origem. Grande parte é por gravidade, porque está vindo de Minas, em uma cota muito mais alta do que o litoral. Há duas estações de bombeamento até chegar no Açú, onde existe uma filtragem, uma separação do minério com a água. A água é toda limpa. Hoje, até pela atividade industrial ainda estar começando, um pedaço muito pequeno disso é reaproveitado, mas a ideia é reaproveitar tudo na atividade industrial do porto. Então, no porto, há essa separação.

O processo de filtragem é muito parecido. Na mina, há muita coisa que é feita assim também. Nas minas, mesmo as que usam transporte por ferrovia, há um processo de melhoria e beneficiamento do minério que é muito parecido com o processo de filtragem que acontece no porto.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE. *Fora do microfone.*) - Qual a extensão?

O SR. EDUARDO PARENTE - Quinhentos quilômetros, 520 quilômetros.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES. *Fora do microfone.*) - É tudo bombeado ao longo do trecho.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE. *Fora do microfone.*) - São duas estações?

O SR. EDUARDO PARENTE - São duas estações de bombeio já embaixo, porque, no começo, é gravidade e, depois, duas estações na planície, para terminar de chegar ao porto.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE. *Fora do microfone.*) - Qual o diâmetro?

O SR. EDUARDO PARENTE - Eu não sei. O senhor me pegou, Senador. Eu não vou chutar.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Opera o porto, não o mineroduto.

O SR. EDUARDO PARENTE - O mineroduto não é nosso. Começamos a operar depois que o minério chega lá. O mineroduto é da Anglo American.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A iniciativa privada não tem universitário, não. (*Risos.*)

O SR. EDUARDO PARENTE - Não tem ninguém para vir assoprar aqui.

(*Intervenção fora do microfone.*) (*Risos.*)

O SR. EDUARDO PARENTE - Na segunda pergunta com relação ao assoreamento, o que acontece? A região foi escolhida para o porto, porque tem naturalmente um calado, uma profundidade já muito grande na saída. Na carta náutica, embaixo, fica o Farol de São Tomé e um grande pedaço que tem... É a provação de velejadores, porque, na primeira vez, quando se está velejando no litoral, tem que ir muito longe para não encalhar. Forma um banco de areia. Na saída desse canal, à esquerda do quebra-mar, a profundidade natural já é os 14,5 m. Então, não há uma questão grande de sedimentação nessa saída. No outro canal, sim. No outro canal, temos a profundidade natural de 16 m, que levamos até 20 m e vamos

levar até 24 m, um canal que hoje tem 230 metros de largura vai chegar a 280 metros. Ali, sim, prevemos a dragagem de manutenção intensa acontecendo todos os anos, para que possamos manter o mesmo calado.

Como não vim pedir dinheiro para a dragagem original, também não vou pedir para a manutenção. Pode ficar tranquilo Senador.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Imaginando que muitas das concessões do sistema ferroviário estarão vencendo em 2026, 2027, o Governo pode sinalizar com a perspectiva de antecipar a negociação dessas concessões, com a contrapartida não da outorga, mas evidentemente de investimentos na expansão da malha ferroviária? Vou dar um exemplo claro, a Ferrovia Vitória a Minas vence também nesse período, ok?

O SR. EDUARDO PARENTE - Eu não tenho certeza, mas acho que sim.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Mas vamos imaginar que seja nesse período. Pode-se, então, estabelecer uma negociação em torno de ampliar o prazo de concessão e, como contrapartida, fazer os investimentos. É uma forma, parece-me, muito mais inteligente do que estabelecer o critério da outorga, em que o Governo joga esses recursos todos no caixa único do Tesouro e não se vê a expansão dos investimentos acontecendo.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Mas essa questão vale para todos os terminais portuários.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Claro. Perfeitamente.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Se o Governo quisesse ativar os investimentos, no setor portuário, poderia prorrogar as concessões. Iria mobilizar bilhões de investimentos, mas o Governo decidiu fazer concessões onerosas e está aguardando as licitações. Em Suape, há três terminais que voltaram nesse PIL prontos, há três anos, e não lançados, e agora vão demorar mais dois para lançar. Então, essa pergunta, Senador Ricardo Ferraço, é muito importante, e deveríamos debater aqui.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - É uma constatação.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Será que está certa a estratégia de fazer novas licitações ou poderíamos fazer um elenco das concessões que poderão ser prorrogadas, para viabilizar investimentos mais rapidamente, sobretudo nesse ambiente de retração econômica?

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - E *vis-à-vis* com isso uma carteira de investimentos.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Claro.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Nós vamos prorrogar a concessão...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Essa é uma grande ideia para um debate aqui, uma audiência específica trazendo o Ministro de Portos, representantes da Casa Civil, do BNDES, do Planejamento, porque é uma contribuição que esta Comissão pode oferecer à retomada do investimento no País.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Como V. S^a vê essa reflexão?

