



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

REUNIÃO

15/07/2015 - 21ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Declaro aberta a 21ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da atual Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação das atas das quatro reuniões anteriores.

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

Na impossibilidade do quórum para a aprovação das atas - mas o universitário aqui me disse que está tranquilo. Nada como ter um universitário assim, tranquilo. Às vezes, meio agitado. (*Risos.*)

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública em atendimento ao Requerimento nº 13, de 2015, de autoria do Senador Wellington Fagundes, aprovado no dia 15 de abril último, para tratar do Programa de Concessão de Portos.

Esta audiência pública, desde logo eu adianto, será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania e também do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Para debater o tema, foram convidadas as seguintes autoridades e especialistas, que são: o Deputado Edinho Araújo, Ministro de Estado, Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República; o Dr. Mário Povia, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários; e ainda o Dr. Davi Ferreira Gomes Barreto, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Aeroportuária, Hídrica e Ferroviária do Tribunal de Contas da União.

Antes de convidar as autoridades e especialistas que farão parte da audiência pública, eu, com a permissão das Sr^{as} Senadoras e dos Srs. Senadores, gostaria de iniciar esta reunião com a solicitação feita pelo Senador Valdir Raupp, para que tivéssemos aqui a leitura do seu relatório, submetendo à apreciação do Senado Federal o seu relatório sobre a Mensagem nº 47 de 2015.

ITEM 1

MENSAGEM (SF) Nº 47, de 2015

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, o nome do Senhor RICARDO FENELON DAS NEVES JUNIOR, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, na vaga decorrente do término do mandato do Senhor Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino.

Autoria: Presidente da República

Relatoria: Senador Valdir Raupp

Relatório: Pronto para deliberação

Concedo a palavra ao Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves, Sr^s e Srs. Senadores, nos termos do art. 12 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, combinado com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, a Presidente da República, por meio da Mensagem nº 47, de 2015, submete à apreciação do Senado Federal o nome do Sr. Ricardo Fenelon das Neves Junior, para ser conduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac.

Nos termos do disposto no art. 104, do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre matérias pertinentes ao transporte aéreo e sua respectiva agência reguladora. Ainda nos termos do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal, a Comissão de Infraestrutura deve arguir o indicado e apreciar o relatório com base nas informações prestadas sobre ele.

De acordo com o art. 12 da Lei nº 11.182, de 2005, que criou a Anac, seus diretores serão brasileiros de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados.

O currículo anexo à mensagem presidencial, relata a formação acadêmica e experiência profissional do indicado, que passo a resumir: o candidato é natural de Goiânia, terra do Senador Ronaldo Caiado, e tem 28 anos de idade. É desde 2011 Bacharel em Direito pelo Centro Universitário de Brasília - UniCEUB, onde elaborou monografia de final de curso intitulada "A Autorização no Transporte Aéreo Regular". Portanto, Sr. Presidente, o indicado conhece o setor.

Além disso, em maio do corrente ano, concluiu o curso Master of Laws pela Universidade Georgetown, nos Estados Unidos da América. Consta ainda do currículo apresentado a realização de outros cursos de menor duração, dentre os quais se destaca o "Arbitragem Internacional e Resolução de Disputas", pela mencionada Universidade de Georgetown.

Em termos de desempenho profissional, o candidato atuou como advogado da Arko Advice e dos escritórios Wald Associados, Bittar, Lombardi e Fenelon, e Reginaldo Oscar de Castro, em causas que envolveram, dentre outros ramos, Direito Administrativo, Concorrencial e de Infraestrutura e Regulação.

Cumpre, por fim, relatar que o candidato apresentou todos os documentos exigidos pelo art. 383, inciso I, alíneas a, b e c do Regimento Interno, juntamente com as declarações de que trata o §3º do *caput* do mesmo artigo.

Fica, assim, esta Comissão de Serviços de Infraestrutura em condições de deliberar sobre a indicação do Sr. Ricardo Fenelon das Neves Junior para ser conduzido ao cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil.

É o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Em discussão a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira discuti-la, fica concedida vista coletiva, nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno do Senado.

Como anunciei no início desta reunião, vamos dar início, portanto, a esta audiência pública, que foi objeto do Requerimento nº 13 de 2015, de autoria do Senador Wellington Fagundes, aprovado no dia 15 de abril.

Tenho a honra de convidar para compor a Mesa o Ministro dos Portos, o Deputado Edinho Araújo. *(Pausa.)*

Ao lado do Ministro dos Portos, eu quero convidar para compor a nossa Mesa o Dr. Mário Povia, Diretor-Geral da Antaq, de acordo com o que foi aprovado nesta Casa, solicitação do Senador Wellington Fagundes. *(Pausa.)*

E convido também para compor a Mesa o Dr. Davi Ferreira Gomes Barreto, que é Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Aeroportuária, Hídrica e Ferroviária do Tribunal de Contas da União. *(Pausa.)*

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Sr. Presidente, pela ordem. As inscrições são por ordem de chegada ou temos que nos inscrever?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - As inscrições, para premiar os madrugadores, nós teremos por ordem de chegada.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Tudo bem, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Fique certo de que o Evangelho que diz que os últimos serão os primeiros, nós, com a permissão da Igreja, não teremos a observância disso aqui. *(Risos.)*

Deputado Edinho, é uma honra muito grande contar com a presença de V. Ex^a ao lado do Dr. Mário Povia e do Dr. Davi Ferreira Gomes. Teremos aqui agora um debate a respeito da política de concessão dos portos, de acordo com a solicitação do Senador Wellington Fagundes.

Nós tivemos, na primeira etapa da política de concessão dos portos, um cenário que não foi dos mais tranquilos, mas hoje me parece que o cenário já está com a tranquilidade desejada por todos. Isso é o que nós veremos aqui. E eu queria apenas

dizer a V. Ex^a, que, desde o primeiro momento, Senador Wellington Fagundes, em que fez a solicitação, o Ministro Edinho se colocou à disposição da Comissão. Mas, num primeiro momento, ele ponderou que ainda não tinha sido publicada a segunda etapa da política de concessão de portos e que seria mais oportuno que ele aqui viesse para prestar informações e esclarecimentos já com isso decidido.

Então, desde o dia 15 de abril, nós estamos no aguardo aqui da presença do Deputado Edinho e agora vamos ter esse debate enriquecido com a presença, de acordo com a solicitação do Senador Wellington, do Dr. Mário Povia, que é Diretor-Geral da Antaq, e do Dr. Davi Ferreira, que aqui representa o Tribunal de Contas da União.

Sendo assim, eu vou conceder a palavra ao Deputado Edinho. Conheço o Deputado Edinho já de algum tempo. Ele foi prefeito da sua cidade por três mandatos - dois?

O SR. EDINHO ARAÚJO (*Fora do microfone.*) - Prefeito duas vezes de São José do Rio Preto...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Prefeito duas vezes de São José do Rio Preto, em São Paulo...

O SR. EDINHO ARAÚJO (*Fora do microfone.*) - E de minha terra natal também, Santa Fé.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - E da terra natal dele, Santa Fé. Isso quer dizer que ele é um homem de muita fé.

Na verdade, hoje, como Deputado Federal, já está no quarto mandato. E, convidado pela Presidenta da República, ele está licenciado e ocupando agora o Ministério de Estado dos Portos. Ele é o Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Eu não sei, a essa altura, qual é o sentimento dele: se ele realmente está mais à vontade agora na Secretaria de Portos ou se estava mais à vontade no exercício do quarto mandato de Deputado Federal.

Sempre me perguntam isso, porque eu ocupei o Ministério da Previdência. Sempre me levam a uma comparação: se eu, efetivamente, me senti mais à vontade no Ministério ou aqui no Senado, onde eu já ocupo uma cadeira pelo Estado do Rio Grande do Norte, pelo terceiro mandato. E eu sempre respondo que, na verdade, me deram a oportunidade de exercer cargos no Executivo, porque antes já ocupara outros cargos. E eu digo sempre que estar no Executivo ou estar no Legislativo é uma questão de vocação. A minha vocação eu confesso que é mais, Deputado Edinho, para ocupar aqui a cadeira no Senado, mas não deixo de ter uma saudade aliviada do Ministério da Previdência.

Então, não sei qual é o sentimento de V. Ex^a. Sei que talvez V. Ex^a venha a sentir no futuro uma saudade aliviada, depois desta audiência pública aqui. (*Risos.*)

Mas espero que isso não aconteça. Os Parlamentares é que o dirão.

Então, eu concedo a palavra ao Deputado Edinho Araújo, Ministro-Chefe da Secretaria de Portos.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Muito obrigado, meu caro Presidente Garibaldi Alves Filho, ilustre Presidente desta Comissão de Serviços de Infraestrutura. Quero dizer da minha alegria de voltar a esta Casa, ao Senado, onde muitas vezes estive reunido aqui nas comissões, analisando medidas provisórias e outras missões, em trabalho conjunto da Câmara e do Senado.

É um prazer muito grande, Senador Garibaldi, a oportunidade para saudá-lo como uma das grandes vocações públicas do nosso País, eu que o acompanho desde quando Governador do Rio Grande do Norte. Sei do enorme legado que V. Ex^a deixou naquele Estado e na sua passagem também pelo Ministério da Previdência Social, com a sensibilidade da vocação pública.

Quero cumprimentar aqui os meus companheiros de Mesa. O Dr. Mário Povia é Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq, com quem a SEP interage e tem um trabalho em conjunto. Aproveito para agradecer, meu caro Dr. Povia, o trabalho profícuo da sua equipe. Vejo aqui o Adalberto, que também está como seu diretor. Transmita um abraço ao Fernando, na certeza de que nós temos um grande desafio pela frente. E, à medida em que SEP e Antaq trabalharem juntas, ganha o Brasil na celeridade, porque o Brasil tem pressa.

E a alegria de saudar o meu amigo, o meu colega, Deputado Federal Wellington Fagundes. Não sei se o Senador Wellington Fagundes vai recordar-se - chamei-o de Deputado, porque a nossa trajetória foi longa -, do ano de 1995. Não sei se era o seu primeiro mandato, mas o meu era, como Deputado Federal, mas estivemos numa missão na Bolívia, quando discutíamos o trajeto do gás Bolívia-Brasil, Brasil-Bolívia.

Portanto, desde aquela época e, depois, na luta pela integração nacional com a Ferronorte - hoje não é mais Ferronorte, nem ALL; é Rumo - em Rondonópolis, uma luta em que eu, do lado de São Paulo, o senhor, do lado de Mato Grosso, e

o Moka, do lado do Mato Grosso do Sul, sempre estivemos juntos. Como sabem, iniciei a minha vida pública - e aí eu já começo respondendo à pergunta do nobre Presidente, comecei como prefeito, aos 26 anos...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas, viu, Ministro?

O SR. EDINHO ARAÚJO - Pois não.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - E ainda o nosso Senador Raupp...

O SR. EDINHO ARAÚJO - Sim, aí eu chego lá.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - ...lutando para chegar lá. Aí que nós precisamos ainda estar, ainda...

O SR. EDINHO ARAÚJO - É, aí chegamos lá. Chegamos lá, porque a luta continua, né? O Senador Raupp e a Deputada Marinha querem que esse projeto tenha continuidade. E nós estamos exatamente tratando desse assunto no PIL, que é o novo Programa de Investimentos em Logística. Mas eu dizia...

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Queremos que chegue em Porto Velho...

O SR. EDINHO ARAÚJO - Pois não.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Queremos que chegue em Porto Velho no máximo em cinco anos, a ferrovia.

O SR. EDINHO ARAÚJO - E ela hoje...

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Até Porto Velho. Depois, até o Pacífico, é outra história.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Exatamente, é.

Então, eu queria dizer, Senador Garibaldi, que eu iniciei no Executivo. Eu já disputei 11 eleições: eu perdi a primeira, com 22 anos, candidato a prefeito da minha terra. Estava há oito anos afastado, estudando em Ribeirão Preto, onde fiz clássico - sou do tempo do clássico. Fiz Direito e fiz Filosofia em Ribeirão Preto, voltei, e com 22 anos, fui candidato a prefeito lá. Perdi, graças a Deus. Perdi a primeira eleição com 22 anos, e depois Deus e o povo da minha cidade, da minha região, do meu Estado, me deram dez títulos de representação: um de Santa Fé como prefeito, três vezes estadual no Estado de São Paulo, depois Federal aqui, 94 a 98.

Aí, mudei--me para São José do Rio Preto, uma cidade de 450 mil habitantes, e, quando um político muda para uma cidade, vocês já viram o que provoca, né? E aí eu acabei saindo candidato. A primeira vez que votei em São José do Rio Preto votei para mim, dois turnos; muito acirrada a disputa, dois turnos em 2000, e resolvi um grande problema, que era a falta de água. Sempre gostei da questão estruturante.

E, no segundo mandato, tratamos do esgoto em 100% da cidade, que são obras pelas quais normalmente não se tem muito apreço, porque não são vistas, mas eu considero que são fundamentais. Num primeiro momento, pode ser que a população não compreenda, mas, passado todo esse tempo, hoje, eu percebo o quanto acertei, porque investimos em infraestrutura, e é disso que nós vamos tratar aqui nesta reunião.

Saúdo, portanto, também o Senador Lasier Martins; o Senador Caiado, o meu colega de Câmara dos Deputados, um dos Deputados mais brilhantes daquela Casa. Recordo-me, Senador Caiado, quando estivemos juntos na reforma política e, depois, naquela lei que regrou a migração de Parlamentares para outros partidos. Portanto, temos uma trajetória, uma luta em favor também do agronegócio, que tem sido o carro-chefe deste nosso País.

Saúdo os demais Senadores, as assessorias das comissões e desta Comissão e, se me permitem, vou passar à minha exposição.

Bom, como todos sabem, a Presidenta lançou, no último dia 9 de junho, o Programa de Investimentos em Logística, compreendendo aeroportos, estradas, ferrovias e portos. Essa programação está estimada em R\$198,4 bilhões, todo o programa, sendo que rodovias, R\$66,1 bilhões; ferrovias, R\$86,4 bilhões; a nossa área, portos, R\$37,4 bilhões, e aeroportos, R\$8,5 bilhões.

Bom, no cenário de portos, como todos sabem, a Câmara e o Senado, intensamente, participaram do debate. Na Câmara, nós tivemos uma das sessões mais prolongadas da história: foram 40 horas de debates, e muitos estavam lá - o Deputado Fagundes, o Deputado Caiado, que eu me recordo. E nós estamos, portanto, sob a égide daquela medida provisória, depois a Lei nº 12.815, a Medida Provisória 595, de dezembro de 2012, e a lei, de junho de 2013, que permitiu o aumento de

investimentos em terminais privados, estabeleceu diretrizes para a licitação de novos arrendamentos e renovação dos arrendamentos existentes.

Portanto, nós temos aí: os investimentos privados - o privado é o grande parceiro do sucesso desse programa, objetivando modernizar e aumentar a capacidade dos terminais portuários. Essa é uma grande questão; quem vive esse mundo portuário sabe o quanto é importante aumentar a capacidade, dar escala competitiva a esses terminais. É preciso que tenhamos cais em condições de atracar os navios, que se modernizam a cada ano, e reduzir os custos para atender à demanda por movimentação de carga.

O que aconteceu já sob a nova Lei de Portos?

Nós tivemos aqui já construídos os Terminais de Uso Privado, que, com a nova lei, trazem um fato importantíssimo. Qual é? Antes, os TUPs poderiam transportar, trabalhar só a carga própria. Com a nova lei, isso por decisão desta Casa e do Congresso Nacional, os Terminais de Uso Privado poderão transportar cargas de terceiros. Isso motivou muito o setor. E, para se ter uma ideia do quanto esta Casa contribuiu, nós temos 16 TUPs já construídos, e investimentos da ordem de R\$1,7 bilhão. Autorizados, já temos 20 novos TUPs autorizados, investimentos da ordem de R\$6,9 bilhões. E em expansão, que é um fato também recorrente, quatro expansões, da ordem de R\$2,5 bilhões. Prorrogações: três prorrogações já antecipadas.

O que são as prorrogações? São contratos em vigor, que estão para vencer em 2021, 2022, e o empresário tem direito a uma renovação. Ele solicita antecipadamente, faz um programa do que vai fazer, de qual investimento vai se dar. Portanto, aquele investimento que iria ocorrer em 2025 nós estamos trazendo para hoje, para agora, porque essa é a necessidade do nosso País, e ninguém melhor do que os Senadores e os Deputados, representantes legítimos do povo, para saber o quanto isso representa. Portanto, nós temos aí. E, dessas três prorrogações, duas já se deram no nosso mandato, agora nessa nossa presença no segundo Governo da Presidenta Dilma.

Portanto, nós estamos falando de 43 novos terminais, investimentos da ordem de R\$11,5 bilhões.

Quando se fala do lançamento de todo o programa, nós estamos falando de R\$198 bilhões. Desses R\$198 bilhões, R\$37,4 bilhões estão projetados para os portos.

E aí como nós dividimos esses R\$37,4 bilhões?

Para novos arrendamentos, num total de 50, que já tivemos pelo Tribunal de Contas aprovado o Bloco 1, que significa a construção de terminais, licitação para novos arrendamentos lá no Pará e também em Santos, neste primeiro momento.

Depois, eu vou detalhar onde teremos em diversas outras regiões e Estados do nosso País. Portanto, desses R\$37 bilhões, R\$11,9 bilhões decorrerão desses novos arrendamentos.

Nós temos provocados na SEP, na Antaq, 63 novos TUPs, que são os Terminais de Uso Privado. Isto mostra o aquecimento do setor portuário neste momento: investimentos da ordem de R\$14,7 bilhões

E nós teremos, para completar os R\$37,4 bilhões, 24 renovações de arrendamentos, investimentos da ordem de R\$10,8 bilhões.

Como todos acompanharam, o Tribunal de Contas analisou detidamente a proposta, a consulta, para nós formatarmos o edital, e, de 29 terminais, 9 estão em Santos, neste Bloco 1, e 20 no Pará, investimentos previstos da ordem de R\$4,7 bilhões. Nós vamos realizar licitações em 2015, já, este ano ainda. E este Bloco 1, que foi aprovado pelo Tribunal de Contas - o critério é de maior movimentação, menor tarifa - nós vamos dividir em Fase 1 e Fase 2.

Por que estamos dividindo em Fase 1 e Fase 2? Porque há muitos conflitos, há muitas ações, há muitas demandas. Como nós queremos bater o martelo e estamos querendo fazer a licitação acontecer, nós dividimos a Fase 1, que são alguns terminais que não têm conflito, sendo cinco deles no Pará e três em Santos. Nos cinco do Pará, grãos - esta é a grande necessidade, tendo em vista o desenvolvimento, a produtividade do Centro-Oeste brasileiro e que nós chamamos de Arco Norte; e, em Santos, nós estaremos licitando dois de grãos e um de celulose - de celulose, dois, e um de grãos. Investimentos da ordem de R\$2,1 bilhões.