O SR. EDUARDO PARENTE - Eu queria só dizer ao Senador Garibaldi que ganhei um bilhete aqui também. (*Risos.*)

É dezembro de 26 que vence a Vitória a Minas.

Vamos à colocação do Senador. No mundo todo, no sistema de concessões - e já estudei muito isso -, na segunda metade da concessão, começa-se a discutir a renovação, porque não é de interesse - e o Senador Blairo Maggi colocou muito bem -, pois as concessões estão cuidando, nós não somos as concessões, de um bem público, durante um período que está sob a sua guarda. Quando começa a chegar muito para o fim da concessão, os investimentos em manutenção começam a ficar muito pesados e muito difíceis de serem feitos. Isso não é uma questão nacional, uma questão brasileira. Em qualquer lugar do mundo, discute-se a concessão a partir da metade desse período.

Não conheço o contrato da Vitória a Minas, que é diferente dos outros contratos das ferrovias que foram privatizadas na época da rede ferroviária. A MRS é assim; a FCA é assim; a ALL é assim. Existe a previsão de, a qualquer momento, se fazer uma prorrogação que não seja uma renovação completa. Não precisa ser mais 30 anos, pode ser mais 5 ou 10.

Não sei avaliar, até porque estou de capacete na obra, enfurnado, as alternativas que podem ter surgido desde que saí da concessão, mas entendo que o debate é muito saudável e acho interessante que esta Casa, aproveitando a existência da Comissão, a influência que a Comissão tem, aproveite e promova isso aqui.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Acho, inclusive, Sr. Presidente, que deveríamos evoluir nessa ideia, Senador Fernando Bezerra, para que pudéssemos trazer as áreas do Governo que estão tratando desse tema, ANTT, Ministério dos Transportes, Casa Civil, Secretaria dos Portos, para um debate acerca disso, ou seja, se vamos fazer cessão onerosa, se vamos fazer capital. O melhor caminho não seria que esses recursos fossem, em troca da prorrogação, utilizados para expansão dos vários projetos que estão acontecendo? Em que pese cada concessão, cada contrato ter a sua especificidade, poder-se-ia construir uma grande matriz, uma grande carteira em torno disso.

Acho que poderíamos fazer esse requerimento em conjunto para trazer esse debate, à luz, inclusive, dessas várias oportunidades que estão postas nos mais diversos Estados brasileiros.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Tenho uma pergunta para o Dr. Eduardo Parente. Estava lendo aqui que a infraestrutura do Porto de Açu tem capacidade para movimentar 200 milhões de toneladas por ano. Qual foi o volume de movimento no ano passado? Qual é a projeção de crescimento das cargas nos próximos 5 anos?

O SR. EDUARDO PARENTE - Desculpem-me os jornalistas, porque eles adoram, mas dá um trabalho louco para convertermos tudo que acontece lá em tonelada, porque, na hora em que falamos de um transbordo de petróleo, falamos em barris e, na hora em que falamos de trazer gás, em milhões de metros cúbicos. Então, 200 é a conversão de diversos produtos diferentes, que não necessariamente são medidos em toneladas.

No ano passado, começamos a operar o porto em outubro. Vou chutar, mas não é muito diferente disso. Fizemos 500 a 600 mil toneladas no ano passado, de outubro a dezembro. Este ano, já fizemos em torno de 2 milhões, até agora, e o principal tem sido minério de ferro. O contrato de minério de ferro que temos com a Anglo American é um contrato de *take or pay*. Então, tem uma quantidade, 26,5 milhões de toneladas por ano, chova ou faça sol, numa tarifa predeterminada, e eles estão no *ramp-up*. Eu não sei muito bem quando chegam no 26. Eu já estou recebendo os 26. Os barris de petróleo, que começam a vir a partir de agosto do ano que vem, representam um volume muito grande nessas toneladas. São os dois grandes volumes que tenho. A bauxita começa agora no segundo semestre. Estamos começando com 300 mil toneladas este ano, mas rapidamente chegará em 1 milhão. Então, esses 200 milhões de toneladas é nesses cinco anos. O *ramp-up* é muito acelerado.

Sei que o senhor conhece muito bem a situação de Suape e muitas vezes nos compara com Suape. Suape é um projeto muito bem pesando, como foi o nosso também, e vivi muito Suape quando trabalhei na navegação, nos anos 90, no início dos anos 90. A gente tem uma diferença com Suape. Primeiro que não tem envolvimento do Estado no sentido financeiro e, segundo, a gente tem uma indústria de petróleo muito rica e muito sedenta de infraestrutura na nossa frente. Então, a nossa expectativa é de um desenvolvimento bastante mais acelerado do que foi Suape. Suape, na hora em que chegou a indústria do petróleo, ganhou uma nova dimensão também. A gente está começando com isso. A expectativa é de ser muito acelerado até por ser, existir uma carência de infraestrutura muito grande no Brasil, em especial na região Sudeste e nos nossos Estados. Então, os R\$200 milhões a gente acredita que em cinco, seis anos...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de passar a palavra para o Senador Hélio José, ele é presidente da Frente Infra. Então, ele está convidando as Sras e os Srs. Senadores para a reunião de apresentação de estudo de avaliação dos programas PAC/PIL, o enfoque nos investimentos em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. E isso será realizado no dia 2/7/2015, no horário das 8h30, no auditório do Interlegis.

Com a palavra o Senador Hélio José.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Queria cumprimentar nosso Presidente, Senador Garibaldi, nosso Vice-Presidente, Senador Ricardo Ferraço, e o nosso palestrante, Eduardo Parente - você é parente do Pedro Parente, não? É? -, que tão bem aqui está representando esse empreendimento tão importante do Porto do Açu.

Eu queria, Eduardo, agradecer, Presidente, pelo convite. Reforçar que amanhã...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É amanhã, né?

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - É. No Interlegis, a partir das 8h30, Deputados e Senadores estão convidados, além do setor governamental e produtivo. Se V. Sa estiver aqui, Eduardo, e quiser nos dar a honra da presença, seria muito bom ouvir de você, que é um empreendedor privado bem-sucedido, as suas impressões sobre essa questão desses investimentos na área da infraestrutura, tão importante para o nosso País.

Então, a gente vai estar realizando aqui do lado, no Interlegis, o primeiro debate a respeito de algumas questões, mais ou menos na linha que o nosso Senador Bezerra colocou, e o Ferraço também, da importância de a gente estar dialogando com o Governo e com o setor produtivo formas para a gente conseguir fazer com que se tornem realidade os investimentos

que o PIL está propondo. E seria muito importante que, de fato, ocorresse porque, como você muito bem colocou aqui, as ferrovias podem ser a redenção de um povo, de um país, de uma nação, de um estado. Não é?

Você citou bem a questão do Gurguéia. E eu conheço lá, sei da dificuldade que é. E hoje como está a situação lá muito melhor do que era antes. Eu gostaria de ouvir de V. Sa, dentro da sua análise do PIL, se você vê com otimismo, você que é um investidor privado, a possibilidade de atração de fato de capitais internacionais tanto para os investimentos em portos quanto em ferrovias no País.

Porque eu acho que as rodovias e os aeroportos estão mais ou menos bem encaminhados. Eu acho que as ferrovias, que são fundamentais, e os portos, a gente precisa, de fato, que essa proposta do PIL ande um pouco mais.

Então, eu queria ouvir suas impressões a respeito dessa proposta e se tem algumas sugestões, o seu ponto de vista logístico e de trabalho efetivo que você já realizou nesse investimento tão bem-sucedido a dar para que o Governo, para que nós - eu, que estou na Frente Parlamentar da Infraestrutura - possamos estar colaborando com as entidades públicas no sentido de melhor fazer com que essa proposta vá adiante.

Com relação a essa questão também desse modal ferroviário que você coloca - se esse novo marco que está sendo proposto agora nesse PIL não vai ser mais ou menos como foi o passado, que ninguém quis -, você se lembra que o PIL 1 ficou no zero. Era um investimento grande para ser feito, mas as pessoas não vieram. Por isso, quero ouvir a sua avaliação nessa linha, parabenizando-o pelo bom investimento feito lá, mostrando que a iniciativa privada, quando quer, age, faz, acontece e demonstra que há lucro para todas as partes, para o Governo, para a própria iniciativa privada, para o próprio investidor que vai fazer e utilizar esse importante empreendimento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. Eduardo Parente.

O SR. EDUARDO PARENTE - O Pedro é mais um filho de Bom Jesus de Gurgueia. Ele tem aquele ar mais sofisticado, mas também veio de lá. O pai dele era irmão do meu avô.

A gente está mostrando aqui um monte de fotos bonitas, do porto pronto e da situação muito tranquila. O Senador lembrou muito bem a questão dos empresários brasileiros, grandes empresários brasileiros que investiram muito dinheiro, como Olacyr, Barão de Mauá e outros, que fizeram coisas grandes demais ou perderam o chão.

Então, tivemos muita dificuldade de chegar até aqui, não é um passeio no parque. Houve momentos em que acabou o dinheiro; houve momentos em que a gente teve de ir bater no americano e dizer: "Olha, acabou o dinheiro e precisamos de mais", e mesmo em momento de crise colocou mais.

As pessoas que conhecem o Brasil não têm medo do Brasil, o estrangeiro que conhece o Brasil não tem medo do Brasil, porque precisa de muita coisa, em especial na área de infraestrutura. As questões da infraestrutura são muito mais de não morrer pelo caminho, porque eu adoraria, com essa situação, mostrando para os senhores, estar em 2008 mostrando isso, com todo mundo fazendo fila na minha porta. E não estou, estou pronto num momento de dificuldade, e isso não há como ser previsto.