E aí vem a segunda fase, que já está ali colocada, mas, como nós não temos essa previsão para esse ano, mas estão lá: grãos - Pará, dois; Santos, um... Não, acho que Santos são quatro, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDINHO ARAÚJO - Quatro. Carga geral de contêineres: um, no Pará, e Santos mais dois, e combustíveis, GLP, Pará, mais 12.

Bom, aqui nós temos o novo Bloco 2. O que é esse novo Bloco 2? Nós tínhamos uma previsão de Bloco 2, Bloco 3 e Bloco 4. E aí nós resolvemos, tendo em vista que no dia do lançamento do PIL, esse novo Programa de Investimentos em Logística, a Presidenta baixou um decreto incluindo na modalidade a opção de outorga. E aí nós fizemos uma reavaliação.

Quando isso deu entrada, o Bloco 1, e a previsão, nós estávamos falando de dois anos atrás. Dois anos atrás. Foi em outubro de 2013. Nós praticamente estamos já chegando a dois anos. Então, nós tivemos que rever essas posições e, portanto, nós estamos aí com um novo Bloco 2. Não sei se está aí. Na última segunda-feira, há dois dias, nós publicamos seis PMIs já desse novo Bloco 2, porque a Fase 1 do Bloco 1 nós vamos licitar neste segundo semestre.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - PMI é o quê?

O SR. EDINHO ARAÚJO - PMI é Proposta de Manifestação de Interesse, que é importante, porque aí você mede a temperatura dos interessados. Para se ter uma ideia, lançamos na segunda-feira. Ontem, na terça-feira, eu já recebi interessados e empresários no meu gabinete querendo saber. Hoje, eu tenho outros interessados, das diversas regiões do País, e amanhã também, a minha agenda toda de interessados querendo saber como isso se vai dar; e explicações e orientações da Secretaria.

Então, o PMI mede a temperatura, o interesse do mercado, é isto que eu quero demonstrar aos senhores: que há um aquecimento do setor.

E quero dizer mais. Comparando, eu gostaria de chamar a atenção dos senhores para este detalhe: em termos de movimentação de cargas, Srs. Senadores, nesses cinco primeiros meses, está maior do que 2014. Claro que em grande medida deve-se a grãos, à produção do Centro-Oeste brasileiro.

Bom, eu estava falando do novo Bloco 2. No novo Bloco 2, nós vamos compreender 21 terminais. Olhem onde estão esses 21 terminais: Pernambuco, Suape; Aratu, Bahia; Rio de Janeiro, São Sebastião; São Paulo, Santos; Paranaguá; São Francisco do Sul, Santa Catarina; Manaus; Santana, no Amapá, e Itaqui, no Maranhão. Aí, vejam quantos Estados já estarão contemplados nesse novo Bloco 2. Investimentos da ordem de R\$7,2 bilhões. Possibilidade de licitação por outorga. Esse é o novo dado agora. Esta é a questão. Como nós temos...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Mas já está decidido, Ministro, que vai ser por outorga? Ou é uma opção?

O SR. EDINHO ARAÚJO - Qual?

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Já está decidido que todos esses terminais serão licitados por outorga?

O SR. EDINHO ARAÚJO - Sim, esse será por outorga.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Já está decidido?

O SR. EDINHO ARAÚJO - Já está decidido. Por outorga. Já está decidido, por outorga.

Bom, aí nós temos: quais são as cargas?

- Contêineres e carga geral: Manaus, Paranaguá, Santana, Suape, São Sebastião, São Francisco do Sul;
- Granéis minerais: Itaqui, Paranaguá, Aratu, Suape;
- Grãos: Suape, Santos, Rio de Janeiro e Paranaguá;
- Granéis líquidos: Santos;
- Celulose: Paranaguá e Itaqui.

Investimentos da ordem de R\$ 7,2 bilhões.

A SEP publicou agora, como eu disse, anteontem, seis editais de chamamento público para a PMI, que é, como eu disse, o Procedimento de Manifestação de Interesse. Objetivo: obter estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, para arrendamentos de instalações portuárias.

Agora, eu preciso dizer o quanto é longo o percurso desses processos. Só para dar uma ideia: abriu-se o edital na última segunda-feira, e os interessados têm 30 dias para manifestar interesse - corrija-me aí o Dr. Mário Povia - e depois têm 60 dias; se eles aceitam e vão participar, 60 dias para elaborar; elaborou o trabalho, apresentou na SEP, nós temos aí que fazer uma... Qual é depois? Antes de eu encaminhar para o Tribunal, Dr. Mário Povia, depois para eu encaminhar para o Tribunal. O senhor está me ouvindo, Povia?

O SR. MÁRIO POVIA (*Fora do microfone.*) - Estou ouvindo.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Para eu encaminhar para o Tribunal para licitação, eu ainda vou mais uns... Eu tenho outro...

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. EDINHO ARAÚJO - Então, mais aí... Aí nós vamos submeter ao Tribunal.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDINHO ARAÚJO - É. Então, se nós começarmos agora, a possibilidade de uma licitação, isso é só no ano que vem mesmo. Então, nós temos pressa.

Ontem, juntamente com o Ministro Nelson Barbosa, do Planejamento; o Eliseu Padilha, de Aeroportos; e o Antônio Carlos Rodrigues, dos Transportes, ficamos duas horas no Tribunal de Contas, das 6 às 8 horas da noite, apresentando esse programa aos Ministros do Tribunal de Contas, naquela Corte de Contas, para que nós possamos deixar... O grande problema é ofício para lá, ofício para cá.

Na medida em que pudermos nos entender, neste momento tão difícil por que passa a República, da necessidade de investimento, então, é com essa tentativa e essa busca... Eu quero dizer que foi enorme a receptividade dos Srs. Ministros no sentido de buscarmos entendimento, da mesma forma que estão fazendo Antaq e SEP. Estamos fazendo reuniões em conjunto.

E os senhores sabem das dificuldades que estão tendo os advogados. O meu jurídico é todo formado por advogados da AGU, e houve um momento, os senhores sabem, em que todos eles me entregaram os cargos em comissão. Portanto, eu tenho essa situação e acho que todos os ministérios estão vivendo esta realidade, e uma situação que foi colocada dois anos atrás mudou o cenário, tanto que a taxa de retorno - acompanharam - foi de 8% para 10% ontem, não é?

Uma decisão da Presidenta, do Ministério da Fazenda, aumentando de 8% para 10% a taxa de retorno.

Bom, aqui, o objetivo é obter estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para arrendamentos de instalações portuárias. Estados: são duas áreas no Porto de Santos, duas no Porto de Suape, uma área no Porto do Rio de Janeiro, que é grãos, uma área no Porto de São Francisco do Sul. O investimento dos seis terminais, dessas que nós colocamos o PMI na praça: R\$1,3 bilhão.

Próximo: há pedidos de instalação de Terminais de Uso Privado em 16 Estados - 16 Estados da Federação. Então, 63 novos TUPs poderão ser construídos pela iniciativa privada. Destaco aqui o quanto neste momento - e todos nós sabemos qual é a situação fiscal, financeira, arrecadatória da União, só a iniciativa privada poderá responder. E aí cabe a nós, governabilidade, analisarmos esses projetos, tendo em vista o interesse público, a demanda da região. É claro que, quanto a portos, nós precisamos estar em sintonia com os demais modais, que são os acessos terrestres, os acessos marítimos, que cabem diretamente à minha Secretaria, que são as dragagens, que são recorrentes. Dragagem, se estiver tudo bem, ninguém percebe; mas se o navio não atracar, então, é sério.

Bom, temos aí pedidos de prorrogação: onde estão esses investimentos por Estado? São Paulo...

Quero deixar com o Presidente toda esta apresentação, para que os senhores possam analisar Estado por Estado.

Aí, nós temos todos os Estados com investimentos previstos. São Paulo: R\$11.7 bilhões; Rio de Janeiro, R\$10.7 bilhões; Pará, R\$4 bilhões; Pernambuco, R\$2,3 bilhões; Espírito Santo, R\$1,9 bilhão; Paraná, R\$1,8 bilhão; Maranhão, R\$1,6 bilhão; Bahia, R\$1,5 bilhão; Amazonas, R\$ 983 milhões; Santa Catarina, R\$360 milhões; Rio Grande do Sul, R\$123 milhões; Amapá, R\$48 milhões; Rondônia, R\$43 milhões; Acre, R\$30 milhões; Mato Grosso do Sul, R\$30 milhões; Goiás, R\$ 6,5 milhões.

E aí, como cada Senador tem interesse no seu Estado, eu vou disponibilizar aqui todas essas informações, para que possamos ganhar tempo e ouvir os demais companheiros de Bancada e, mais do que isso, ouvir os questionamentos que os senhores poderão nos apresentar.

Já estou concluindo, Sr. Presidente.

Então, em derradeiras palavras desta primeira participação, eu quero dizer que o setor está aquecido. Nós temos dragagens sendo licitadas no Rio Grande, no Paraná, em Paranaguá, no Rio de Janeiro, em Santos e Espírito Santo. Nós temos grandes obras sendo realizadas, que são necessárias, principalmente em Santos - é recorrente ali o assoreamento. Tendo em vista a falta de corrente marítima, isso tem provocado constantemente o assoreamento, e o assoreamento é uma grande batalha que o homem trava contra a natureza, para que se possam atracar os grandes navios que crescem a cada ano.

Eu quero agradecer, Sr. Presidente, e agradecer a atenção de todos os Srs. Senadores e Senadoras. Coloco-me à disposição para eventuais perguntas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Deputado Edinho Araújo, Ministro de Estado, Chefe da Secretaria de Portos.

Concedo a palavra ao Dr. Mário Povia, que é Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq. Ele é especialista em regulação de serviços de transportes aquaviários e tem um rico currículo que nos chegou às mãos.

Neste instante, queria conceder a palavra a V. S^a, Dr. Mário Povia.

O SR. MÁRIO POVIA - Obrigado, Presidente Garibaldi Alves.

Antes de iniciar, tenho uma singela apresentação a fazer.

Bom dia a todos. Quero cumprimentar, na pessoa do Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, S. Ex^a o Senador Garibaldi Filho; também o Senador Wellington Fagundes, autor do requerimento desta audiência; nosso Ministro Edinho Araújo; Dr. Davi Barreto, Secretário do Tribunal de Contas da União, em nome de quem cumprimento todos os Parlamentares aqui presentes. Também cumprimento o meu colega de diretoria, Dr. Adalberto Tokarski, aqui presente; o Guilherme Penin, o Secretário Executivo da Secretaria de Portos.

Eu tenho uma apresentação bastante singela por fazer. Vou me policiar para não repetir a apresentação bastante completa feita pelo Ministro Edinho. Antes, porém, gostaria de salientar alguns aspectos do setor portuário brasileiro, que reputo de relevância para tratarmos aqui neste fórum.

Primeiramente, citar o planejamento logístico integrado que está servindo de base para a consecução de ações do novo marco regulatório, isso, de *per se*, já justifica a opção adotada pelo Governo Federal de, ainda que transitoriamente, centralizar o controle de medidas relativas ao setor portuário nacional.

A exemplo do que ocorreu com a Antaq, em 2001, e com a Secretária de Portos, em 2007, a criação de uma empresa pública voltada à logística brasileira agrega, sobremaneira, valor nas questões envolvendo ferramentas e planejamento, multimodalidade, desenvolvimento das hidrovias, fortalecimento da navegação de cabotagem e, bem assim, dar maior agilidade à obtenção de licenças a empreendimentos. Eu me refiro aqui à Empresa de Planejamento e Logística, EPL, que em muito tem contribuído também nessa nova etapa de uma visão logística integrada, de uma visão holística do setor.

Dizer aos Srs. Parlamentares aqui presentes que os estudos encaminhados ao Tribunal de Contas da União, visando ao arrendamento a que se referiu há pouco o nosso Ministro Edinho, de 29 áreas localizadas nos Portos do Pará e de Santos, integrantes do chamado Bloco 1 do programa de licitações, são estudos de boa qualidade, que se valeram das diversas ferramentas de planejamento elaboradas pelo Governo Federal, dentro de uma visão e cenários de planejamento e logística integrada e que serão a base para as licitações que pretendemos empreender a partir da sua recente aprovação por parte da Corte de Contas Federal.

Ratificar o compromisso incondicional da Antaq em prover o setor aquaviário nacional de segurança jurídica e estabilidade regulatória, questões indissociáveis das boas práticas regulatórias; também o nosso compromisso de propiciar ao setor condições viáveis ao investimento.

A nossa agência tem um diálogo muito bom com todos os atores que constituem o setor portuário, sejam eles empreendedores, sejam eles usuários ou o próprio Poder Público.

O modelo de exploração da atividade portuária, seja do ponto de vista das disposições legais, seja pela opção regulatória adotada, tem-se mostrado atrativo do ponto de vista econômico-financeiro.

O Ministro Edinho acabou de comentar sobre isso.

A viabilidade se mostra presente em qualquer dos regimes jurídicos previstos na legislação brasileira. É dizer: o arrendamento nos portos organizados ou o regime autorizativo para a construção e exploração de terminais de uso privado, esses últimos já apresentando números bastantes pujantes a partir da entrada em vigor do novo marco regulatório, sinérgico àqueles que operam em cadeias verticalizadas, e rentável aos que fazem da logística a sua atividade-fim, é certo que há demanda tendente a viabilizar novas instalações portuárias de norte a sul do nosso País.

Temos absoluta convicção, portanto, de que as licitações que se pretendem realizar, de aéreas e instalações portuárias localizadas dentro dos portos organizados, os arrendamentos, estarão permeados de grande interesse e sucesso.

A preocupação do Governo Federal para com a atividade de gestão das Companhia Docas Federais é outro tema que vem a reboque do marco regulatório. Por ser mais um ato de gestão do que propriamente uma disposição legal, pode ser que tenha passado despercebido ao público em geral, mas foi um tema muito discutido e que culminou, inclusive, com a alteração dos estatutos das Companhia Docas, com a contratação de uma consultoria para avaliar o seu desempenho e com a implementação de um sistema de remuneração variável de seus dirigentes, mediante o estabelecimento e cumprimento de metas, dentre outras medidas.

É fundamental que estejam à frente das autoridades portuárias gestores competentes e comprometidos com o setor. É impressionante, senhores, a diferença que faz um bom dirigente à frente de uma companhia, mesmo diante dos escassos recursos, dos percalços e dos desafios que se lhe são impostos.

Gostaria de citar também a criação do Conaportos, central e local, colegiado que se vem debruçando na busca de soluções sistêmicas para os problemas que afligem os portos, dado o grande número de autoridades intervenientes que atuam simultaneamente naquela atividade.

Avanços significativos já ocorreram e estão por acontecer em curto prazo. Falo da implementação do Porto 24 horas, da busca de uma maior dinâmica na liberação de cargas destinadas ao comércio exterior ou dele provenientes, mediante um grande esforço que vem realizado pela Receita Federal, pela Anvisa e pelo Vigigiagro no sentido de reduzir os prazos de liberação das mercadorias e sistematizar as fiscalizações e as vistorias.

Também o Porto sem Papel, que vem sendo desenvolvido pela Secretaria de Portos, e o Portal Único do Comércio Exterior, do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, são ferramentas aliadas no sentido de buscar a desburocratização do setor. No mesmo sentido, busca-se um acompanhamento mais próximo da atividade de praticagem. Para isso, foi criada a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, a CNAP. O Plano Nacional de Dragagem, em sua segunda versão, o PND 2, vem dotando os principais portos organizados brasileiros de profundidades maiores em seus canais de acesso.

Chamo atenção para as estatísticas do Porto de Santos, por exemplo, que vem batendo sucessivos recordes de movimentação de carga, mas vem apresentando redução do número de atracações.

Esse, senhores, é um dos principais indicadores de eficiência que chamamos de nível de consignação. Em outras palavras, há menos navios carregando mais cargas, o que tende a reduzir o custo dos fretes, e, por via de consequência, o chamado custo Brasil, um dos pilares, aliás, do novo marco regulatório.

Mais recentemente, a Secretaria de Portos da Presidência da República realizou audiências públicas visando a colher contribuições para uma proposta de concessão dos serviços de dragagem nos principais portos nacionais.

Trata-se de mais uma importante iniciativa no sentido de transferir à iniciativa privada a atividade de execução de tais obras, na medida em que a contratação desses serviços vem-se constituindo em verdadeiro entrave para a perene realização da atividade.

Questões burocráticas, que dificultam a atividade do gestor na administração pública, impugnações administrativas e judiciais conduzem a uma maior participação de investimentos privados no setor, inclusive no que se refere a assegurar a provisão de infraestrutura.

De nossa parte, da Antaq, estamos evoluindo a passos largos em nossas novas competências. Alteramos nosso Regimento Interno para dar maior agilidade às atividades da agência; promovemos a revisão de todo o nosso arcabouço normativo, restando apenas duas ou três normas que se encontram em estágio avançado, em fase final de execução.

Estamos preparados para realizar as licitações do Bloco 1 e, em curto prazo, junto com a Secretaria de Portos, analisar os estudos dos demais blocos.

Nosso concurso público já foi homologado e contou com a recente autorização do Ministério do Planejamento para as respectivas nomeações. Já estamos recebendo novos servidores para fazer frente às novas demandas da agência.

Estamos instalando postos avançados nos principais portos brasileiros, visando ao acompanhando perene da situação operacional dos terminais. Medidas objetivas, visando a cobrar eficiência dos terminais portuários, estão sendo tomadas.

Eu gostaria de citar o Plano de Escoamento da Safra desenvolvido no início do ano passado no Porto de Santos, com um sistema de agendamento de veículos eficiente, que praticamente eliminou gargalos de acesso terrestre nos dois últimos anos e que contou com a participação da Secretaria de Portos, do Ministério dos Transportes, da ANTT, da Antaq, da Codesp, do Governo do Estado de São Paulo, da Polícia Rodoviária, das prefeituras dos Municípios de Santos, Guarujá e Cubatão, além dos gestores dos Pátios de Triagem e dos principais terminais de grãos localizados naquele porto.

Cito também o convênio entre a Antaq e a ANTT, com vistas à obtenção de ganhos de sinergia no tocante à fiscalização de operações ferroviárias realizadas dentro dos portos organizados. Uma sistemática aproximação da agência com usuários do setor vem permitindo uma forte atuação de regulação nas pontas da cadeia logística, ou seja, na beira do cais.