O PowerPoint, a planilha aceita muita coisa, mas na prática a teoria é outra. Então, a participação do Governo em investimentos muito grandes é fundamental.

Eu não sou mais presidente de ferrovia. Já fui presidente da associação das ferrovias. Então, nesses momentos de dificuldades, parei de olhar por dentro todo o desenvolvimento do PIU. Ei sei, li nos jornais as reportagens sobre o tema - um pouco mais porque tenho um pouco mais de contexto -, mas não vejo dificuldades de atrair investidores estrangeiros, não vejo até mesmo, até porque os ciclos de que estamos vendo são muito longos.

Pessoas me perguntam muito como a crise está nos afetando. Ninguém está aqui olhando 2015, 2016. As pessoas vêm para um investimento desse, pensando em cinco, dez, quinze anos. Hoje, a pessoa que quer se instalar no Brasil, especialmente na indústria do petróleo, tem que ter um visão de longo prazo e nós, a estrutura pronta para isso.

Então, dentro desse contexto, não sei das nuances. Mas acho e, pelo que escuto falar, sugiro aos senhores que convidem aqui a associação das ferrovias para discutir esse tema - existe uma associação muito bem organizada, com pessoas muito competentes para explicar isso muito melhor do que eu. Mas a questão é, criadas as condições, vêm.

As pessoas brincam: "país do futuro". Não é uma questão de ser um país do futuro, e sim da necessidade imensa e de haver capital fora que precise de algum lugar para ir. Então, o capital gosta de ir aonde há necessidade, aonde ele vai resolver algum problema, e aí sim, poder pagar.

As pessoas pensam no capital também como um bando de pessoas que ficam contando dinheiro igual o Tio Patinhas. A maioria do capital, grande parte dele são fundos de pensão, pessoas que trabalharam a vida inteira, juntaram esse dinheiro e querem ter o seu rendimento em torno da sua aposentadoria.

Eu vejo com muito otimismo. Tudo que eu vi é de um pragmatismo muito grande, o marco da forma como era feito anteriormente jogava o risco mais para o futuro e risco é ruim em qualquer momento, ninguém gosta de risco. Mas o risco presente é mais mensurável do que o risco futuro. E os ajustes foram feitos para trazer isso mais para perto do empreendedor, sim.

Havia mais uma pergunta?

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Não. Era nessa linha mesmo, Eduardo.

Fico contemplado com a sua resposta, dizendo que ontem almocei com Vicente Abade, da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária) e com um grupo de pessoas das várias associações ferroviárias. Eles estão otimistas com a proposta, vão amanhã colocar algumas posições nesse debate de que estamos falando e fazer alguns ajustes. E eu sou bastante otimista com relação a essa questão ferroviária.

Outra pergunta que eu tinha feito para você, com a sua experiência no Porto do Açú, sobre as propostas de portos que foram colocadas no PIU, se você também, tal qual nas ferrovias, vê que vão realmente estartar esse sistema.

O SR. EDUARDO PARENTE - Eu acho que vai, sim. A vantagem dos outros portos, comparados com o nosso, é que eles são muito menores. Estamos falando de um terminal aqui, um terminal ali. Então, montar um terminal é uma coisa muito mais simples do que montar um porto inteiro, porque um terminal, normalmente, em muitos casos, inclusive, já vem casado com a carga. Você combina com um grande produtor de químicos de montar um terminal de químicos para ele. Então, é um empreendimento também uma ou duas ordens de magnitude menor.

Eu fico muito animado de ver a quantidade enorme de projetos que há. E tenho a certeza, a convicção de que esse plano é muito sólido e muito pragmático, em todos os aspectos que eu vi dele.

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

Eu queria, Senador Garibaldi, se não for abusar da paciência de V. Ex^a, que lêssemos e, se possível, aprovássemos, excepcionalmente, o Requerimento nº 44, porque ele trata simplesmente de fazermos uma audiência pública para discutir a duplicação da BR-080, que é de interesse do Distrito Federal. Poderíamos fazer excepcionalmente em outra data que não nas quartas-feiras, porque é uma questão mais localizada aqui no Distrito Federal. Então, se V. Ex^a pudesse colocar extrapauta a definição desse requerimento, como Brasília tem pressa, nós ainda faríamos antes do recesso. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vamos verificar se nós temos o quórum para votar requerimentos. Temos?

O universitário já respondeu aqui que há quórum para votar os requerimentos.

Agora, dando continuidade, eu realmente gostaria já de ter passado a Presidência para o Senador Ricardo Ferraço. É porque ele pode tomar gosto. *(Risos.)*

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - O senhor pensa isso em definitivo ou só hoje, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Isso não é pergunta que se faça. *(Risos.)*

Na minha idade, isso pode provocar um abalo.

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agora vou fazer uma pergunta aqui. Enquanto se construía o porto, houve o anúncio pela Ternium, grupo com sede em Luxemburgo, do cancelamento de um polo siderúrgico que seria implantado no complexo do Porto do Açú. Qual o impacto dessa desistência?

O SR. EDUARDO PARENTE - Ela desistiu do Porto, em 2012 ou 2013, assim como a Wuhan teve outra siderúrgica que nos deixou. Para nós, o impacto foi muito grande, porque eram três empresas montando o complexo; duas foram embora, e nós ficamos sozinhos. E ainda tivemos que comprar a parte deles. Isso teve um impacto financeiro razoável.

Agora, para a região é muito ruim. O que acontece? Na hora em que vemos uma siderúrgica ou uma montadora, são indústrias que geram muitos empregos e de muita qualidade. Então, isso atrasa tudo.

Hoje, a indústria siderúrgica não passa por um momento muito bom. Então, apesar de sermos um lugar espetacular para uma indústria siderúrgica, por estar num porto, receber minério e ter gás barato, nós não vemos isso acontecendo no curto prazo. A montadora, não. Nós vemos que existe a possibilidade de conseguirmos atrair.

Então, não é bom, atrasa tudo: atrasa os empregos, os 200 milhões de toneladas, e os 40 mil empregos que vemos lá vão demorar mais para vir. Do ponto de vista financeiro, foi ruim termos que ter posto caixa lá, e gostaríamos muito de trazer de volta, mas hoje estamos equacionados sem eles. O ruim é, na hora em que você desenvolve o projeto em três, você ficar sozinho. É uma coisa por que você se sente um pouco ruim.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Tem uma pergunta aqui que é para testar o Fundo do Empresário. Depois da magnitude do que foi apresentado, a Prumo Logística, no Brasil, está pensando em qual empreendimento agora?

O SR. EDUARDO PARENTE - Ô, Senador... (Risos.)

Falta muito para pagar esse. Isso é uma coisa que as pessoas perguntam muito para mim, assim: "Quando é que fica pronto?" E a resposta é nunca. O de Tubarão é dos anos 60, tem obra até hoje, não é, Senador? Essa é uma coisa...

Então, tem muita coisa para fazer ainda ali, e a gente não tem fôlego financeiro. As pessoas perguntam, por exemplo, se a gente vai entrar na ferrovia. Não, deixa eu acabar aqui, senão, fica um porto e uma ferrovia pela metade; vamos terminar um.

Então, hoje a gente vê muitos negócios, oportunidades de negócios. Eu mencionei um aqui, que é o heliporto. A nossa distância, de novo, para Macaé... O Macaé faz um ou dois voos de helicóptero por dia, para as plataformas; no Açu, poderia fazer até quatro. Então, isso também representa uma grande economia para a Petrobras ou outras empresas exploradoras. E o heliporto custa mais R\$150 milhões.

Então, a nossa visão, como Prumo, é restrita ao porto, pelo menos nos próximos 15 anos. Agora, o acionista, não; o acionista tem vislumbrado outros projetos no Brasil, linhas de transmissão, ou alguma coisa relacionada à Petrobras. Mas isso é separado: eles têm o fundo deles, e a gente tem esse empreendimento para terminar. Mas eu me sinto muito elogiado, com desejo de que a gente faça outras coisas aqui.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de encerrar a reunião, atendo ao apelo do Senador Hélio José e também do Senador Fernando Bezerra - ambos apresentaram dois requerimentos -, com permissão aqui do nosso convidado.

O Senador Fernando Bezerra propõe que, para a nossa próxima reunião, que será realizada quarta-feira, dia 8 de julho, para debater os desafios do abastecimento de água potável e no esgotamento sanitário, em face da crise hídrica. Contemos com a presença das seguintes autoridades: o Governador Geraldo Alckmin, de São Paulo; o Prefeito do Município de Belo Horizonte, Marcio Araujo de Lacerda; o Sr. Édson Carlos, Presidente do Instituto Trata Brasil; o Sr. Roberto Cavalcanti Tavares, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Saneamento. Então, teríamos esses convidados.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 45, de 2015

- Não terminativo -

Nos termos do inciso II do art. 90 do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o inciso II do § 2º do art. 58 da Constituição Federal, requero a realização de audiência pública, a ser realizada no dia 08 de julho de 2015 pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater os "desafios no abastecimento de água potável e no esgotamento sanitário, em face da crise hídrica", com presença das seguintes autoridades e especialistas: Sr. Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho, Governador do Estado de São Paulo; Sr. Marcio Araújo de Lacerda, Prefeito do Município de Belo Horizonte; Sr. Édson Carlos, Presidente do Instituto Trata Brasil; Sr. Roberto Cavalcanti Tavares, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Saneamento (Aesbe); e Sr. Walter Gomes de Sousa, Diretor-Geral do DNOCS (Departamento Nacional de Obras contra as Secas).

Autoria: Senador Fernando Bezerra Coelho

Relatoria:

Relatório:

Observações:

Vou submeter à Comissão esse requerimento.