Faço menção aqui a acordo recentemente firmado com o Sistema Fiesp-Ciesp, aos diálogos permanentes com a AEB, Anut, CNI, CNT, Cecafé e a Aexa, com resultados imediatos.

Busca-se, efetivamente, assegurar a prestação do chamado serviço adequado no âmbito do setor aquaviário nacional. Em meu juízo, nosso principal desafio atualmente encontra-se fora dos portos organizados. A relação porto/cidade, os acessos

terrestres, uma melhor distribuição na utilização dos modais de transporte, privilegiando ferrovias, hidrovias e a navegação de cabotagem é tema que deve estar na ordem do dia de nossas agendas.

E aqui eu gostaria de sugerir ao Presidente Garibaldi Filho e ao Senador Wellington Fagundes, muito ligado às questões da logística, que promovam também, nesta Comissão, uma audiência específica para tratar do desenvolvimento do modal aquaviário, das hidrovias e da navegação de cabotagem, estas, sim, merecedoras de uma atenção especial e urgente no presente momento.

É necessário evoluir também no sentido de buscarmos uma facilitação de procedimentos, diminuindo burocracias e evitando retrabalhos, sempre tendo em mente a eficiência e a celeridade administrativas.

Eu gostaria de concluir aqui, antes de ir para a minha apresentação, que vai ser bastante rápida, com uma mensagem de otimismo.

Eu quero crer que o biênio 2015/2016 se constituirá na hora e vez dos portos e do setor aquaviário nacional como um todo, na medida em que o último entrave para a continuidade da viabilização de investimentos do novo marco regulatório foi superado com a aprovação, pelo Tribunal de Contas da União, dos estudos tendentes a viabilizar a licitação de arrendamento do chamado Bloco 1.

Vou iniciar a minha apresentação e vou me policiar para não ser repetitivo com o Ministro Edinho, que já apresentou muitos dos dados que estão aqui.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu quero fazer um apelo ao Dr. Mário Povia...

O SR. MÁRIO POVIA - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - ... porque nós temos, hoje, o penúltimo dia de funcionamento do Congresso Nacional antes de entrar em recesso. Então, vários Senadores têm outros compromissos em outras comissões. Farei um apelo para que V. Ex^a ...

O SR. MÁRIO POVIA - Em cinco minutos eu concluo.

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

O SR. MÁRIO POVIA - Farei isto, Presidente, com todo o prazer.

Essa é uma rápida linha do tempo do setor aquaviário brasileiro.

Nos anos 60, a criação das Docas.

Em 1975, a criação da Portobrás.

Em 1990, sua extinção.

Em 1993, a Lei dos Portos, a antiga Lei dos Portos, a Lei nº 8.630. Aí, um marco importante, pois, o Estado deixa de ser operador portuário. As operações já estão, portanto, há 22 anos, com a iniciativa privada. Então, em qualquer dos regimes, seja dentro dos portos organizados, seja no regime autorizativo, quem, efetivamente, atua na operação portuária, no Brasil, hoje, é a iniciativa privada, mesmo dentro dos portos organizados.

Chamo a atenção para a criação, em 2001, da Antaq.

Em 2007, criação da Secretaria de Portos.

Aqui, faço até menção a um pronunciamento, à época, do Presidente Lula, que dizia que, com a criação da SEP, ele resgatava e dava ao setor um resgate de alguns anos em que o Estado havia meio que deixado de lado o setor portuário.

Efetivamente, a criação da SEP deu uma nova dinâmica, uma nova prioridade para o setor portuário brasileiro.

E em 2013, o novo marco regulatório, a Lei nº 12.815, que já vem a reboque da Medida Provisória nº 595 e, depois, do Decreto nº 8.033, que regulamentou a lei.

O Brasil, todos sabem, tem 8.511 quilômetros de litoral. Daí a necessidade de nós trabalharmos e incrementarmos a navegação de cabotagem, repito, ainda subutilizada no nosso País, a exemplo, também, do que ocorre nas vias interiores, nas hidrovias.

Aqui, rapidamente, o gráfico de como vem se mostrando a movimentação portuária brasileira. Isso está em milhões de toneladas. Reparem que, mesmo com o PIB de lado, a movimentação é alavancada, e nós temos, aí, sim, que olhar para um horizonte com um cenário bastante desafiador.

Aqui, dados do Plano Nacional de Logística Portuária, desenvolvido pela Secretaria de Portos. Nós vamos crescer em torno de 150% no período de 2012, na base de 2012, até 2030, o que mostra, efetivamente, que temos que, dado a um

esgotamento ou a condições de infraestrutura limitadas, trabalhar muito a questão da eficiência. Para que esse número ocorra, basta ver a previsão de crescimento aí totalmente factível e totalmente dentro da realidade.

Aqui, as ferramentas de planejamento utilizadas. É só para portos. Chamo atenção para o fato de que esse marco regulatório, efetivamente, se constituiu numa integração de planejamento logístico integrado.

As ferramentas de planejamento portuário, enfrentamento de gargalos, provisão de um choque de infraestrutura, otimização da exploração dos portos organizados, a facilidade de implementação de TUPs, um planejamento integrado dos modais de transportes, o aumento da competitividade, um assunto muito caro à Agência reguladora - e a melhoria da qualidade de prestação de serviços com consequente redução de custos. Isso é subjacente ao nosso planejamento.

Aqui, um breve histórico do novo marco regulatório.

As diretrizes do novo marco regulatório. A Antaq vem se debruçando muito em cima destas questões: modernização portuária, modicidade, publicidade de tarifas e preços, modernização e otimização da infra e supraestrutura existentes, aumento da oferta de infraestrutura e estímulo à concorrência.

Hoje, a Agência está focada em dar efetividade a essas questões.

Aqui, os regimes jurídicos de exploração, concessão, delegação de portos organizados, autorização de terminais privados e o arrendamento, que é a exploração de áreas dentro dos portos organizados.

Aqui, os portos todos. Nós deixamos de fora o Porto de Rondônia, só para citar aqui, Senador Valdir Raupp, mas são 34, e o Porto de Rondônia está nessa conta, só não está citado aí o Porto de Porto Velho.

Os arrendamentos, as diretrizes do Programa - o Ministro já falou sobre isso, não vou repetir -, os critérios de seleção, de que o Ministro também já tratou.

Vou passar rapidamente, vou passando aqui, Senador Garibaldi Filho, já lhe atendendo.

O Ministro também já falou do arrendamento do Bloco 1 - isso já foi abordado na apresentação dele - e também já falou da nova conformação do Bloco 2, com investimentos associados aí de 7,2 bilhões.

Nós temos aqui outra vertente de investimento, as prorrogações antecipadas dos contratos de arrendamento. Temos aí 23 pedidos em análise, o Ministro já assinou três, com investimentos associados de 11,2 bilhões. Chamo atenção para o fato de que esses investimentos são imediatos e essas empresas já estão explorando a atividade, já tem licenciamento ambiental. Daí a necessidade de darmos celeridade nessas análises.

Terminais portuários privados. Eram 128 antes do novo marco. Os números são bastante pujantes. Essa é apenas a forma da modelagem. Nós já estamos com 35 contratos assinados - o Ministro também já passou esses números todos -, mas vejam que há 63 novas outorgas em análise na SEP e na Antaq. Então, vejam que nós estamos, nesse curto espaço de tempo, de dois anos do novo marco regulatório, praticamente dobrando a nossa série histórica de terminais de uso privado. Senhores, esse número é bastante significativo.

O novo marco nos fez também mexer com todo o arcabouço regulatório da Agência. Aqui estão as resoluções de que estamos tratando. E, como disse aos senhores, a pesquisa de satisfação de usuários é uma necessidade que a Agência tem de estar próxima dos usuários.

Eu já estou concluindo, mas vou pedir mais um minuto só, Senador.

Aqui, notícias que nós trazemos da imprensa. Não são notícias do Governo Federal, da Secretaria de Portos ou da Antaq, mas notícias de imprensa que dão um pouco do retrato do que é o setor portuário hoje. São, todas, notícias do ano de 2015. Não tem nada de 2013, de 2011 ou de 2007:

"Libra a Multiterminais investem um bilhão". Isso é no Rio de Janeiro.

"Porto de Santos bate recorde de movimentação em maio", de maio de 2015.

"Porto de Paranaguá bate recorde de exportação de grãos no mês de junho", de junho de 2015.

"Portos baianos batem recordes em 2014". É uma notícia de 2015 que se refere a estatísticas de 2014.

"Porto do Rio Grande atinge recorde histórico de movimentação em um mês", de abril de 2015.

"Porto de São Francisco do Sul bate recorde de movimentação". Isso também é estatística de 2014.

"Movimentação de cargas em Suape bate recorde".

O número em Suape é impressionante. No primeiro trimestre, o crescimento é de 32,7%, senhores.

"Porto de Itaquí, recorde de movimentação".

Aí, também o número é de quase 40% em relação ao mesmo período de 2014.

Porto de Natal - Senador Garibaldi Filho - junto com o terminal salineiro de Areia Branca, o crescimento é de 15%

"Mais um recorde em Capuava".

Estamos falando aqui de Vitória, no embarque de granito.

"Pecém, novo recorde em toneladas transportadas".

Pecém cresceu 31% em 2014.

"Porto do Açú terá base *offshore* com quase 600 mil metros quadrados".

O Porto de Açú é um terminal de uso privado no norte do Estado do Rio de Janeiro. Essa é uma notícia que nos chegou recentemente. Esse terminal do Grupo *Edison Chouest*, que é um grupo americano, será o maior terminal *offshore* não do Brasil ou da América Latina, mas do mundo. Os números são impressionantes: 10.800 embarcações por ano e 1.030m de frente de cais. Para um terminal que vai fazer *offshore*, vai atender pré-sal, é um número bastante pujante.

"Embraport registra recorde operacional". Também é um TUP em Santos. Recorde alcançado na movimentação de navio.

"APM Terminals em Itajaí bate mais um recorde de produtividade"

São todas notícias de 2015.

"BTP [outro terminal em Santos] registra a maior média de produtividade de suas operações.

Santos Brasil - em Vila do Conde, no Pará -, terminal de contêineres também bateu recorde em uma operação. Em Imbituba, também um terminal bate recorde em operação, Santos Brasil, de novo aqui, em Santos.

Era isso que eu queria dizer, que temos notícias boas... Acho que pulei até uma última lâmina aqui: Itapoá também com recorde; temos Portonave, em Santa Catarina; Deicmar, em São Sebastião, em São Paulo. São notícias pujantes do setor portuário. Nós não estamos dizendo que está às mil maravilhas. Nós temos que melhorar, nós precisamos trabalhar fortemente para dar celeridade, para dar respostas rápidas para a sociedade, temos que vencer a burocracia, o cenário é desafiador, mas, volto a dizer, temos também o que comemorar, já estamos colhendo alguns frutos de medidas administrativas, de medidas de gestão, das dragagens que foram realizadas.

Era isto que eu tinha para dizer, Senador Garibaldi Filho.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Dr. Mário Povia e quero registrar aqui a presença do Deputado Adilton Sachetti, do PSB do Mato Grosso, do Secretário Executivo do Ministério, Sr. Guilherme Penin Santos de Lima, Secretário-Executivo da Secretaria de Portos, e, ainda, do Sr. Adalberto Tokarski, Diretor da Antaq.

Agradeço a presença de todos.

Concedo a palavra ao Sr. Davi Barreto, que é engenheiro e mestre em regulação e economia e atende ao nosso convite, de acordo com a solicitação do Senador Wellington Fagundes, e está aqui na qualidade de Secretário responsável pela fiscalização de infraestrutura portuária e ferroviária do Tribunal de Contas da União.

Com a palavra o Sr. Davi Barreto.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Presidente, Senador Garibaldi Filho, bom dia!

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

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Apenas para solicitar a minha inscrição quando for concedida a palavra aos Senadores e às Senadoras.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - V. Exª será atendida.

Nós temos que informar que as inscrições foram efetivadas aqui de acordo com a ordem de chegada, mas as mulheres têm prioridade. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Os integrantes da Comissão...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sobretudo as mulheres do Rio Grande do Norte.

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

Não, do Rio Grande do Sul também.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Também? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, como eu disse, o Dr. Davi, do Tribunal de Contas da União.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Faltaram as mulheres do Amazonas.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Todas as mulheres. Todas elas têm aqui a palavra assegurada em primeiro lugar.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Bom dia, Senador!

Bom dia, senhores!

Eu gostaria de saudar, inicialmente, o Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho, Presidente desta Comissão, o autor do requerimento, Senador Wellington Fagundes, na pessoa dos quais eu saúdo todos os Parlamentares aqui presentes, o Ministro Edinho, o Dr. Mário Povia, todos.

Eu também vou ser muito breve. O Ministro Edinho e o Dr. Mário já passaram um panorama do setor e do programa de investimentos em logísticas na área portuária. Eu vou dedicar cinco minutos, no máximo, para falar um pouquinho de como o TCU atua nesse processo, de qual foi o resultado da primeira análise do primeiro bloco de portos e de quais as perspectivas que temos pra o futuro.

Hoje, o Tribunal está dividido em quatro grandes áreas, uma área específica pra o setor de infraestrutura. Então, hoje nós temos seis secretárias específicas, cada uma cuidando de um setor de infraestrutura: do setor elétrico, do setor de rodovias, de petróleo, de aeroportos, de telecomunicações e um setor de infraestrutura hidroviária e ferroviária que cuida do acompanhamento dos arrendamentos portuários.

O controle que essa secretaria faz desses arrendamentos é o que nós chamamos de controle concomitante. Então, ao longo do processo em que os estudos vão sendo elaborados, e são elaborados, são subsídios de audiência pública, o Tribunal faz uma análise dos estudos para poder corrigir tempestivamente qualquer impropriedade, qualquer erro, de forma a trazer maior segurança ao processo, uma maior segurança jurídica ao processo, permitindo, assim, que esses empreendimentos, que, geralmente, são de longo prazo e envolvem vultosos valores, possam correr da melhor forma possível.

De uma forma geral, o que o Tribunal faz é analisar cada um dos aspectos que compõem esses estudos: os parâmetros econômicos, os estudos de demanda, os estudos de engenharia, investimentos em Capex e Opex, as premissas macroeconômicas que estão por trás disso. E tudo isso caindo no resultado final, que é a tarifa, que é a outorga, que é o resultado final que esse estudo vai trazer e que vai embasar, sim, a licitação.

O processo do primeiro bloco de arrendamentos portuários passou por esse estudo. A unidade técnica produziu um relatório que levou para a Ministra relatora. Foi um trabalho bastante intenso. Posso afirmar que esse talvez tenha sido um dos processos de fiscalização mais complexos de que o Tribunal já participou. Foram muitas reuniões com a equipe da SEP, da Antaq, houve uma interação muito constante para que a gente pudesse levar um relatório final para o Tribunal.

Como o Ministro Edinho muito acertadamente citou, além de complexo, é um processo em que há muitos conflitos, muitos interesses. Então, várias contribuições foram dadas a esse processo. Todo mundo queria contribuir com o processo. Então, foram várias representações, denúncias, memoriais que foram entregues ao Tribunal ao longo dessa análise. Então, realmente, além de complexo, contou com a contribuição de muitos atores da sociedade durante a análise do Tribunal.

Ao final do processo, foram feitas 19 determinações, 19 ressalvas, sendo que 15 delas foram atendidas pela Secretaria de Portos. Essas ressalvas já foram aprovadas por um acórdão de 2014, em que foram feitas todas as correções, e isso acabou gerando reduções significativas, mudanças significativas no fluxo de caixa. Então, os valores de investimentos foram reduzidos, os valores de custos operacionais foram reduzidos, aumentando os arrendamentos... Enfim, as mudanças de que o Tribunal fez trouxeram, de fato, um impacto bastante significativo no fluxo de caixa e nos estudos desses elementos.

E a pendência que ficou um tempo maior em discussão foram quatro ressalvas que foram objeto de um pedido de reexame, de um recurso por parte do Poder Executivo, que levou a uma discussão bastante intensa no Tribunal, pois vários Ministros pediram vista do processo para entender melhor os argumentos de ambos os lados, que, em poucas palavras, se resumia a uma discussão em torno das tarifas, da necessidade de se ter tarifas-teto para esse terminais.

E a conclusão final a que o Tribunal chegou foi de que cabe ao Poder Executivo definir se existe uma tarifa-teto ou não, mas desde que baseado em estudo, desde que baseado em uma motivação clara, em um estudo consistente que possa embasar a sua decisão.

Essa decisão foi de maio de 2015, os 29 terminais do primeiro bloco foram aprovados pelo Tribunal, não há mais nenhuma pendência que o Tribunal...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Quanto tempo levou para aprovar?

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Senador, um ano e cinco meses, somando todo o processo.

Hoje, está livre. E a expectativa que a gente tem é de que, para os próximos arrendamentos, a discussão seja muito mais breve, pois as grandes questões já foram discutidas, boa parte dos estudos, as partes sistêmicas do estudo já foram avaliadas, já foram discutidas... Então a nossa expectativa é de que seja um processo muito mais célere e com intensa participação e contribuição, o que a gente sempre tem, da SEP e da Antaq nesse processo.

Estes eram os aspectos que queria trazer para os senhores. Tentei ser bastante breve, Senador, para ficar à disposições dos senhores para qualquer dúvida.

Muito obrigado.

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

Vamos iniciar agora o debate.

Vamos ter blocos de três Senadores, incluindo nos três uma Senadora.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Obrigada.

Pela ordem, Sr. Presidente.

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

Com a palavra a Senadora Sandra Braga.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Eu gostaria de informar que já está pronto o relatório da indicação do Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz para o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil. Assim que V. Exª achar que é conveniente, ele já está pronto para leitura.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu consulto se a senhora poderá fazer essa leitura ao final das primeiras abordagens aqui.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Sim. Pode ser, Sr. Presidente.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O autor do requerimento que trouxe aqui o Ministro dos Portos, Deputado Edinho, o Dr. Mário, Diretor-Geral da Antaq, e o Dr. Davi Ferreira, do Tribunal de Contas, é o Senador Wellington Fagundes.

Está com ele a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Nosso Presidente Garibaldi Alves, quero trazer aqui a nossa satisfação de ter a presença do Ministro Edinho Araújo, como ele disse aí, com sua experiência de vida, com sua experiência política, pois, como ficou bem claro, começar perdendo é bom porque, às vezes, a gente aprende muito mais. E a vida, sem dúvida nenhuma, é um grande aprendizado sempre. Por isso, quero parabenizá-lo por, em tão pouco tempo, já termos resultados bastante expressivos da atuação da sua pasta.