Se as Sr^{as} Senadoras e Srs. Senadores o aprovam, permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Está aprovado.

Teremos, portanto, quarta-feira, essa importante reunião. Pediria até - eu acho que não preciso nem reiterar muito, porque a Comissão tem sido muito solidária - que pudéssemos amanhecer aqui, às 8h30min da madrugada - para alguns - no dia 8, quarta-feira, para ouvirmos os nossos convidados e debatermos com eles a dimensão nordestina da crise hídrica. Nós sabemos porque somos nordestinos. Está previsto aqui, nesse debate...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - *(Fora do microfone.)*

...Saneamento do Brasil. Ele também é Presidente da Empresa de Saneamento de Pernambuco, da Compesa. Então, ele vai fazer também uma avaliação sobre o enfoque da oferta de água na Região Nordeste.

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

O Senador Hélio José está propondo que, para debater a duplicação da rodovia BR-080, sejam convidadas as seguintes autoridades: Diretor Geral (em exercício) do DNIT, Valter Casimiro Silveira; Presidente da Subseção da OAB de Brazlândia, o Sr. José Severino Dias; um representante do Ministério das Cidades, cujo nome V. Ex^a ainda não propôs, e vamos deixar em aberto; Secretário de Infraestrutura e Serviços Públicos do Distrito Federal, Julio Cesar Peres; Diretor do Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal, Henrique Ludovice; Administrador de Brazlândia, André Luis Queiroz Rosa; Prefeito de Padre Bernardo (GO), Francisco de Moura Teixeira Filho; e ainda representante da Associação Pró-Descoberto, a Sra. Márcia Rosely Carvalho.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 44, DE 2015

- Não terminativo -

Nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, e do art. 90, inciso V, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro sejam convidados para debater a duplicação da rodovia BR-080, em audiência, as seguintes autoridades: Diretor Geral (em exercício) do DNIT, Valter Casimiro Silveira; Presidente da Subseção da OAB de Brazlândia, o Sr. José Severino Dias; Representante do Ministério das Cidades; Secretário de Infraestrutura e Serviços Públicos do Distrito Federal, Julio Cesar Peres; Diretor do Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal, Henrique Ludovice; Administrador de Brazlândia, André Luis Queiroz Rosa; Prefeito de Padre Bernardo (GO), Francisco de Moura Teixeira Filho; Representante da Associação Pró-Descoberto, a Sra. Márcia Rosely Carvalho.

Autoria: Senador Hélio José

Não há data, ainda, fixada.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Gostaria, Sr. Presidente, caso aprovado esse requerimento, que a gente pudesse realizar o debate numa sexta ou numa quinta-feira, conforme acerto com os convidados.

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

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

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Voltada só para esse tema?

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - Essa é a questão, já que é uma questão bastante local.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, eu vou submeter à votação.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Maioria/PSD - DF) - O.k. Eu só queria acrescentar ao Deputado Augusto Carvalho que serão duas mesas no requerimento. Está o.k.?

(Intervenção fora do microfone.)

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

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, submeto a votos a proposta do Senador Hélio José. *(Pausa.)*

Está aprovada.

Pergunto ao Senador Walter Pinheiro se quer participar, já que estamos nos encaminhando para o final da reunião. V. Ex^a sempre traz uma palavra aqui.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Uma provocação... *(Risos.)*

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Ele provocou o Ricardo e, depois, aqui, acho que estendeu a provocação dele.

Não, Presidente, há duas coisas só para as quais eu queria chamar a atenção. Uma, é essa questão aqui da logística - na realidade, até numa expressão aqui adotada pelo representante da Prumo Logística -, que é o que é que cabe no papel. A gente até assistiu muito isso. E nós debatíamos isso outro dia aqui, tanto eu quanto o Senador Fernando Bezerra, acerca dos projetos que foram sendo montados no Brasil sem uma espécie de *link* com as verdadeiras rotas de logística e de infraestrutura, e até do chamado "fluxo de carga", que era a nossa cobrança quando da sabatina aqui dos membros da ANTT.

Então, eu estava aqui conversando com o Senador Ricardo Ferraço, meu caro Fernando Bezerra, exatamente para a gente identificar ali os raios, ou seja, a cobertura. Na Bahia - obviamente que o Sr. Eduardo deve conhecer o Porto Sul -, nós tivemos ali a tentativa de se levar para a região de Suape o que seria a estrutura da ferrovia Transnordestina, meu caro Hélio.

E eu, ainda, estava mostrando ao Ferraço, aqui, um outro erro: a Bahia, meu caro Garibaldi, é um Estado cujo Semiárido é quase do tamanho da Espanha - o Semiárido!; nosso Semiárido tem, mais ou menos, 70% do território baiano; para quem gosta de precisão, 68,6% ou 68,7% do território baiano é o Semiárido. Então, quando a gente pega - aí não estou culpando ninguém do passado, mas é exatamente a ausência de um presente que possa modificar essa situação - as duas principais rodovias baianas, que são duas BRs - a BR-101 e a BR-116 -, todas as duas são litorâneas.

Se você olhar, inclusive, no mapa que existe no prospecto apresentado aqui pela Prumo, nós vamos ver que existe hora em que elas quase se tocam ali na região já próxima a Feira de Santana, já também próxima à capital, a 100km, 110km. A gente até fazia uma brincadeira, em Salvador, quando o cara diz assim: "Daqui para Feira tem quantos quilômetros?" E o outro: "Uma hora?". Antigamente, Salvador-Feira era a uma hora, até que duplicou, e não sei o que, colocaram pedágio, e ninguém mais faz em uma hora. Então, baiano nunca iria dizer assim: "Fica a 110km." Não. "A feira fica a quanto?" "Daqui fica a uma hora."

Esse erro, Presidente, é um negócio brutal. Imagine, em toda a parte do interior da Bahia, não temos rodovia. Tem um projeto com que me bato ainda, há muitos anos, que é o projeto da BR-122 - toda BR que começa com um é norte/sul, é uma BR que tem o eixo norte/sul. A 122 corta a Bahia no meio, Fernando, passa Seabra, vai a Urandi, exatamente no ponto que chega a essa ferrovia FCA, que sai de Montes Claros.

Aliás, ela sai até de outro lugar. Estou pegando Montes Claros, que é o ponto mais próximo da Bahia, até o ponto que conheço razoavelmente bem, porque era o trecho que o meu pai fazia. Meu pai era ferroviário e trabalhava exatamente de Salvador a Montes Claros, Monte Azul. Então, esse ponto chega exatamente ali, toca a ferrovia quase, essa BR. E ela sai ali daquele ponto da divisa com Minas e vai a Juazeiro, cortando a Bahia no meio.

Depois, quando vamos olhar o chamado eixo leste/oeste, para você interiorizar, a Bahia só tem uma estrada de ponta a ponta, a 235, que é a nossa leste/oeste ao norte, ainda faltam vários trechos; a 030, que é a nossa leste/oeste ao sul, seria a rodovia para ser acoplada ao eixo ferroviário da Fiol, não está pronta. Só tem a 242, que é a BR que corta a Chapada, chega a Barreiras.

Então, imagina, estou falando de um território imenso, em que uma única estrada faz o seu corte, ainda que central, no sentido leste/oeste, e as principais estradas do chamado eixo norte/sul, as duas principais, estão coladas no litoral. A 135, portanto, está a quase 900km da 116, e é a estrada que sai do Piauí a Minas Gerais, passando por Barreiras.

Então, esse erro de logística, de infraestrutura para logística, é um negócio fundamental, é o grande problema.

Eu falo isso para quem conhece o Brasil, enfim, quando olhamos o Brasil com suas potencialidades. E aqui vejo o Porto do Açu, a proximidade. Eu estava conversando aqui com o Ricardo Ferraço exatamente sobre o seu raio, eu diria, de abrangência, não só de cobertura, que não se linka com os projetos. De repente alguém percebe e diz: vamos fazer agora a ferrovia saindo do Porto do Açu ao Pacífico. Então, termina a parte de cá, cara-pálida, porque aí a gente...

Se conseguirmos ligar o Porto do Açu aos pontos que chegam à FCA. Eu vi aqui, a FCA toca nesse ponto, entronca, sobe Minas e vem para o Norte. Ela entra para o oeste, chega ao Estado de Goiás, enfim, passa aqui pelo DF. Então, vamos tentar ajustar isso primeiro.

Essa é uma coisa que me dá certa agonia. A gente fica falando de algo adiante e eu não consigo enxergar as potencialidades que eu tenho aqui plantadas. Acho que esse é um gargalo difícil de superarmos. Se por um lado as pessoas que conhecem o Brasil se animam, por outro lado, as pessoas que chegam com esses dados desanimam. Elas chegam e dizem: "Olha, tem todas as potencialidades".

Eu tenho como costume, falando até para o senhor, que é um homem de logística, todas as vezes que viajo a algum lugar, procuro conhecer a estrutura de logística local. Fiz isso muito tempo com aeroportos. Às vezes, desembarcava num

aeroporto e pedia às autoridades portuárias para visitar a sala de controle, comando, até porque aí é um pouco já ligada à minha profissão, para eu conhecer como se dá.

Fiz questão de correr por dentro de várias cidades portuárias, visitar os portos, ver como os caras tinham feito toda a estrutura de logística em volta, para chegada e saída. E a gente fica olhando, às vezes, as coisas. Garanto que, se o sujeito tentar montar aquela estrutura de Hamburgo, não tinha as potencialidades que temos aqui. Aquilo ali é quase que uma fabricação, vamos usar uma expressão assim, para montar aquela baita estrutura.