Quero cumprimentar também o Dr. Mário Povia, em nome da Antaq, e também o Dr. Adalberto Tokarski e toda a diretoria. E aí, Sr. Presidente, quero aqui também destacar o papel desta Comissão, que tem V. Exª como Presidente, de cobrar do Governo a definição das diretores das agências. Hoje, então, depois daquela primeira reunião que tivemos, praticamente todas as agências estão em fase de conclusão das suas diretorias, de complementação das diretorias.

No caso da Antaq, a gente tem a felicidade de ter, a meu ver, e eu gostaria de destacar, uma das diretorias que mais trabalham em consonância, harmoniosamente. Com certeza, isto é extremamente importante para o setor, visto que esse setor, como ficou claro aqui, é o setor mais angustiante para a população, porque a necessidade de evolução é muito grande. O próprio Ministro já falou aqui da própria evolução das cargas, que eu não sei se se dá em função da melhoria dos portos em si ou pela necessidade que o Brasil tem.

Aqui se falou que tivemos que aprovar uma lei de portos e que os avanços advieram mesmo, mas os desafios são muito grandes em estruturação. Está provado que o mercado quer investir, mas a gente precisa exatamente destravar, facilitar, e é aí que vejo o papel aqui do Davi Ferreira, representando o Tribunal de Contas de União.

Nós já tivemos outras reuniões. Ontem, inclusive, aqui, nesta Casa, a Comissão se sentiu insatisfeita com a ausência do Tribunal de Contas numa audiência tão importante, como foi a de ontem, em que se discutiu muito o papel do Governo e o papel do próprio Tribunal de Contas. Estiveram aqui o Ministro do Planejamento e o Advogado-Geral da União, Dr.

Adams, mas faltou o Tribunal de Contas. Inclusive, antes de chegar aqui, eu estava vendo muitas críticas da imprensa à ausência do Tribunal de Contas.

Aí, inicialmente, eu queria colocar a nossa angústia, porque entendemos que, em relação a esse processo, como o Ministro colocou, o Brasil precisa ter pressa. Não é possível a gente sentir, a população achar que o Governo parece ficar brigando com o Governo ou que cada um quer ter mais poder que o outro e se sentindo, às vezes, prejudicada ou sentindo que o desenvolvimento do País está sendo prejudicado. Estamos num momento de crise.

Na semana passada mesmo, estive acompanhando a Ministra da Agricultura ao Japão e também à Rússia... A gente fala muito de crise aqui, mas, por incrível que pareça, o mercado mundial está ávido pelos nossos produtos, e a gente vê que há dificuldade para o produto chegar lá, principalmente por causa do custo da nossa logística, da deficiência dessa logística.

Inclusive, o Dr. Mário já falou aqui... Eu já quero até anunciar que, através da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenamento... Eu gostaria, inclusive, de convidar todos os companheiros para participarem... Nós estamos, com uma equipe, organizando, reorganizando a Frente Parlamentar...

Quero destacar a presença, nesta audiência, do Dr. Washington Carvalho de Lima, que foi Diretor Aquaviário do Ministério dos Transportes, do Dr. Ricardo Carvalho de Lima, que foi do Ministério do Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, e também do Edeon Vaz, Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística, que têm nos ajudado muito.

Já fizemos várias reuniões com as agências, principalmente com a Antaq, com o Ministro Edinho, e está previsto para agora, no dia 19 de agosto - quero anunciar isto aqui também - um *workshop* com o tema "Cabotagem - Entraves e Propostas de Solução", que vai acontecer, às 9 horas, no Auditório Antonio Carlos Magalhães, do Interlegis. O Ministro Edinho é convidado, todos são convidados, inclusive aqueles que nos assistem, todos os setores interessados, as entidades, para que possamos discutir, junto com aqueles que estão lá na ponta, a melhor forma de destravarmos esse setor tão importante.

Nossa assessoria preparou algumas perguntas. Algum aspecto até já foi abordado, mas vou fazer questão de ler as perguntas rapidamente, para que cada um responda de acordo com a própria visão.

Considerando a nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815, de que o Ministro já falou e que é de conhecimento de todos, os investimentos nos portos, principalmente do Arco Norte... Inclusive, essa é a grande preocupação, porque toda a nossa logística, hoje, do Centro-Oeste, está voltada para o Porto de Santos e o Porto de Paranaguá. Então, nós precisamos facilitar a exportação desses produtos, e o caminho é exatamente através do Arco Norte. O senhor já falou sobre isso. Então, por isso, queremos, aqui, destacar a importância de fazer com que esses portos realmente sejam realidade. Inclusive, aí também a ferrovia, por que estamos lutando. Aqui, o tema não é esse. Mas eu gostaria de saber o que pode ser feito entre a Antaq e a SEP para acelerar o processo e reduzir esse déficit.

Faço esta pergunta porque gostaria que ficasse mais clara aqui, Ministro, alguma análise de V. Ex^a em relação a essa demora. Aqui, foi perguntado: quanto tempo? Um ano e meio?

Eu me lembro de que nós fizemos um pedido para que o Tribunal de Contas viesse aqui porque a coisa não saía: vista, vista, vista, vista. Felizmente, parece que agora está destravado. E, como foi falado aqui pelo Davi, parece que agora vocês adquiriram experiência e, então, as coisas poderão ir mais rápido. E é isso que nós esperamos.

Ministro, também sendo estratégico o aprofundamento dos canais de acesso aos portos, para atendimento aos maiores navios, que já trafegam no Hemisfério Sul, sabemos que a SEP vem empreendendo ações para viabilizar a dragagem. Assim, eu gostaria de saber se há uma proposta de modelo e em quanto tempo teremos essas soluções.

Nós já tivemos, inclusive, audiências públicas em São Paulo, mas é mais para esclarecer a população.

Terceira: às vésperas de propor o requerimento para esta audiência pública, estive no Rio de Janeiro na inauguração da primeira etapa das obras de expansão do Porto do Rio de Janeiro, o Porto do Futuro. Lá, a Presidente Dilma expressou a necessidade de ampliar o número de concessões na área portuária e cobrou do Tribunal de Contas da União uma definição em relação ao novo modelo de concessão dos portos para uso privado - é, basicamente, o que eu já estava colocando -, e a imprensa, de forma reiterada, divulga que a Corte de Contas vinha analisando há quase dois anos os estudos apresentados pelo Governo para arrendamento de 29 áreas nos Portos de Santos, Belém e todos os outros. Segundo essa imprensa, a morosidade se deu em decorrência de sucessivos pedidos de vista do processo.

É fato que investimento nos terminais são prioritários e inadiáveis, como o próprio Ministro Edinho já ressaltou aqui.

Dessa forma, tendo em vista o pacote de concessões lançado pelo Governo, em que se anunciou investimento da ordem de R\$37 bilhões para o modal portuário, o que o Tribunal e a Secretária de Portos e a Antaq têm de concreto como solução para que não ocorram tantas condicionais e, em consequência, não demore tanto a análise desse processo?

Quarta: para que se possa desenvolver o processo licitatório de arrendamento ou de novos terminais, existe a necessidade de que se definam as poligonais dos portos organizados pela nova Lei dos Portos. Quais as medidas que estão sendo

tomadas para agilizar esse processo? Quais as medidas que o Ministério está empreendendo para melhorar a gestão das Companhia Docas no que se refere ao melhor uso das áreas privadas de seu patrimônio e da qualificação da mão de obra? E ainda: a Companhia Docas deve à Portus R\$1,6 bilhão. Quais as providências que a sua pasta pretende adotar em relação a esse assunto?

É isto, Sr. Presidente, mas quero, aqui, de antemão, adiantar que fiquei muito satisfeito porque acho que é uma oportunidade de prestação de contas e, inclusive, de o Brasil saber, que, mesmo na dificuldade, o Brasil está procurando melhorar.

Aqui, podemos fazer críticas, mas o importante é que sentimos que pelo menos parece que estamos redescobrimo uma área tão importante para o País, sem falar aqui das nossas hidrovias e do seu funcionamento, e não estamos falando neste momento da cabotagem, de que já se falou.

Nós, como disse a Ministra Kátia, temos a vantagem de, no Brasil, termos não um Mississippi, mas dois, mas, infelizmente, dois mississippis que praticamente não tínhamos utilizado. Por quê? Exatamente por causa dessa burocracia tão intensa que, às vezes, faz com que pareça que ficamos atravancados, como tem acontecido com a criação de reservas, de parques, parece que definindo exatamente nas áreas em que o Brasil tem maior potencial das suas reservas minerais,

Quero saudar o Presidente e agradecer.

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) - Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, Sr. Ministro Edinho Araújo, Sr. Diretor da Antaq e senhor representante do TCU.

Sr. Presidente, acho que nós já estamos tendo um alento só pelo fato de que está saindo mais da área pública e passando para a privada. É uma pena que isso já não tenha acontecido há 30 anos. Acho que a nossa infraestrutura nas áreas portuária, aeroportuária, ferroviária e rodoviária estaria muito melhor.

Primeiro: ao se verificar a lista dos 50 maiores portos em termos de movimentação de contêineres, o Brasil está representado apenas pelo Porto de Santos, numa modesta 38ª posição nesse *ranking*.

É evidente que esse cenário não se coaduna nem com a pujança econômica, nem com as aspirações de desenvolvimento nacional. Minha interrogação, portanto, é o que se pode fazer para aumentar a movimentação de cargas containerizadas em nosso País, uma vez que esse é um elemento fundamental para o desenvolvimento de nossa indústria e para as exportações.

Segundo: como aperfeiçoar o processo de planejamento das obras portuárias de forma a evitar atrasos devido a entraves com os órgãos ambientais, com o Ministério Público e com o TCU?

Eu vejo, Sr. Ministro, todos os lançamentos de programas do Governo... Eu sou da Base do Governo. O meu Partido é da Base do Governo. Temos o Vice-Presidente da República. Temos a obrigação de ajudar o Governo, porque estamos inseridos no Governo. Temos o Presidente do Senado, temos o Presidente da Câmara. Eu sempre falo que um Partido do tamanho do PMDB não pode se dar ao luxo de fazer oposição. Nós temos que ajudar o Governo, porque, na hora em que deixar de apoiar o Governo, a situação ficará muito pior do que está. Mas eu vejo os anúncios de uma dinheirama de bilhões e bilhões e bilhões. A cada anúncio no Palácio do Planalto, de cada área... Veja aqui: R\$198,4 bilhões de investimentos para os portos. Mas a gente não vê a coisa acontecer. Eu sei que V. Ex^a está dinamizando mais essa área, principalmente agora, passando muito para a iniciativa privada, porque o Governo mesmo não consegue aplicar esse dinheiro, em área nenhuma. É um programa ferroviário que não sai do papel.

Eu visitei, por dez dias, a China, em uma missão do Congresso e do Ministério dos Transportes. Até diretores do BNDES também foram lá para ver os investimentos na China. O Wellington Fagundes estava lá também. Isso faz o quê? Três anos?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Seis anos, eu acho.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Seis anos?

Acho que um pouco menos.

Nós visitamos uma ferrovia que a China estava construindo, de Xangai a Pequim, de trem de alta velocidade, de 1.300km. Ela foi feita em três anos. Ela foi iniciada e inaugurada em três anos. Por que o Brasil, com todo o respeito ao Brasil, que já esteve à frente da China... Hoje, estamos atrás da China, mas já estivemos à frente dela. A China, até pouco tempo atrás, era uma nação subdesenvolvida, e hoje virou uma locomotiva que está crescendo 11% ou 12% ao ano. Por quê? Porque investiram na infraestrutura. Investiram na engenharia. Eu fiz um pronunciamento ontem, no Senado, dizendo que o Brasil não dá a atenção devida às engenharias.

Visitamos na China uma empresa de 200 mil funcionários - só na área de ferrovias - e dois mil engenheiros. Uma única empresa tinha dois mil engenheiros. Olha o valor que a China dá à engenharia.

Até o Tribunal de Contas deve ter centenas de engenheiros contratados, e pagando salários talvez muito melhores do que os que os órgãos de Governo pagam para os seus engenheiros. A Controladoria-Geral da União também tem uma equipe técnica altamente qualificada. Hoje, os órgãos de fiscalização estão mais aparelhados para fiscalizar e para paralisar obra do que os órgãos do Governo. Aí é que está o erro do nosso País.

Para encerrar, recente apresentação sobre o Programa de Investimentos e Logística do Governo Federal mostra que foram solicitadas autorizações para três terminais de uso privado. V. Ex^a já nos falou um dia que esse seria o modelo que iria destravar a questão dos portos no Brasil, e eu acredito nisso. Só em Porto Velho são três pedidos já de TUPs, de Terminais de Uso Privado. Eu gostaria de saber em que situação se encontram esses três pedidos, para ver se a gente não deixa a burocracia ficar engolindo a nossa vontade de fazer as coisas andarem.

Por último, mais um item: a dragagem da hidrovia do Madeira. Quando estava aquela diretoria do DNIT... Não sei onde está agora, porque muda, de vez em quando está mudando. Está lá ainda, no DNIT?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - Está. Aquaviário.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - É? Está lá ainda, no DNIT?

Isso é um problema. Isso é um problema. Tem que definir essas coisas. Ou é Ministério dos Portos, ou é Antaq, mas está lá no DNIT. O DNIT cuida de rodovias. O DNIT não cuida mais de portos. O DNIT não cuida mais de hidrovias. Essa obra foi licitada, e uma empresa portuguesa, para complicar mais, venceu essa licitação e contratou umas dragas de garimpo para fazer a dragagem do Rio Madeira. Olhem só! A dragagem do Rio Madeira de Porto Velho a Itacoatiara e a Manaus! E não deu conta. Isso já foi cancelado. Esse contrato já foi cancelado. Não sei nem se estão licitando ou se já licitaram de novo. Enfim, todo verão as barcas encalham lá e o nosso rio fica com dificuldade de navegabilidade.

Obrigado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu gostaria de registrar a presença do Dr. José Augusto Valente, que foi Diretor do Ministério dos Transportes e que, inclusive, fez um grande trabalho no PNV, que também tem nos ajudado nessa consultoria. Eu gostaria de registrar sua presença no nosso plenário.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Está aqui, no plenário.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Encerrando este primeiro bloco, a Senadora Sandra Braga tem a palavra.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves, Ministro Edinho; Sr. Mário Povia, Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto, eu gostaria de parabenizar o nosso Senador Wellington Fagundes, autor do requerimento desta audiência e gostaria também de registrar a presença do Dr. Adalberto Tokarski, Diretor da Antaq.

Eu gostaria de fazer uma pergunta para o Ministro. Primeiro, quero dizer da alegria de ver aqui, no Bloco 2, Manaus incluída como arrendamento para o primeiro semestre de 2016. Eu creio, Sr. Ministro, que isso será realizado na área da Siderama, que é uma área pública pequena. Em função disso, eu pergunto ao Sr. Ministro se há previsão para futuras licitações além dessa prevista para 2016 lá na área da Siderama.

Eu gostaria também de perguntar ao Sr. Ministro... Está aqui comigo um belo projeto que foi feito pelo DNIT sobre a Manaus Moderna, que é um porto na cidade de Manaus. Está pronto, está no DNIT. É um sonho nosso, dos amazonenses. É um porto antigo, mas eu gostaria de saber do senhor se há previsão de licitação, de construção desse projeto, que, repito, para nós, é um sonho.

É só isto.

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

O SR. EDINHO ARAÚJO - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr^{as} Senadoras e Srs. Senadores, inicialmente, cumprimento o Senador Wellington Fagundes pelo brilhante trabalho que fez quando Deputado Federal e que faz agora no Senado na sua luta pela infraestrutura em nosso País.

Com relação às suas perguntas, concordo em grande parte com as colocações de S. Ex^a. Aqui, não podemos ficar chorando o leite derramado, mas é lamentável o que aconteceu neste País.

Eu me lembro de que, quando assumi a prefeitura, em 1977, no primeiro encontro que tive com secretários do governo do Estado de São Paulo, o Secretário de Transportes anunciou que a Fepasa iria paralisar os seus trabalhos, que ela não teria mais função, não faria mais transporte de passageiro ou de carga. Isso foi em 1977. Quero lembrar que o País, nos anos 40, 50 e 60, era um dos que mais tinham ferrovias. Mas, lamentavelmente, abandonamos as ferrovias do nosso País. Isso foi um crime contra a Pátria, porque, com a extensão que temos, uma extensão continental, o País abandonar as ferrovias e ter abandonado e não ter priorizados as hidrovias e a navegação de cabotagem é realmente um fato que nós precisamos registrar. Mas o que importa é que nós temos que olhar para a frente e tentarmos recuperar esse tempo perdido.

Eu queria dizer, Senador Wellington Fagundes, que foi um grande aprendizado a discussão que o Tribunal de Contas da União e o corpo técnico da SEP travaram. Como foi dito aqui pelo Dr. Davi, é uma matéria nova. Segundo o depoimento dele e dos Ministros do Tribunal de Contas da União, um dos processos mais complexos que já foram submetidos à apreciação do Tribunal de Contas foi exatamente o da busca dessa modelagem do Bloco 1 para as licitações.

Nos depoimentos que ouvimos ontem, na reunião que tivemos juntamente com o Ministro do Planejamento, o Ministro dos Transportes e o Ministro da Aviação, onde estavam presentes o Dr. Davi e o Secretário-Executivo Guilherme Penin, nós ouvimos que foi um aprendizado para todos.

Isso me leva à conclusão de que agora, respondendo à sua pergunta, o tempo será menor, porque há uma consciência e o diálogo que se abre entre os Ministérios que estão diretamente ligados a esse setor da infraestrutura e o Tribunal de Contas, por onde passa para que nós possamos ter a sua participação, e possamos, em seguida, lançar essas licitações. Portanto, essa é a minha convicção.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Ministro, o TCU assumiu compromisso de prazo?

O SR. EDINHO ARAÚJO - Não, Senador Bezerra, não assumiu, mas eu percebi, nas palavras de todos os Ministros presentes àquele encontro de ontem, que há essa convicção de que o aprendizado foi muito grande. A Ministra Ana Arraes foi a Relatora desse Bloco 1, e houve 19 apontamentos, sendo que a SEP e a Antaq acordaram em relação a 15 deles. Portanto, a discussão se travou em torno de quatro desses itens.

Então, eu estou muito tranquilo - posso estar equivocado, mas não creio - de que nós teremos agora uma relação de maior celeridade com relação a esses novos projetos que nós estamos submetendo ao Tribunal de Contas. Eu acho isso uma grande notícia. Eu acho isso uma grande percepção de que nós vamos realmente destravar e acelerar esses processos.

Com relação à dragagem, Senador Wellington, de forma muito objetiva. Eu sei que o nosso Presidente, zeloso, se preocupa com a Ordem do Dia, que estamos na antevéspera do final do período legislativo... Eu quero dizer que a dragagem...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas o Presidente sabe compreender a importância da audiência. Pode ficar tranquilo!