Aqui a natureza nos deu as condições de fazer isso de forma bem mais barata até. E aí a gente tem muito mais dificuldade. Os caras conseguem produzir, Petecão, de um lugar que não teria infra. A gente teria já, dada pela natureza, a infra inicial. Então, é para isso, Sr. Presidente, que eu queria chamar a atenção. Outro ponto é a proposta do Senador Fernando Bezerra, que a considero oportuna, ou seja, essa questão do saneamento. Eu até cheguei a indagar aqui ao Vice-Presidente se, no requerimento, estava, inclusive, o povo que atua hoje também na iniciativa privada nessa área de saneamento, mas acho que não.

Então, eu acho que é um outro debate importantíssimo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Aí é muita gente.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Também acho.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Já vou incluir aqui o Diretor do DNOCS. Não é?

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - É bom tentar. Nessas audiências, se a gente vai reduzindo escopos, a gente terá a oportunidade até de...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É bom. Dá mais objetividade.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) - Dá, dá. E você pode descer mais a detalhes. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Bem, eu vou...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Há outro tema, Presidente. Se V. Ex^a me permite...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não! V. Ex^a hoje aqui é o principal protagonista, que é a palavra da época. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Para os nossos tempos.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Para o bem e para o mal, não é, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas eu quero registrar, com muita satisfação, a presença aqui do Deputado Evair de Melo, do PV do Espírito Santo. Obrigado, Deputado.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Seja muito bem-vindo, Deputado Evair de Melo.

Senador Walter Pinheiro, nós fizemos aqui um debate que antecedeu a chegada de V. Ex^a, mas eu tenho a certeza de que o concurso e a participação de V. Ex^a neste debate é muito importante. Nós temos um conjunto de concessões ferroviárias que estão por vencer, entre 2020 e 2030, o que pode parecer um tempo muito longo, mas, em se tratando de infraestrutura, é um tempo de curto prazo em razão da necessidade das muitas construções que precisam ser feitas.

Pois bem. Essas muitas concessões estão vencendo. O Governo pode antecipar a renovação dessas concessões como forma de fazer caixa, cessão onerosa, ou o Governo pode criar uma modelagem - existem várias hipóteses - para substituir a renovação dessas concessões por investimento em novas ferrovias, como é a apresentada aqui, a F-118, que liga o Espírito Santo ao Rio de Janeiro e conecta a região Sudeste com toda a malha do Centro-Oeste brasileiro.

O Senador Fernando Bezerra trouxe também aqui um ou dois exemplos do Estado de Pernambuco e assim por diante. Ou seja, debater aqui na Comissão de Infraestrutura que tipo de modelo o Governo Federal estará apresentando à sociedade e trazer aqui a Casa Civil, a ANTT, o Ministério dos Transportes, para que nós possamos aprofundar esse debate. Esse é um debate decisivo para a infraestrutura brasileira, porque, se essas concessões forem prorrogadas e esses recursos forem para o chamado caixa único do Tesouro Nacional, que é uma espécie de Triângulo das Bermudas... Já não bastam os fundos todos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Como se não bastassem os fundos todos: o Fust, o Fundo Nacional da Aviação Civil Regional, que nós votamos aqui no Congresso, no ano passado. Nós o votamos e o debatemos

aqui, longamente, na Comissão de Infraestrutura do Senado, e até hoje não se tem notícia do chamado subsídio para que nós pudéssemos viabilizar o transporte aéreo regional em tantas regiões de nosso País, em que o transporte aéreo não é luxo nem privilégio, mas necessidade para que as pessoas possam ter acesso à saúde; enfim, a condições de vida.

Esse debate foi tratado aqui. Nós vamos fazer esse requerimento. Seria muito importante que V. Ex^a pudesse estar associado a esse esforço. Claro que, sempre, com a coordenação de nosso Presidente Garibaldi.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fora do microfone.*) - Ainda bem. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu quero agradecer, em nome da Comissão, a presença do Dr. Eduardo Parente e dizer que ele hoje trouxe uma palavra de otimismo. Nós vamos sair daqui com o astral diferente: o de que o Brasil vai dar certo nessa área de logística e dará certo em outras áreas, desde que tenhamos homens da competência de V. S^a.

Peço a Comissão para incluir... O Senador Fernando Bezerra, neste instante, pede a inclusão, no debate de quarta-feira sobre a Crise Hídrica, de outro convidado, o Sr. Walter Gomes de Sousa, Diretor-Geral do DNOCS.

Em sendo assim, agradeço ao Dr. Eduardo Parente, mais uma vez.

Encerro a presente reunião, convocando outra para o dia 8, quarta-feira, no mesmo horário.

Agradeço ao Senador Ricardo Ferraço. Se V. Ex^a quiser encerrar, com toda pompa e circunstância, a reunião. (*Risos.*)

Está encerrada.

(Iniciada às 8 horas e 38 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 14 minutos.)