O SR. EDINHO ARAÚJO - Está bem.

Vamos abordar a dragagem.

V. Ex^a esteve presente em uma das audiências públicas em São Paulo, onde estiveram presentes mais de 150 empresários do Brasil, tal o interesse que há. Por que o interesse nesse tema? Nós fizemos licitações... Eu não estava presente na SEP ainda, mas tenho notícias de que a SEP abria licitações para dragagem em Santos e as licitações eram declaradas desertas, em número de três licitações. Quando assumi, pelo convite da Presidenta Dilma Rousseff, com o apoio da Bancada do PMDB e, sobretudo, do Vice-Presidente, Michel Temer, eu me deparei com essa questão. Eu falei: "Nós precisamos discutir isso. Será que não há possibilidade de nós fazermos uma concessão?" Vou dizer as palavras com muito cuidado: concessão dos serviços de dragagem nos canais. Não é concessão do canal. Isso é uma prerrogativa do Estado, da União, da autoridade portuária, que, nessas circunstâncias, cabe a mim. Portanto, nós estamos discutindo essa possibilidade. Fizemos duas audiências públicas. Estamos colhendo informações. Queremos ver se buscamos essa modelagem. Depois, vamos submeter à apreciação da Presidenta, para ver se ela concorda com isso, se podemos bater o martelo e, portanto, fazer a concessão, principalmente dos portos que detêm maior movimentação de cargas e que, portanto, são mais importantes e onde essa questão de dragagem é recorrente.

Enquanto isso, nós estamos colhendo essas informações. Fizemos essas audiências públicas, para ver como seria. Seria um condomínio com as pessoas que utilizam, que têm os seus terminais, que são as mais interessadas na profundidade que se deve manter o canal, os berços? Enfim, nós estamos discutindo essa questão.

Mas, enquanto isso, eu quero dizer que, no ano passado, repito, as licitações foram declaradas desertas, mas que este ano, com sucesso, Rio Grande, com sucesso, Paranaguá, com sucesso, Rio de Janeiro e, com sucesso, Santos. Portanto, é outro

panorama. É um outro quadro que nós estamos vivenciando neste momento. Mas, em paralelo, estamos buscando um equacionamento para essa questão, submetendo, portanto, à apreciação da Presidenta.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Ministro, mas é importante esclarecer, como disse o Senador Raupp, que quem tem mais interesse na dragagem eficiente são os portos, é quem opera. Então, quando você deixa esse serviço para outro, com o próprio Poder Público pagando, a gente sabe que o objetivo é demorar *ad aeternum*, nunca se resolver. Por isso, é importante a opinião também desta Comissão no sentido de que a gente tem que dar eficiência, e, claro, quem cuida do seu quadrado, do seu pedaço, é quem está ali com necessidade e com possibilidade de perder ou ganhar, que são os operadores dos portos.

O SR. EDINHO ARAÚJO - E a operação dos portos... É constitucional isto, a normalidade do serviço. É um serviço público, e todo serviço público tem que ter normalidade, tem que ser constante, não pode haver interrupção.

Meu caro Senador Wellington, com relação às poligonais, eu quero dizer que também são um fator de investimento. Na medida em que você altera, faz a revisão de uma poligonal, você enseja investimentos, você enseja a procura, a busca de empresários que queiram construir TUPs.

Nesse período em que estou à frente da Secretaria de Portos, assinei a revisão da poligonal lá no Pará, em Vila do Conde. Isso provocou um enorme interesse dos privados para que possam construir terminais. Assinamos também Barra do Riacho, no Espírito Santo. Também na Bahia nós temos outros terminais. E estamos discutindo... Só para os senhores terem uma ideia, há 15 dias eu fui a Paranaguá para discutirmos a nova poligonal de Paranaguá, que foi aberta a consulta em dezembro de 2014. Cinco liminares foram concedidas. Portanto, travou o processo, pois nós passamos a discutir na Justiça. Até índios entraram com pedidos no sentido de travar a consulta.

O que fizemos? Há 15 dias, suspendemos, revogamos a consulta de Paranaguá e eu fui a Paranaguá com Deputados e Senadores do Estado para discutir, fazer uma preparatória de uma nova consulta. Lá estavam presentes 400 pessoas, 400 interessados, tal o nível de interesse na discussão desse tema. É claro que há prós e contras, mas nós estamos avançando.

Então, quero dizer que estamos avançando nas poligonais. Já assinamos e estamos, portanto, também fazendo uma nova consulta.

V. Ex^a pergunta sobre portos, fundo de pensão, um tema dos mais complexos, mas que nem por isso deixo de enfrentar.

Temos uma normalidade, em uma visão um pouco mediana, não muito prolongada, de não muito horizonte, de trezentos e poucos milhões, que foram votados pelo Congresso Nacional, e o Tesouro liberou, há uns 15 dias, R\$20 milhões, que repassamos ao fundo de pensão, ao Portus.

Eu tive ontem, a propósito, uma discussão com a interventora, Dr^a Maria Batista, do Rio de Janeiro, em que nós estamos buscando e eu quero muito em breve levar uma proposta ao Governo. Nós estamos ainda nos primeiros passos dessa questão. Mas eu quero dizer que, quando assumi, esse setor estava muito intenso, muito agudo, em uma situação muito preocupante para todos os aposentados. Quero dizer que hoje, no Portus, há 8.500 aposentados e 1.500 na ativa, que não aposentam - a média deles é de 65 anos - porque têm medo de, ao se aposentarem, deixarem de receber.

Temos feito aí uma perspectiva, um estudo. Eu acho que o Governo tem que enfrentar essas questões, porque são oito mil famílias. Isto, multiplicado por cinco, dá 40 mil pessoas criticando e dizendo qual é a sua situação de falta de perspectiva. Essa é uma questão que não está diretamente ligada à modernidade dos portos, com a qual nós temos preocupação, mas é uma questão social, e eu não abro mão de cuidar de todas as questões diretamente afetas a mim.

Então, quero dizer a V. Ex^a que nós estamos cuidando com muito carinho também dessa questão.

V. Ex^a aborda também a questão da gestão. Encontrei um estudo da Deloitte, que é uma consultoria. Estamos trabalhando e vamos implantar. Já estamos implantando em Santos e no Rio de Janeiro, e vamos levar isso a todas as docas. Porto público tem que estar de acordo com o momento presente. Porto público organizado tem que ser um porto moderno, à altura deste momento que nós estamos vivendo, para que nós possamos ter essa visão que o Ministro Raupp aqui coloca que tem quando viaja para a China ou quando viaja para outros países e volta perguntando quando é que nós vamos ter portos iguais a esses que estão localizados em países que competem...

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - "Ministro Raupp" é profecia, não é? Ou é pensando no ex-Ministro Raupp? (*Risos.*)

O SR. EDINHO ARAÚJO - Como é?

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/PMDB - RO) - V. Ex^a me chamou de "Ministro Raupp".

ORADOR NÃO IDENTIFICADO - O Ministro está vaticinando! (*Risos.*)

O SR. EDINHO ARAÚJO - Está bem.

Senador Raupp, eu quero dizer o seguinte, fazer apenas um paralelo: comparar Brasil e China... Eu estive na China também. Nós sabemos como as coisas lá se dão e que aqui o processo é eminentemente democrático. Para você passar uma ferrovia, você tem que fazer uma série de procedimentos. E, muitas vezes, em alguns países do mundo, onde não se tem o regime que temos, um regime democrático, você precisa fazer a obra, você faz a obra e, depois, informa ao cidadão que a obra teve que sair porque ela visa ao interesse público em detrimento do privado, do particular. Eu prefiro o nosso regime, que é democrático, mas é preciso aperfeiçoar a democracia. É esse o estágio que nós estamos vivendo. No Brasil, com todos os problemas, nós estamos avançando. Eu prefiro o regime democrático, mas o regime democrático eficiente. Eu acho que essa é a preocupação do senhor e é a preocupação de todos nós.

A Senadora Sandra Braga indaga sobre os investimentos em seu Estado.

Esse estudo que V. Ex^a apresentou está diretamente ligado ao Ministério dos Transportes, ao DNIT. Mas eu gostaria, se a senhora me permitisse, de ter conhecimento. Não conheço esse estudo, que é a modernização. Só sei da importância que tem Manaus para o setor portuário, para a economia do nosso País. Pretendo, muito em breve, fazer uma visita. Não conheço o porto de Manaus, mas pretendo conhecê-lo muito em breve. V. Ex^a tem em mim, para discutirmos as questões diretamente ligadas ao seu Estado, para que nós possamos ter, além dos investimentos que já estão programados, outros investimentos. Mas, no momento, há demanda? A iniciativa privada tem interesse? É disso que nós estamos tratando. Esses investimentos todos que nós colocamos decorrem da iniciativa privada. O que o Poder Público tem feito neste momento? As dragagens, os acessos, que são indelegáveis, que pertencem à Secretaria de Portos, principalmente os acessos marítimos.

Então, eu quero dizer a V. Ex^a que nós estamos abertos a discutir e que sei, melhor do que ninguém, que V. Ex^a e o Ministro de Minas e Energia, meu amigo Eduardo, é que conhecem, além da Bancada do seu Estado, e que nós queremos discutir e ver o que é que me compete. Aí sempre há uma divisória entre aquilo que pertence ao DNIT, portanto ao Ministério dos Transportes. Foi dito aqui, sobre a questão das hidrovias, que não é competência da SEP, mas do DNIT.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Sim, Ministro, o senhor será muito bem-vindo a Manaus, ao nosso Estado do Amazonas. Eu vou encaminhar para o senhor esse projeto, para que o senhor tenha conhecimento, e, junto com ele, os estudos da viabilidade desse projeto.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Perfeito.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - É para o seu conhecimento e também para que o senhor possa, junto ao DNIT, nos ajudar, estar presente nesse projeto, porque é muito importante para nós. O senhor vai ver, quando eu mandar o estudo, que nós temos um porto antigo, no centro de Manaus, que é uma bagunça. Não há controle nenhum. Então, eu creio que seu conhecimento, para nós, amazonenses, e seu empenho junto a nós com esse projeto será muito importante.

Eu o encaminharei para o senhor.

Obrigada.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Muito obrigado, Senadora.

Quero, agora, responder à pergunta enviada pelo internauta Cícero Crispim Marques Feitosa, que indaga, primeiro, sobre o Plano de 2012, o Plano de Investimentos em Logística, qual era a expectativa daquele Plano, e sobre este novo Plano.

Eu acho que são momentos distintos. Eles se complementam. Não tem nada a ver, não interage com a questão do ajuste. O ajuste fiscal é uma medida necessária que o Governo tem adotado, mas a vocação do Brasil - saiba você, Cícero Crispim - é o crescimento, e esse programa está diretamente ligado à participação do privado, do investidor, tendo em vista também as demandas regionais do nosso País.

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

O SR. MÁRIO POVIA - Dois pontos, rapidamente, Senador Garibaldi.

O Senador Valdir Raupp fala da eficiência de cargas containerizadas. Eu queria dizer que o Brasil não tem problemas. Os nossos principais terminais de contêiner são tão eficientes quanto os terminais dos Estados Unidos, da Europa e da China. Evidentemente, há atividades realizadas que não podem ser comparadas. O Ministro citou aqui a dificuldade de se comparar China com o Brasil, por exemplo, na questão de licenciamento. Mas também há terminais de transbordo. Há terminais, por exemplo, em Amsterdã e Roterdã, que simplesmente recebem a caixa e transbordam para um outro modal, e isto vai Europa adentro. Isso também ocorre com portos na Espanha e em Portugal. Então, são terminais de transbordo.

No Brasil, não. São terminais que, efetivamente realizam operações mais complexas, inclusive com armazenagem mais demorada, com desembarço.

Então, os nossos terminais são, sim, modernos, estão em padrões internacionais. Nós mostramos alguns números aqui de movimentações por hora. Nós não estamos devendo nada para os principais terminais. O que nós precisamos é prover mais infraestrutura.

A Senadora Sandra colocou aqui o novo terminal da Siderama, em Manaus. É muito importante. Manaus cabota muito. Há uma linha de cabotagem, digamos assim, Manaus-Suape-Santos-Rio Grande. Nós precisamos, sim, efetivamente, ter um segundo terminal de contêineres em Suape e precisamos ter a viabilização desse terminal em Manaus. Isso vai contribuir muito para a navegação de cabotagem. A provisão de novos terminais é fundamental.

Era só isto que eu tinha para comentar. O Ministro Edinho já abordou todas as outras questões.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Dr. Davi Ferreira, do Tribunal de Contas da União.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Obrigado, Senador.

Muito rapidamente, complementando as palavras do Ministro Edinho e do Dr. Mário, eu acho que o Ministro foi muito feliz em falar que, no fundo, foi um grande aprendizado para o Tribunal, para as equipes técnicas, para toda a Casa. Foi um processo extremamente complexo. E a gente tem uma expectativa. Foi um processo extremamente complexo e a gente tem uma expectativa muito grande de que, de fato, possamos ser bem mais ágeis, bem mais rápidos nos próximos processos. Hoje, em setores em que o Tribunal e o Executivo já têm uma maior experiência, como rodovias e aeroportos, esses processos não duram muito mais do que um mês, do que algumas semanas. Essa é a nossa expectativa para o futuro.

Estamos trabalhando muito em conjunto com a SEP e com a Antaq. As equipes técnicas interagem muito. Temos reuniões, às vezes semanais, ou mais de uma vez por semana. Realmente, a nossa expectativa é de que possamos ser mais ágeis e destravar esse processo. Pelo menos na parte da conversa, na parte da discussão, na interação entre os órgãos, eu acho que já houve uma evolução muito grande ao longo desses últimos anos.

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

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, eu só gostaria, terminando este bloco, que o Ministro fosse um pouco mais objetivo em relação à prorrogação dos arrendamentos. Aqui estão previstos, como está colocado, 33. No caso do arrendamento, o investimento é de imediato. Então, eu gostaria de saber como está, se já há alguma novidade nisso, se cada arrendamento desses ainda depende de uma posição do Tribunal de Contas. Eu queria um pouco mais de clareza nesse aspecto.

E ainda, para o Tribunal de Contas, eu gostaria de registrar, mais uma vez, o pedido para que vocês tenham a consciência do papel que vocês, técnicos, têm para dar celeridade a este País, principalmente em um momento de crise. A gente tem visto, realmente, decisões muito demoradas. Isso aconteceu, por exemplo, no meu Estado. A BR-163 estava toda esburacada, com pessoas morrendo lá, e, de repente, mandaram suspender uma obra. O técnico do Tribunal não ia, não resolvia, e as pessoas morrendo... Então, eu acho que o Tribunal tem que ter a consciência desse papel, que é angustiante para toda a população. Mas eu já vejo com bons olhos.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Objetivamente, Senador, com relação às prorrogações, já realizamos três e existem outras tramitando tanto na Antaq quanto na SEP, e o nosso objetivo é dar a maior celeridade possível. Mas são processos, muitas vezes, complexos, que vêm com informações, mas precisam de informações complementares. Mas não é questão apenas de governabilidade. Portanto, estou interessado e comungo com o seu sentimento de que prorrogações antecipadas antecipam também o progresso, antecipam a modernidade e a competição. É disto que o Brasil precisa: ter portos modernos, com custo Brasil reduzido e em condições de competir com esse mundo que está cada vez mais global.

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

Em seguida, Senador Elmano, Senador Dalirio e, depois, Senadora Vanessa.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Muito obrigado, Senador Garibaldi.

Em primeiro lugar, quero saudar a vinda do Ministro Edinho, muito oportuna, do Dr. Mário, da Antaq, e do Dr. Davi, do Tribunal de Contas, em uma boa iniciativa do Senador Wellington. Quero saudar também o Ministro Edinho pelo otimismo com que nos fala, porque sempre é agradável ouvirmos gestores públicos otimistas. Eles nos transmitem mais esperanças, embora sempre sobre uma pequena desconfiança ante o momento de crise que estamos vivendo e se considerarmos também que, em 2012, o Programa de Investimentos em Logística já previa uma vultosa soma para portos, mas que pouco ou nada aconteceu.

A primeira pergunta que quero lhe fazer, Ministro Edinho, é sobre a segurança dessa grande verba que está destinada à infraestrutura e os R\$37 bilhões para o setor de portos, se nós podemos certeza de que isso vai acontecer. Nós temos recebido aqui vários Ministros, e quase sempre ouvimos aqui aquele risco de contenção, de contingenciamento, etc. Nós dependemos, para o desenvolvimento deste País, decisivamente, de infraestrutura e logística. Então, a primeira pergunta é se realmente vamos ter esse investimento e se é para já.

A segunda questão é com relação ao meu Estado, o Rio Grande do Sul. Aliás, fiquei com uma pontinha de inveja, embora seja uma inveja positiva, porque o que interessa mesmo é o desenvolvimento do País como um todo. Mas quando vi bilhões e bilhões - R\$10 bilhões para São Paulo, R\$6 bilhões para o Rio de Janeiro, Paraná, Pernambuco, Espírito Santo, Pará -, constatei a modéstia da verba reservada para o Rio Grande do Sul, que é de R\$123 milhões. Quase nada. Mas estejamos conformados, desde que venha esse investimento para o Rio Grande do Sul, onde - V. Ex^a sabe - temos um dos cinco maiores portos do Brasil, que é o Porto do Rio Grande, que bateu recordes de cargas no ano passado, como se viu.

A primeira pergunta, antes de chegar ao Porto do Rio Grande, é sobre um anseio, quase um sonho de muitos anos, que é o tráfego hídrico pela Lagoa dos Patos. Nós temos muitos rios no Rio Grande do Sul, mas temos uma possibilidade extraordinária de fazer tanto o transporte de cargas como o transporte de passageiros de Porto Alegre até Rio Grande, passando por Pelotas, pela Lagoa dos Patos. É um percurso mais ou menos de 300km. Basta haver a dragagem e a sinalização, o que não é grande coisa, porque, pelo que eu vi aqui, a destinação é de R\$60 milhões, o que significa quase nada diante das outras somas reservadas a outros portos. No dia em que nós tivermos, Senador Garibaldi, esse transporte de cargas de Porto Alegre até Rio Grande, nós vamos economizar extraordinariamente nos custos. Hoje, de Porto Alegre a Rio Grande, nós temos cinco postos de pedágio, e taxas altíssimas. Os caminhoneiros e os transportadores de cargas têm queixas permanentes do que é o gasto com pedágio de Porto Alegre até Rio Grande. Então, se tivermos esse transporte de carga, a exemplo, por exemplo, do que tem a Alemanha, onde predomina esse transporte hídrico, nós estaremos resolvendo muito esse chamado custo Brasil.

Se V. Ex^a não vai responder, porque não é muito da sua área a questão da dragagem ou do transporte, mas sim da alçada do Dr. Mário, que o Dr. Mário complete esse meu questionamento. Mas a pergunta é, em primeiro lugar, feita a V. Ex^a, com relação a essa possibilidade de resolvermos o mais rápido possível, porque atualmente já experimentamos algum transporte fluvial, como Porto Alegre-Guaíba, e vem dando certo, empolgando a população, porque é uma travessia rápida e barata. Se nós pudermos chegar até Rio Grande com esse transporte via Lagoa dos Patos, vai ser um acontecimento extraordinário.

Depois, quero saber sobre o nosso Porto do Rio Grande, que hoje tem o polo naval. Bateu recordes de cargas e V. Ex^a sabe que o Rio Grande do Sul é dos cinco Estados maiores exportadores do País. Já fomos o segundo durante muito tempo. Nós temos soja, celulose, automóveis, ônibus, carnes. Enfim, a gama de produtos que sai pelo Porto do Rio Grande é muito grande, bem como as importações. Mas nós precisamos melhorar a dragagem no Porto do Rio Grande, que tem um calado muito baixo. Estamos também precisando de uma modernização desse Porto do Rio Grande. Então, na modéstia da verba destinada para lá, queremos levar daqui e transmitir depois pela imprensa o que vamos ouvir de V. Ex^a sobre o que vai receber o nosso Rio Grande do Sul nessa questão da infraestrutura hidroviária.

É a questão.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Senador Dalirio Beber, de Santa Catarina.

O SR. DALIRIO BEBER (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Presidente Garibaldi, Ministro Edinho, Mário e Davi, eu não sou membro desta Comissão, mas me faço presente em função do problema do Porto de Itajaí. Santa Catarina é um Estado eminentemente exportador. Tem contribuído para o equilíbrio da balança comercial do Brasil. Com o surgimento de vários terminais de uso privado ao longo das margens do Rio Itajaí-Açu, o nosso porto público de Itajaí vem sofrendo algumas dificuldades na sua competitividade.

Eu vejo a preocupação na manifestação do Ministro Edinho, que é exatamente oferecer aos nossos portos essa condição de serem competitivos. No entanto, em função de burocracias do próprio setor público, há enormes dificuldades para se garantir ao porto público de Itajaí a sua sobrevivência. Eu diria que o Porto de Itajaí, hoje, é um porto que está doente, e se não tivermos uma atenção rápida, ele entra em fase terminal e com certeza trará um grande prejuízo para o Município de Itajaí e para o Estado de Santa Catarina. Amanhã, nós teremos uma audiência com o Ministro Adams, exatamente para gestionar junto a ele alguma solução de caráter jurídico para permitir que as dificuldades do porto possam ser superadas. No entanto, com o estabelecimento de um porto muito moderno logo à sua frente, na outra margem do rio, as dificuldades de competição do porto público estão se agravando.

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

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Muito obrigada, Sr. Presidente. Eu vou fazer aqui um grande esforço para seguir meus colegas Parlamentares, que estão sendo bem econômicos nas colocações.

A Senadora Sandra Braga traz aqui, Ministro Edinho - cumprimento V. Exª e os demais representantes da Antaq e da Secretaria que aqui estão -, a questão do Porto Manaus Moderna. Na realidade, eu fui questionada pelo Senador Elmano: "Mas qual é o problema do porto?". Eu falei: o problema é que aquilo não é um porto. Esse é o grande problema. Enfim, é um porto regional, de passageiros, de carga e descarga de mercadorias regionais.

A cidade de Manaus, que tem dois grandes meios de transporte, o aéreo e o hidroviário, é uma cidade que tem, apesar de toda a potencialidade, uma carência muito grande em terminal portuário. Isso é fato. Nós temos o porto público, que é privado, concedido. Esse é o grande problema, porque está *sub judice* há mais de 15 anos. Eu não entendo o porquê de tanto tempo. Há mais de 15 anos! O ente envolvido do Governo Federal é o Ministério dos Transportes. Em um primeiro momento, o Governo do Estado era provocado, e também a ação era contra o Governo do Estado. Com a posse do Governador Eduardo Braga, o Estado passou a compor a ação como litisconsorte, porque concordou com aquela ação. Aquela concessão devia ser desfeita, mas até hoje o problema não se resolveu na Justiça. O resultado disso? O patrimônio público depredado, completamente, um patrimônio histórico maravilhoso. Não se resolve. Está lá uma empresa privada. O porto nem é de cargas e recebe navios transatlânticos que vêm com passageiros do mundo inteiro. Então, é um problema não resolvido. Temos dois terminais privados grandes. Esses fazem quase a totalidade da movimentação da carga do distrito industrial, que é uma grande movimentação, de grande volume, que eu acho que é o Chibatão e o Super Terminais. E há um outro porto previsto, que está no âmbito da Secretaria, que é o do Siderama. Acho que faz parte do Bloco 2 nesse projeto sobre o qual já se falou aqui, de quase R\$40 bilhões. O nosso porto, o próximo grande porto de movimentação de cargas por contêineres está a cargo da Secretaria de V. Exª, Ministro Edinho.

Entretanto, o que eu quero lhe questionar é uma coisa só. Em relação ao Porto Manaus Moderna, eu acho que é um outro exemplo da falta de foco do Poder Público. Está aqui: a última notícia que a gente tem é que impasses podem inviabilizar a construção do Porto Manaus Moderna. Impasse? O Ministério dos Transportes fez a licitação, em 2010, para a elaboração do projeto básico. Foi um consórcio cujas empresas - acho que é Laghi e Concremat - venceram a licitação. O projeto básico, que é esse que a Senadora Sandra tem, custou R\$5,4 milhões, mas até agora não pode sair do papel porque a Prefeitura tem um monte de reparos a fazer nesse projeto - a Prefeitura de Manaus, que, aliás, deveria estar sentada ao lado do DNIT, ao lado do consórcio vencedor, para fazer o projeto, e não esperar o projeto ficar pronto, não sei quanto tempo, anos e anos, para depois fazer as reclamações.

Isso é um absurdo. Isso é uma incompetência da Administração Pública. Repito: a Prefeitura, o Implurb e todos os órgãos da Prefeitura deveriam estar sentados; licitação feita, sentem ao lado da empresa e vamos ver qual o projeto que atende a todos os segmentos. Mas, não, isso é um problema do Governo Federal. E agora os 264 milhões que estão no orçamento deste ano podem ficar inviabilizados. Podem ficar inviabilizados. Aliás, todo o projeto de mobilidade urbana na cidade de Manaus, que foi sede na Copa do Mundo, foi inviabilizado, Presidente Garibaldi. Foram devolvidos aos cofres da União os recursos disponibilizados, da ordem de quase R\$1 bilhão. Por quê? Por que não se acertaram em relação ao projeto nem Prefeitura nem Governo. Então, esse é um grande problema.

Não fique com ciúmes, Senador, não fique com ciúmes dos outros campos, porque não basta ter o dinheiro. Temos muito dinheiro, mas lá tem muito problema e o dinheiro não é usado, é devolvido. Quem sabe o Rio Grande do Sul, com um pouquinho mais de competência, não pega esse dinheiro?

Isso é grave. Não estou aqui fazendo crítica individualmente a ninguém. Mas é um absurdo a Prefeitura, mais uma vez, não ter sentado com o DNIT, com o Governo Federal, para dizer: "Olha, a gente quer assim, assim e assim." O consórcio teria feito. Eu não tenho dúvida nenhuma quanto a isso.

Mas o que lhe pergunto, Ministro Edinho, essas são constatações e até um desabafo, o que quero lhe perguntar é o que não entendo. Temos, no Brasil, uma secretaria de portos. Por que todos os portos não estão sob a égide da secretaria? Por que alguns portos, não são todos também, de águas interiores estão sob o controle, a coordenação do Ministério dos Transportes e outros, a grande maioria, a grande maioria com a Secretaria de Portos? O nosso era isso, os nossos estão com o Ministério dos Transportes. Por que, Ministro? E por que não se muda essa realidade?

Acho que falta também um pouco disto: pulso. V. Exª é Ministro. V. Exª tem que chegar à Presidente da República e dizer: "Por que esse e aquele porto estão conosco e esse aqui não está?"

Porque, é óbvio, o DNIT e o Ministério dos Transportes cuidam de muita coisa. A Secretaria de Portos foi criada para cuidar de portos. Então, os senhores são especializados nisso. E por que esse Porto Manaus Moderna está com o Ministério

dos Transportes? Por que o porto organizado de Manaus? Acho que são uma ou duas as exceções que ficaram, Ministro Garibaldi, e até hoje não entendi direito qual é a lógica disso, porque lógica não tem nenhuma, tem a antilógica.

Então, Ministro Edinho, queria só que o senhor me falasse sobre isso e quais são as ações da vossa secretaria no sentido de pegar para si uma responsabilidade que é da Secretaria e não do Ministério dos Transportes.

Obrigada.

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

O SR. EDINHO ARAÚJO - Primeiramente, respondo ao Senador Dalirio, que é de Santa Catarina - mas, antes dele, temos aqui a questão do Rio Grande do Sul -, que aborda, com muita precisão, com extremo conhecimento, as questões do seu Estado, mas também com a consciência e com a responsabilidade que tem como Senador da República sobre as questões nacionais.

O polo naval do Porto de Rio Grande é um dos mais importantes do nosso País e tem merecido da minha parte toda a atenção. Recentemente, recebi os investidores para encontrarmos, em relação às questões que estão sendo debatidas, as soluções para essas questões. E poderia particularmente, depois, detalhar pontualmente.

Com relação à Lagoa dos Patos, essa é uma questão que está diretamente ligada ao DNIT, porque essa é uma questão - e a Senadora Vanessa Grazziotin já havia me colocado isso, lembro-me de que, nos nossos encontros, ela me fez essa indagação que faz agora publicamente, então, o que quis dizer...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Foi um pedido, Ministro, muito mais do que uma indagação.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Exatamente. Agora, deixe-me dizer algo à senhora, Senadora, e ao Senador Lasier - desculpe-me, o nome é difícil. A Medida Provisória nº 595 fazia essas alterações da questão hidroviária, da questão dos portos internos. Mas, quando foi votada a Lei nº 12.815, isso não constou.

Vou dar um exemplo concreto sobre uma ação que tive tão logo assumi quanto ao Porto de Laguna, porto pesqueiro lá em Santa Catarina. Eu me reuni com minha assessoria, com meus secretários, e disse o seguinte: não tenho que cuidar disso, com todo o respeito. Temos o Ministério da Pesca. Vamos iniciar essa tratativa e vamos passar esse Porto de Laguna, que é de pesca, para o Ministério da Pesca. E consolidei isso em três meses. Agora, essa questão...

Sei o quanto representa a hidrovia para o Estado do Amazonas. São nove milhões de pessoas que utilizam essa modalidade de transporte. Portanto, sei disso e quantas centenas de portos, como temos rodoviárias no Sul, Sudeste e Centro-Oeste, temos lá pequenos portos, são utilizados para o transporte dos passageiros. E isso tudo também está diretamente ligado ao DNIT.

Fico numa situação difícil, Senadora, porque é uma questão de entrar em uma área que é de um outro Ministério. Acho que V. Exª e esta Casa têm todas as prerrogativas. Tenho colocado esse assunto, mas não depende de mim. Quero dizer com todas as letras: esse assunto, a solução dele não depende de mim, porque pode parecer que eu esteja querendo buscar mais espaço no Governo. Mas concordo com as colocações de V. Exª, que para todo organograma tem que ter uma lógica, tem que ter uma definição. Essa é uma questão para a qual não tenho uma resposta que seja da conveniência de V. Exª.

E acho que tem razão o Senador com relação aos investimentos no Porto do Rio Grande. Ocorre que temos também a cabotagem. Cabotagem não é uma questão ligada à Secretaria de Portos. Cabotagem também é do Ministério dos Transportes, especialmente do DNIT. Mas, o que tenho com relação à cabotagem? Encontrei um estudo com investimento, com parceria com o Banco Mundial. Esse estudo está ficando pronto este mês, sobre cabotagem. Acho que é um assunto importantíssimo para o País procurarmos transportar na nossa costa, que é de 8.500 quilômetros. A navegação interna e a navegação de cabotagem atendendo ao próprio País, isso é um assunto em que temos que avançar. Tão logo eu tenha esse estudo pronto, que será no final deste mês ou em agosto, vou discutir com o DNIT e com o Ministério do Planejamento as possibilidades que teremos para avançar nesse setor.

Mas, repito, como a navegação da Lagoa dos Patos, que é uma lagoa importantíssima, que pode trazer enormes soluções, competitividade, uma modalidade mais segura dos transportes, tirar caminhões das nossas rodovias... Cabotagem e hidrovia, navegação nos nossos rios significa mais segurança, menor custo. E é disso que precisamos.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Ministro, permita-me, só para arrematar: então, qual é o destino desses 123 milhões para o Rio Grande do Sul? Serão aplicados onde?

O SR. EDINHO ARAÚJO - Primeiramente, quero dizer a V. Exª que todo esse investimento é privado, ele não é público. Quando fazemos essa projeção, onde está o recurso público? O recurso público está nos serviços de dragagem, nos acessos marítimos, como temos lá no Rio Grande do Sul, no Porto do Rio Grande, investimentos, se não me engano, da ordem

de 300 milhões - por favor, minha assessoria me corrija, me dê o número exato -, quase 400 milhões de reais. Esse é recurso público, é recurso da União e da Secretaria. Posso dizer a V. Ex^a que é um terço do recurso da Secretaria de Portos. Portanto, esses investimentos a que V. Ex^a faz referência, da ordem de 123 milhões, são investimentos privados, na construção de onze TUPs.

Portanto, quando se fala em R\$37 bilhões, isso não é recurso público. É a projeção, é a possibilidade do investimento privado, tendo em vista os estudos que foram realizados, tanto nas licitações dentro do porto público organizado, quanto nas prorrogações antecipadas e também nos terminais de uso privado, que agora poderão transportar não só a própria carga, mas a carga de terceiros.

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

O SR. MÁRIO POVIA - Então, agora, só para confirmar ao Senador Lasier, quanto a esses 123 milhões, provavelmente, como o Ministro falou, há alguns arrendamentos no Porto do Rio Grande que vão ser licitados, então, há investimentos associados, além de terminais de uso privado. Acho que em Rio Grande ainda não tem nenhum pedido de prorrogação antecipada. Provavelmente haverá a parte do terminal de contêiner ou alguma coisa nesse sentido.

Há muito problema de contratos de arrendamentos, de regularização de ocupação de áreas no Porto do Rio Grande. Temos tratado disso, já tratamos no passado com o Governo do Estado, a Seinfra, e temos tratado com o novo Superintendente do Porto, Janir, mas há problemas, Senador. Temos que regularizar isso, inclusive envolvendo o polo naval. Há que se regularizar a ocupação nessas áreas. É um problema importante. E o Ministro já esclareceu: os 37 bi realmente são investimentos privados.

Para o Senador Dalirio: a questão da competitividade do Porto de Itajaí é um problema. A agência vem tratando dessas questões. Inclusive, em alguns terminais, estão fazendo uso do alfandegamento sem movimentar pelo aquaviário, e a gente já está cuidando disso.

A Senadora Vanessa não está mais presente, mas quero dizer que a questão do arrendamento da Siderama é estratégica para o Governo. Volto a dizer que Manaus cabota muito, a linha Manaus, Suape, Santos, Rio Grande - Rio Grande também cabota muito. Então, é estratégico que tenhamos o terminal de Siderama em funcionamento, até para fazer concorrência com os dois TUPs que lá estão, que concentram muito mercado. E também o segundo terminal em Suape vai, sem dúvida nenhuma, estimular muito a questão da cabotagem no Brasil.

É uma pena a Senadora Vanessa não estar aqui, mas, queria dizer, e falo com absoluta tranquilidade - já falei com o Ministro Edinho sobre essa questão -, que, quando a Antaq foi chamada para opinar no marco regulatório, uma das primeiras questões que levamos para a Casa Civil foi esta: por que a hidrovia não está com a SEP? O Guilherme Penin está aqui, ele estava na Casa Civil na época. Essa foi uma questão que nós levamos. É fundamental uma sinergia. Ainda na época eu era superintendente na Antaq e dei o exemplo: para fazer uma outorga de uma ETC eu preciso conversar com meu colega na Superintendência de Navegação Interior, tenho que subir de andar. Como um Ministério vai conversar com outro? Há uma perda muito grande de sinergia aí.

E gostaria, sim, de dizer que a gente sabe, não é uma crítica ao Ministério dos Transportes, não é uma crítica ao DNIT, que eles têm muitas atividades por lá no modal terrestre, seja rodoviário, seja ferroviário. Há muita demanda. Então, acaba que o setor aquaviário fica prejudicado nas demandas. Assim, com todo o respeito a esses órgãos que têm desafios, missões, não é uma crítica, seria muito importante, sim, que isso viesse para a Secretaria de Portos, juntamente com a missão, infraestrutura, servidores, etc. Mas, seria importante que os portos fluviais e as hidrovias ficassem também com a Secretaria de Portos, até para unificar uma política pública.

A Antaq tem esta atribuição: nós fiscalizamos a questão hidroviária, fiscalizamos a questão dos terminais fluviais, mas fica essa questão de não estar dentro de um mesmo Ministério. Há prejuízos sim, a ponto de o Ministro estar aqui e não saber falar para a senhora como está a Manaus Moderna. Por quê? Porque isso está realmente em outro Ministério e poderia estar centralizado num único órgão, volto a dizer, com sinergia. Faz-se dragagem no Madeira - o Senador Raupp falou da dragagem no Madeira -, mas não está com a Secretaria de Portos. Poderia sim usar de uma *expertise* maior para se obter isso. Infelizmente é o que temos. Mas, acho que talvez possa se pensar numa alteração legislativa para levar essa competência para a Secretaria de Portos. Vejo isso, particularmente, com muito bons olhos.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Elmano, do Piauí.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Sempre o último.

Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Lembrei-me do Senador Mão Santa agora.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Mão Santa era uma figura.

Sr. Presidente, queria cumprimentá-lo. Cumprimento o Sr. Mário, o nosso Ministro Edinho e o Davi na pessoa de V. Ex^a e cumprimento as Sr^{as} e os Srs. Senadores.

Vou falar aqui um pouquinho e, inclusive, fazer questões sobre duas obras importantes no Piauí: Luís Correia, que é um porto que parece uma lenda, e a Hidrovia do Parnaíba.

Antes porém, meu Ministro Edinho, V. Ex^a me levou a fazer um questionamento aqui, quando V. Ex^a, Ministro dos Portos, disse que determinados assuntos estão relacionados a outras instituições, a outros órgãos, a outros Ministérios, como disse aqui, ao Ministério dos Transportes, DNIT, Pesca, o que se traduz, meu Presidente, a grandeza desse Estado, o Estado brasileiro, com quase quarenta ministérios que não se entendem de forma administrativa, conforme ouvimos aqui na palavra do Ministro e do nosso Mário, da Antaq, nos leva a questionar, sobre o Estado, a estrutura do Estado brasileiro. E cada vez robustece em mim, meu Presidente, a necessidade de reinventar esse Estado, esse Estado que está sendo questionado pelo seu povo, em todas as áreas: a saúde, principalmente, a segurança, a infraestrutura, por onde passaram aqui, nessa condição, meu Presidente, quase todos os órgãos ligados à infraestrutura portuária, aeroportuária, de rodovias, de ferrovias, aquaviárias, enfim, todas as áreas. E os problemas se perpetuam. Dada essa falta de articulação, tanto o Ministro, como o Dr. Mário foram claros em mostrar isso aqui...

Sou servidor público. Nunca me desfiz da minha vestimenta de servidor, e de um servidor que serviu, ao longo de 50 anos, sem se servir da coisa pública. Com minha experiência, eu vejo, Sr. Presidente, que esse Estado brasileiro tem que ser reinventado. Queremos, hoje e amanhã, votar uma reforma política ao tempo em que votarmos uma reestruturação do Pacto Federativo, enfim, uma série de coisas que não nos interessa aqui tratar.

Mas, feitas essas rápidas considerações, o desabafo de um servidor público que hoje é Senador, mas amanhã, quando tiver 80 anos e terminar esse mandato quer saber qual vai ser o meu projeto, o meu desafio, queria que o nosso Ministro dos Portos nos esclarecesse um pouco sobre o Porto de Luís Correia, que foi tirado das cinzas quando Reis Velloso, piauiense da mesma região, foi Ministro do Planejamento.

Quando se fazia planejamento de longo prazo através dos planos decenais de desenvolvimento que não temos mais... Não temos planos de longo prazo neste País, não temos estratégia de longo prazo. Queria saber isto do Ministro: está havendo aqui também, me permita, o balanço do PAC 2 e havia algo para o Porto de Luís Correia e, *mutatis mutandis*, para a navegabilidade - não sei se o nosso Mário saiu - do Rio Parnaíba. Eu era Secretário do Planejamento há vinte anos, quando fizemos com a JICA, Agência de Cooperação Internacional do Japão, um programa de cooperação que resultou na viabilidade de navegação do Rio Parnaíba - mas, isso também faz parte da história, não se fala mais nisso - e também do Porto de Luís Correia, porque era uma integração de uma ferrovia. E criminosamente, no desmonte de 1990, não só nesse trecho do Piauí como em vários trechos do País, mudaram a matriz de transporte de ferrovias, de cabotagem, de hidrovias, etc., para quê? Indústria automobilística. Então, queria saber do nosso Ministro o que existe de fato com relação ao Porto de Luís Correia e também, se nosso Mário pudesse me acrescentar, algo com relação à navegabilidade do Rio Parnaíba. Ou seja, constam dos programas plurianuais, nos PACs 2 e 3, e nos Planos Plurianuais de Investimento.

Eram essas as perguntas que queria fazer ao meu nobre e estimado Ministro.

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

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Obrigado. Estava em outra Comissão e cheguei há pouco, mas a tempo de cumprimentar o companheiro e amigo Edinho Araújo, Ministro dos Portos, também o Mário, Diretor da Antaq, o Davi, V. Ex^a e os Senadores, como o Senador Elmano, que há pouco falou para nós.

Apenas quero aqui fazer algumas muito breves considerações. Não vi aqui, nessa discussão que trata da questão de portos e evidentemente de hidrovias, a ANA (Agência Nacional de Águas). Tenho sentido a ausência muito grande da agência quando a gente trata desses assuntos, porque, para mim, a Agência de Águas tem um papel extremamente relevante no País. Primeiro, porque não pode ter hidrovia. A melhor forma de se saber se um rio é sadio ou não é se ele é navegável. Se ele não é navegável, já é um rio que tem muitas possibilidades de estar doente, com data marcada para morrer, como é o caso do Maranhão, meu Estado, que tem uma quantidade imensa de rios. O Maranhão tem 60% das águas interiores do Nordeste, Ministro Edinho, tem 13 bacias hidrográficas, mais de 5.000 quilômetros de rios perenes, muitos deles sem condição nenhuma de navegabilidade. E tem rios que são nacionais, como o Rio Parnaíba, sobre o qual falou há pouco o Senador Elmano. Esse também tem dificuldade. E a gente pergunta cadê a ANA? O que a ANA está fazendo?

Então, sinceramente, não quero, ao longo do ano ou do mandato, sair com a sensação de que a gente tem, pelo menos, que trocar o nome de ANA para Amélia, porque a ANA tem que ter realmente uma função para a qual ela foi criada. A gente discute muito no Brasil o problema da crise hídrica aqui no Sul e lá no Norte, a seca, mas, quando a gente for começar a discutir a captação, porque a gente fala que não há distribuição de água, deve questionar: e a vida desses rios?

Faço, então, esse registro sobre a questão da ANA.

Não vou falar sobre o Porto de Itaqui, porque todos conhecem o potencial do Porto do Itaqui e sua importância estratégica para o Brasil e para o mundo. Já fui a uma missão da Antaq em Hong Kong para conhecer o porto, como Presidente da Comissão de Meio Ambiente da Câmara, já fui a Singapura, já fui a Xangai, e, em todo canto que fui, eles têm o maior apreço pelo Porto de Itaqui. São Luís está bem no meio da Alca, então, São Luís tem condição de ser um grande entreposto do mundo. E o Porto de Itaqui, nesse contexto, é indispensável. Mas, o Brasil prefere investir em Cuba, no Porto de Mariel, que fui conhecer recentemente. É realmente muito interessante, muito bem localizado. Cuba é a maior ilha do Caribe. Não produz nada, é apenas entreposto. E lá já tinham, dos 2.000 metros de pátio de contêiner, 700 metros totalmente ocupados. O que o porto de Cuba pode oferecer de atrativo, o Porto de Itaqui também pode: acesso ao mercado americano, tanto do norte quanto do sul, ao mercado europeu, africano, e ao mercado asiático pelo Canal do Panamá. Mas, então, fico mesmo aqui.

Com relação à questão da Codomar, o Ministro Edinho saiu, onde está a Codomar, que administra o Porto de Manaus e é uma companhia que tem influência no Maranhão? A Codomar está onde hoje, nesse emaranhado de Ministérios, de órgãos, nos 40 Ministérios? Imaginei que a Codomar estivesse, seria razoável, no Ministério dos Portos. A Codomar não está no Ministério dos Portos, quer dizer, tomaram a decisão de cuidar das hidrovias do Brasil, de todas. Muito bem. Então, a gente tem que discutir, por exemplo, a Hidrovia do Parnaíba, Senador Elmano, na Codomar. Mas a Codomar está onde? Está no Ministério dos Transportes? Está no DNIT? A Codomar está onde? Ou não está em lugar nenhum?

É apenas essa a observação que faço, Presidente Garibaldi, sobre esse desarranjo governamental que a gente tem no Brasil, quer dizer, como disse aqui o Elmano, é chegada a hora, mais do que nunca, de reinventarmos o Governo, fazermos uma reengenharia, porque, de fato, não tem condição. Há muita coisa para fazer e termina que não fazem nada.

Fui esses dias falar com o Ministro Edinho, dar um abraço, apenas dar-lhe um abraço de cumprimento pela minha chegada aqui no Congresso, de volta, fomos juntos congressistas, e fiquei surpreso de saber que a Codomar não está vinculada à Secretaria de Portos.

E termino como comecei, Ministro Edinho, cumprimentando V. Ex^a, cumprimentando o Mário e o Davi.

Cumprimento V. Ex^a pela iniciativa, Sr. Presidente, fazendo um apelo para que em novas audiências a gente possa trazer aqui a ANA para conversar.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra à Senadora Fátima Bezerra, do Rio Grande do Norte.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Senador Garibaldi, Ministro Edinho, demais convidados, Srs. Senadores e Sr^s Senadoras, certamente, Senador Garibaldi Filho, no que vou apresentar aqui, contarei com o respaldo de V. Ex^a, como Senador pelo Rio Grande do Norte, inclusive, como Governador do nosso Estado que foi pelo período de dois mandatos, portanto, conhece bem a realidade do nosso Estado, inclusive em matéria de logística da infraestrutura.

Quero, Ministro Edinho, primeiro, dizer, estava aqui comentando com a Senadora Sandra, é claro, que, como o senhor mesmo falou, temos ainda grandes desafios no que diz respeito a dotar o Brasil de uma logística e uma infraestrutura necessária para promover exatamente o acelerar do desenvolvimento de um país com dimensão continental, como é o nosso.

Agora, sou daqueles também - tenho que reconhecer isso, independente, inclusive, de pertencer ao Partido do Governo ou não, porque, se não pertencesse, eu iria dizer exatamente o que vou dizer aqui agora ao senhor - que reconhecem aquilo que foi feito. Por exemplo, vou dar o exemplo do meu Estado e o Senador Garibaldi Filho haverá aqui de confirmar o que vou falar. Em matéria de infraestrutura portuária, no Rio Grande do Norte, não tenho notícia de que tenham sido feitos, ao longo desses últimos trinta anos, investimentos significativos no que diz respeito à ampliação e melhoria do porto. Aliás, no passado, o que se falava lá era numa tal de Pedra da Bicuda, e eu nunca vi uma Pedra da Bicuda tão cara quanto essa, porque o que houve de recursos para remover essa tal de Pedra da Bicuda! O fato é que carecemos até hoje de uma infraestrutura portuária usada e necessária ao nosso desenvolvimento.

Mas, quero aqui dizer que, em matéria de Programa de Aceleração de Crescimento para o Rio Grande do Norte, Ministro Edinho, foi exatamente na área de portos que o PAC mais funcionou. O primeiro projeto do PAC a ser concluído no Rio Grande do Norte, Senador Garibaldi Filho, foi na área de portos, foi a ampliação do Porto Ilha de Areia Branca, um

investimento de mais de R\$250 milhões. E esse investimento, ou seja, a ampliação do Porto Ilha de Areia Branca, foi fundamental, muito importante para ajudar exatamente no desenvolvimento do nosso Rio Grande do Norte, considerando que, dentro das riquezas naturais que o nosso Rio Grande do Norte tem, uma delas é o sal. Somos o maior produtor de sal no País. Imaginem o que era a gente conviver com as condições precárias que tínhamos antes do governo Lula e do Governo da Presidenta Dilma, no que diz respeito à estrutura portuária lá de Areia Branca! Foi um belo investimento.

E agora, Ministro, nessa linha, quero aqui trazer a V. Ex^a o nosso apelo para dar continuidade aos investimentos lá no Porto de Natal, e aí com o foco bem direcionado. Nosso apelo aqui é para que o Ministério possa liberar os recursos para que seja feita a obra da construção do Berço 4, que tem exatamente 220m de extensão, a pavimentação da retroárea externa, as defensas para os quatro pilares centrais da Ponte Newton Navarro. Por que estamos aqui fazendo um apelo ao senhor para a realização dessa obra, que é a construção do Berço 4, com as defensas para os quatro pilares centrais da Ponte Newton Navarro? Por duas razões. Primeiro, porque essa obra é uma necessidade, do ponto de vista de segurança, exatamente para as pessoas que transitam sobre a ponte e para as navegações realizadas sob a ponte e essa obra do Berço 4 e das defensas vai permitir a entrada e saída de navios no período noturno. Hoje, Sr. Ministro, o senhor sabe que estão suspensas em decorrência exatamente do quê? Da falta dessas defensas que deveriam ter sido realizadas quando da construção da ponte. É verdade, Senador Garibaldi Filho, que as defensas que deveriam ter sido construídas na época, quando da construção da ponte, inclusive, eram atribuição do Governo do Estado, mas o fato é que o Governo do Estado não fez e não podemos, de maneira nenhuma, protelar essa obra, porque, Ministro Edinho, o senhor conhece, já esteve no nosso Estado, a Ponte Newton Navarro é uma ponte belíssima. Além da utilidade que ela tem do ponto de vista de mobilidade, ela é um belo cartão postal. Ela corta exatamente o Rio Potengi, nosso rio mais bonito, quer dizer, foi uma grande conquista, sem dúvida nenhuma, no campo da mobilidade para Natal, inclusive para promover a questão também do turismo.

Agora, imagine o senhor, Dr. Mário, de repente, o chamado Berço 4, as chamadas defensas, que são a sustentação dos pilares, não foram feitas até hoje. Isso não pode continuar, porque diz respeito à segurança das pessoas que trafegam na ponte, o movimento é grande, bem como também à questão do movimento dos navios. O que está acontecendo hoje? Hoje, por exemplo, está proibida a entrada e saída de navios no período noturno. Então, é urgente a construção do Berço 4 e das defensas, repito, primeiro, por uma questão absoluta de segurança, Ministro Edinho, e, segundo, ainda quero acrescentar também outra razão pela qual, Senador Garibaldi Filho, o Berço 4 é urgente para nós. É porque o Berço 4 e sua retroárea são extremamente importantes e indispensáveis para o progresso socioeconômico do Rio Grande do Norte. No curto prazo, visam possibilitar a recepção dos novos e maiores navios da atual linha de navegação que liga Natal à Europa; segundo, implantar nova linha de longo curso ligando Natal à Port of Spain e possibilitar a ligação com a Ásia e a costa leste dos Estados Unidos; e, terceiro, por permitir exatamente o quê? O reinício do carregamento, ou seja, o embarque de granel sólido e, por fim, implantar a questão da cabotagem. Então, o Berço 4, de um lado, é segurança, e, de outro lado, permitirá exatamente o quê? Dar uma maior condição, sem dúvida nenhuma, ao nosso Porto de Natal para promover o desenvolvimento.

Ministro, quero dizer a V. Ex^a que o investimento nesse Berço 4 com as defensas da ponte está em torno de R\$275 milhões, dos quais R\$40 milhões estão no OGU e R\$11 milhões já estão na Codern. O projeto já está pronto para ser licitado, no chamado RDC, aliás, já seria licitado. Em função dessas dificuldades, houve, portanto, uma determinação à Codern para suspender. E aqui fica o nosso apelo que, sem dúvida nenhuma, é um apelo do Senador Garibaldi Filho, para que o Ministro examine isso com toda a seriedade e libere esses recursos, esses R\$11 milhões, esses R\$30 milhões, para que a Codern possa iniciar já o licenciamento do Berço 4, agora, exatamente no segundo semestre.

Por fim, Ministro, quero aqui colocar outra reivindicação para V. Ex^a no que diz respeito à questão do Plano de Concessões. Ouvi aqui atentamente a exposição de V. Ex^a. Dezesesseis Estados já apresentaram, não é Mário?, projetos para os terminais privados, portuários privados. Quero dizer a V. Ex^a que vai ser o décimo sétimo o nosso, não é, Senador Garibaldi Filho? Porque queremos o Rio Grande do Norte nesse mapa.

Nessa direção, estamos encaminhando novamente um ofício a V. Ex^a, pedindo uma audiência à qual possamos ir junto com o Governador e com toda a Bancada. Quero dizer a V. Ex^a que o Rio Grande do Norte, portanto, pleiteia ser incluído no Plano de Concessão fase 2. E adiantar que a proposta, Ministro Edinho, de um novo modal portuário para o Rio Grande do Norte já está em estudo. E uma dessas propostas em estudo, Senador Garibaldi Filho, é a que diz respeito ao terminal portuário do Potengi, lá na margem esquerda do Rio Potengi. Essa proposta, Ministro Edinho, inclusive conta com a participação da Codern. A Codern participou intensamente desse estudo. Aliás, é uma proposta, inclusive, da própria Codern.

Só para levantar mais dados para V. Ex^a, já tem um grupo chinês interessado. Esse grupo chinês é o mesmo que está estudando o corredor bioceânico para o Governo Federal. Esse projeto, repito, do complexo portuário lá da margem esquerda do Rio Potengi, está ancorado inclusive num acordo lateral Brasil-China que foi assinado recentemente pela

Presidenta Dilma com o Primeiro Ministro. Então, os estudos já estão em curso, Ministro Edinho. Houve inclusive uma audiência lá, no Rio Grande do Norte, convocada pelo Governador. O Senador Garibaldi Filho compareceu, eu também, toda a Bancada, as classes empresariais. Nós temos lá o Cerne (Centro de Estratégias em Recursos Naturais e Energia), coordenado por um estudioso nessa matéria, que é o Jean-Paul Prates, temos a Fiern, a Fecomércio, enfim, todas as entidades empresariais que têm participado intensamente desse debate por todos nós termos a clareza de que uma nova estrutura portuária para o Rio Grande do Norte é fundamental, é imprescindível para que possamos exatamente alavancar o desenvolvimento do Rio Grande do Norte. O Rio Grande do Norte, Ministro Edinho, tem muitas riquezas naturais. Não é só o sal; é o petróleo, é a energia eólica, é a fruticultura. Enfim, e nós precisamos... Até hoje o Rio Grande do Norte se ressentia de uma infraestrutura portuária ousada, adequada para, repito, ajudar num projeto de desenvolvimento do Estado.

E eu quero encerrar, Senador Garibaldi Filho, fazendo questão de dizer ao Ministro Edinho que todos esses estudos têm contado com a participação da Codern, que tem lá uma equipe muito séria à frente daquela instituição. Então, nesses estudos o Governo do Estado tem estado em parceria com a Codern, e uma das propostas que está em estudo é exatamente esta: o terminal portuário lá do Potengi. E por que a Codern tem que participar? Porque nós tínhamos de reconhecer: ela é a maior autoridade portuária do Rio Grande do Norte. Ela não pode ficar de fora, de maneira nenhuma, de qualquer debate. É claro que isto aqui é concessão, é investimento privado, mas o papel da Codern será fundamental para dar segurança jurídica, para dar fundamentação técnica e para participar exatamente desse investimento.

Então, Ministro, fica aqui o nosso pedido: de um lado, o Berço 4, as defensas, que são investimento do Governo Federal já previsto no orçamento. O nosso apelo é para que o senhor pudesse liberar o que está previsto até o final deste ano para que a Codern possa licitar. E a nossa outra reivindicação é a concessão, é o Governo nos ajudar exatamente fazendo a ponte junto aos grupos investidores interessados, para que o Rio Grande do Norte seja realmente incluído no PIL e venha a ter, no futuro, mais esse modal portuário ou intermodal capaz, sem dúvida nenhuma, de alavancar e acelerar o desenvolvimento econômico e social lá do nosso Estado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de dar a palavra ao Senador Ricardo Ferraço, que vai ser o último Senador a usar a palavra, eu quero, claro, como norte-rio-grandense, comungar aqui nas reivindicações da Senadora Fátima Bezerra. O Ministro Edinho esteve recentemente no Rio Grande do Norte. Então, ele viu de perto o que significa tudo isso que a Senadora Fátima colocou aqui, a começar, a construção desse Berço 4, que ela disse que é um investimento de 275 milhões, dos quais 41 milhões já estão no Orçamento de 2015, e 11 milhões já estão na Codern.

Sobre importância disso, eu não quero ser repetitivo, a Senadora Fátima falou, como falou também da nossa expectativa com relação ao complexo portuário de Natal, na margem esquerda do Rio Potengi. Esse investimento é a construção de 1.000m de cais linear, e outros investimentos. Mas isso é plano de concessão. Nós temos que buscar um investidor privado. Então, o Ministro Edinho pode, perfeitamente, rebater aqui e dizer que cabe ao Rio Grande do Norte buscar. Ele vai ajudar, claro, mas nós temos que ter a capacidade de buscar esse investimento, esse empreendedor privado, para que nós possamos, juntamente com os outros Estados que têm investimentos dessa ordem previstos, que são dezesseis...

E, por último, Ministro, como norte-rio-grandense, digo que há, nessa construção de um novo porto, uma área disponível, como disse a Senadora, de 9km, localizada na margem do Rio Potengi. Essa construção poderia ser feita de uma maneira modulada - não é, Senadora? -, conforme a demanda de movimentação de carga, sendo que o projeto inicial tem como objetivo a construção de uma infraestrutura destinada à movimentação de granéis sólidos.

Então, o senhor vê que nós estamos unidos lá, no Rio Grande do Norte, assim como os outros Estados aqui já demonstraram essa união, o Estado do Amazonas, com as duas Senadoras que aqui falaram, e os outros Estados.

Eu quero, neste instante, pedir ao Senador Ricardo Ferraço que não apenas use da palavra, mas que venha aqui assumir a Presidência. Eu sempre o faço com um certo receio, porque ele é o Vice-Presidente da Comissão, pode se entusiasmar, e, aí, o que será de mim?

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Senador Garibaldi Filho, queria só acrescentar...

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

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas eu vou ouvir o que o Ministro vai dizer.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Para eu não me entusiasmar e não me seduzir pela proposta de V. Exª, eu prefiro ficar aqui, porque, se eu sentar aí, eu não sei se eu vou sair.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Senador Garibaldi Filho, queria só reforçar o que eu falei aqui há pouco. Na verdade, já há, Ministro Edinho, um grupo interessado. É um grupo chinês. Inclusive, é o grupo que está fazendo um estudo para o terminal bioceânico do Governo Federal. Está interessado nesse projeto que o Senador acabou de

reforçar também, ou seja, o terminal portuário do Potengi, que, como ele colocou, na verdade, é um novo terminal portuário de grande escala, tanto destinado ao escoamento de granéis sólidos, ferro, calcário, líquidos, combustíveis, óleos vegetais, além da carga de contêiner, que é atualmente operada por Natal. E, associado a esse projeto dos portos, Ministro Edinho, o Governo também já apresentou lá, no Ministério dos Transportes, proposta no que diz respeito à questão de ferrovias, porque seria um porto intermodal. Mas já há um grupo interessado. O que nós vamos precisar, uma vez formalizada a inclusão no Rio Grande do Norte no PIL, claro, é do apoio do Governo Federal em termos de logística, de ajudar nos projetos, se for necessário, enfim, ajudar-nos nessa ponte junto ao segmento privado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu peço, portanto, ao Senador Ricardo Ferraço que assuma a Presidência.

E queria dizer que há um estudo, inclusive, com relação ao novo porto no Município de Porto do Mangue. Então, não faltam estudos, não faltam projetos, não falta entusiasmo, como a Senadora falou. Agora, faltam recursos, e esses recursos terão que ser obtidos junto a investidores privados. E a Senadora está acreditando muito num grupo chinês que se propõe a investir no Rio Grande do Norte.

Portanto, cadê o Senador Ricardo Ferraço? Mas eu volto! O Senador Ricardo Ferraço precisa saber que o ex-Ministro José Américo dizia que ninguém se perde no caminho da volta. Eu volto já. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Maioria/PMDB - ES) - Ora, mas V. Ex^a não deve também se perder no caminho de ida, viu? *(Risos.)*

Senhores, Sr. Ministro, senhores representantes, eu acho que, a essa altura, nós temos aqui uma coleção de questões. Eu vou passar a palavra a V. Ex^a, para que possa, na prática, dar continuidade às questões que foram apresentadas pelas Sr^{as} e pelos Srs. Senadores.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Está bem. A Senadora Fátima Bezerra terá que se retirar, então, eu iria começar por uma resposta que eu estou devendo à intervenção do Senador Dalirio, de Santa Catarina, mas eu me reportarei em seguida.

Senadora Fátima Bezerra e Senador Presidente Garibaldi, que reforçou aqui as teses defendidas em favor do Estado do Rio Grande do Norte, eu estive lá, eu conheci, vi o porto, vi a ponte, constatei mais proximamente o que representa essa beleza e essa riqueza natural que é o sal, que é o porto lá de Areia Branca, e eu quero dizer, enfim, daquela beleza que é o terminal de passageiros. Como V. Ex^a também fez referência, essa ponte foi construída pelo Governo do Estado, a Ponte Newton Navarro, e lamentavelmente não teve a sua conclusão, porque as defensas são importantes; são importantes tanto para quem transita por sobre a ponte como para os navios, que têm que passar por baixo da ponte para acessar o porto, como eu pude constatar. E nós temos lá, realmente, essas reivindicações do Berço 4 e também a questão das defensas.

Temos, como foi muito bem colocado por V. Ex^a, que acompanha de perto o trabalho das docas, especialmente da Codern, R\$11 milhões. Os investimentos, pelos números que temos aqui: 11 milhões lá na Codern e só 1 milhão a mais no Orçamento da LOA - só temos 1 milhão. Os investimentos são de grande monta, tendo em vista o orçamento que temos na SEP. O investimento lá soma, como V. Ex^a também colocou, 275 milhões.

Eu estou nesse barco, eu estou nessa luta para que nós possamos buscar recursos. Sabe V. Ex^a do período que nós estamos vivendo, de ajuste fiscal.

Com relação ao plano de concessões...

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Ministro...

O SR. EDINHO ARAÚJO - Pois não.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Edinho, eu sei, claro, do empenho de V. Ex^a, e aqui a gente queria só reforçar que esse empenho fosse mais...

O SR. EDINHO ARAÚJO - Sim, entendo.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - ... efetivo ainda, para que, pelo menos no segundo semestre, eles pudessem abrir o processo licitatório por tudo o que significa - eu não vou aqui repetir, o senhor sabe melhor do que eu - a necessidade e a urgência dessa obra.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Sei, estou plenamente convencido da importância dela, mas eu tenho comigo alguns anos de Executivo: quase 15 anos como prefeito, fui presidente de uma empresa em São Paulo, empresa estatal. Nós precisamos ter o recurso para iniciar, mas precisamos também ter o compromisso de que não faltarão recursos para concluir. Se há algo que é de uma gravidade imensa é obra inacabada. Eu sou daqueles que entendem que obra tem que ter começo,

bom projeto, recursos para começar, para dar continuidade e para concluir, e não obras que sejam incompletas. Eu sou totalmente... Eu tenho uma experiência nesse sentido e vejo que há muito de obras que não foram concluídas neste País, sejam municipais, estaduais ou federais, e esta é a obra mais cara, a obra que não se conclui.

Mas a senhora conte comigo, conte com o meu trabalho, com o que nós pudermos juntos. E eu quero aqui dizer, parabenizar essa união que tem o Rio Grande do Norte através dos seus Parlamentares, e V. Ex^a e o nosso Presidente Garibaldi despontam, pontuam como representantes legítimos e que conhecem de perto as questões do seu Estado. Portanto, a senhora tem um aliado no sentido de buscarmos essas execuções.

Com relações às concessões, já foi aqui colocado pelo Senador Garibaldi, nós precisamos muito do interesse privado. E aí talvez o que nós possamos fazer, mas tem que partir do Estado, é a divulgação, é procurar atrair esse investimento privado. Agora, nós sabemos que não há espaço vazio onde tem interesse econômico, lá já percebemos claramente que há o interesse. Eu demonstrei o quanto esse setor está aquecido, com investimentos em toda orla atlântica, em 16 Estados. Mas eu estou ao seu lado também para que possamos buscar, como eu disse e repito, esses R\$37 bilhões. Não, ali não estamos falando de recursos do Orçamento; estamos falando de projeção de investimento do setor privado nessa área portuária, que é fundamental e que tem uma perspectiva de crescimento.

Portanto, Senadora...

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Tranquilo, Ministro. Muito obrigada pela resposta.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Parabéns à senhora.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - E quero dizer só para V. Ex^a, Senador Ferraço, que nós estamos encaminhando para o seu gabinete dois ofícios: um, formalizando o pedido de audiência para que o Governador, a Bancada Federal e demais instituições possam exatamente formalizar a inclusão do RN no PIL e as propostas em estudo; e o outro ofício também só formalizando esse apelo que eu e o Senador Garibaldi Filho fizemos com relação à construção do Berço 4.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Muito bem. Quero agora me reportar ao que disse o Senador Elmano Férrer, do Piauí, com relação ao Porto de Luís Correia, histórico. Há muitos anos esse porto é debatido, é matéria de campanhas eleitorais. Eu acompanho isso, recentemente houve uma matéria, também na TV Globo, no jornal da noite. E eu quero dizer que existe um grande passivo que precisa ser equacionado.

Sabe V. Ex^a que o TCU analisa uma prestação de contas. Sanada essa questão de prestação de contas junto ao TCU, nós estamos dispostos a discutir e procurar a solução de que o Estado precisa, que é importante pelo ponto estratégico desse porto. Portanto, eu comungo com V. Ex^a, no sentido de que esse porto é importante não só para o seu Estado, para o Piauí, mas para o Brasil. Mas é preciso que nós saneemos contas, recursos que precisam estar devidamente em ordem para que nós possamos avançar nessa obra que é fundamental, como V. Ex^a muito bem colocou.

Com relação, quero me reportar agora ao Senador Roberto Rocha, que já não está mais entre nós, por compromissos que ele teve, e dizer que o Tegram, em Itaqui, está pronto e será inaugurado. O Tegram é um investimento da ordem de R\$400 bilhões. Nós procuramos denominar aquela região do País de Arco Norte, que é o escoamento da produção, e no Bloco 2 também tem terminal para celulose em Itaqui. Portanto, respondendo ao Senador Roberto Rocha, agradeço suas palavras e digo também que o Codomar, a navegação ficou no Ministério dos Transportes por decisão do Congresso Nacional. Quero repetir que o Codomar é competência do DNIT, Ministério dos Transportes.

E gostaria...

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Queria só entregar aqui ao senhor esse ofício, eu e o Senador Garibaldi Alves.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Pois não.

Eu vou receber aqui um expediente da Senadora.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Senador, apenas só formalizando aqui.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Esses são os pedidos, não é?

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN. *Fora do microfone.*) - São os pedidos, viu?

O SR. EDINHO ARAÚJO - Está registrado.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Apoio Governo/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Está registrado, meu e do Senador Garibaldi.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Está bom. Registro aqui, portanto, Acabo de receber as demandas do Rio Grande do Norte pelas mãos da Senadora Fátima e do Senador Garibaldi.

Respondendo a questão, e eu sei que está presente aí a assessoria do Senador Dalirio, de Santa Catarina. A SEP está investindo pesadamente no Porto de Itajaí, em dragagem, um novo cais e um grande projeto para a nova bacia de evolução, em parceria com o Governo do Estado.

Sobre o operador privado, a dificuldade não é burocrática, mas, sim, legal. Se for juridicamente viável atender o pleito da empresa, será atendido; caso contrário... A questão é legal. Estamos prontos, dispostos a acompanhar e a buscar uma solução para essa questão.

Só falta aqui, Senador Garibaldi, uma questão da internauta Maria De Fátima Anselmo, de São Paulo, que coloca a questão sobre portos e as metas de 2015, que eu quero dizer que nós estamos buscando perseguindo alcançar todas essas metas, procurando atender as demandas das regiões. Como São Paulo tem demanda de grãos e de celulose no Porto de Santos, e os demais portos também, de São Sebastião, temos também no Estado o Bloco 2 para atendimento de ro-ro e outros investimentos que vão gerar emprego e renda, e também os investimentos que estão espalhados por toda a orla atlântica.

Agradeço, portanto, as manifestações da internauta Maria de Fátima.

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.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Depois de cassar a minha palavra, não é, Presidente?

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

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Substitui V. Exª com tanta satisfação! Mas eu ouço o Senador Blairo Maggi e falo em seguida.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Não, eu faço questão.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Não, por gentileza. Não, que isso.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Está bom, obrigado. Muito obrigado, Senador Ferração.

Rapidamente, eu só quero cumprimentar o Ministro Edinho e os demais aqui, o Mário e o Davi, que estão nessa mesa. Eu não pude participar hoje dessa audiência pública. Cheguei cedo aqui, assinei - fui um dos primeiros a assinar o ponto -, mas são várias reuniões hoje que estão acontecendo na casa, temos pauta para acertar para a parte da tarde.

Então, eu gostaria muito de ter participado. Estive fazendo uma visita ao Ministro Edinho nesta semana, falando sobre alguns problemas que temos nos portos, na legislação, etc. Então, eu só gostaria de deixar aqui a minha manifestação, no sentido de que nós precisamos dar uma harmonizada na nossa legislação, Ministro Edinho e também o Mário. Nós precisamos de muitas regras, muitas leis, muitas portarias normativas, mas, na verdade, às vezes, nem se sabe direito se é a Secretaria de Portos que tem que falar primeiro, se é a Antaq, se é o DNIT. Nós estamos com muita legislação esparsa. Foram criadas as agências, foi criada a Secretaria de Portos, e essa legislação está um pouco dispersa, e o usuário, aquele que necessita do apoio do Governo, das instituições, muitas vezes não consegue avançar, porque tem muita gente para falar.

Eu vou dar um exemplo do que está acontecendo neste momento, e foi exatamente o que eu fui pedir outro dia para o Ministro Edinho. As questões são que você, hoje, para conseguir uma licença de um porto tem ainda as questões da Antaq, questão do meio ambiente. Lá, na Amazônia, tem questão do Ifam, aí tem Funai, vem todo o mundo. E agora, por último, entrou a questão da SPU, a questão do espelho de água, um negócio, assim, que foi dada uma atribuição para a SPU, para ele falar nesses processos, mas não foi dada a estrutura de que a SPU precisa para falar.

Então, Presidente Garibaldi, eu tenho uma situação no Amazonas, de exatamente há um ano, em que foi solicitado um assunto na SPU de Manaus; não tem resposta, porque não tem gente para colocar, para olhar as coisas. Então, quer dizer, o porto está pronto, o equipamento autorizado, todas as licenças dos demais prontas, e eu não consigo fazer com que haja a autorização por parte da Receita Federal de operar porque falta o último papel da SPU, e a SPU não consegue, não tem gente para olhar, não tem estrutura para ver, e o País fica perdendo. Nós temos ineficiências no processo. São milhares e milhares de dólares investidos em processos, em portos, em construção, e, dependendo de um papel, de uma pessoa que não tem condições de dar resposta.

Então, eu gostaria de deixar esse registro de que precisamos olhar um pouco para dentro dos processos também para ver quem efetivamente pode dar respostas às coisas. O ideal seria que em um único local você tivesse todas essas coisas, todas essas respostas de que você precisa e as licenças de que você precisa. Infelizmente, o que eu tenho dito aqui, no plenário, constantemente: nós, brasileiros, perdemos a guerra - na guerra do papel, nós perdemos a guerra do papel. É muita licença, é muita exigência, é muita norma, muita coisa, muito pouca gente se preocupando com quem... É muita lei, é muita gente se preocupando, pouca gente se preocupa com a maioria das pessoas, das empresas que têm que produzir, que têm que ser eficientes, que têm que gerar lucros para pagar impostos, pagar salários, quer dizer, movimentar a economia. Nós estamos muito olhando para processos internamente e não temos eficiência nas nossas coisas.

Então, não é nem uma pergunta, nada; é só uma constatação de quem não participou daqui, da audiência pública, não ouviu o que foi dito. Sei do trabalho que cada um faz, mas também sei que muitas coisas que são colocadas nas mãos de V. S^{as} não conseguem respostas porque dependem de um outro, e o outro depende do outro, que depende do outro, e as coisas não saem. É aquela velha história: quem veio antes, o ovo ou a galinha? Quer dizer, não conseguimos levar adiante.

Mas, no mais, cumprimento o Ministro Edinho; também o Mário, que está lá, como Diretor-Geral da Antaq, que tem tentado resolver! Não posso dizer aqui que as pessoas não resolvem; elas tentam resolver, tentam buscar as soluções, mas eu acho que nós não precisávamos desse tipo de coisa, não precisávamos correr atrás de tantas coisas. As nossas coisas deveriam ser mais simples, mais rápidas, mais diretas: solicitado, respondido. Enfim, acho que nós temos uma lição de casa muito grande para fazer. Sei da intenção do Ministro, que é facilitar as coisas, fazer com que elas andem, mas não tem sido fácil, Ministro. Não tem sido fácil! V. Ex^a sabe, está lá num posto, tem ouvido as reclamações, e elas não são, no fundo, no fundo, grandes coisas para resolver. É que tem que resolver, e, muitas vezes, não se resolve, e o tempo vai passando, vamos perdendo eficiência e sendo ineficiente nos processos.

Mas quero cumprimentar a todos pela participação. Estão desde cedo aqui, desde as 8h da manhã. E com certeza foi uma audiência pública rica, onde deve ter sido debatido um monte de coisas. Infelizmente, eu não pude participar, e tenho certeza de que perdi muito hoje aqui, não aprendendo um monte de coisas com V. S^{as}.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra a Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, a essa altura, o que desejo mesmo é cumprimentar os nossos convidados, o Dr. Mário; o nosso engenheiro do Tribunal de Contas da União - não estou vendo daqui o nome -, Dr. Davi Ferreira Gomes Barreto; de forma especial, o Ministro Edinho, que, com sua experiência, não apenas como bom parlamentar, mas também como executivo que foi, dirigente de empresa estatal, mais a experiência que teve, por diversas vezes, na condição de prefeito municipal de um importante Município do Estado de São Paulo, e tem também a origem em São José do Rio Preto, um Município que é referência por sua capacidade empreendedora.

Enfim, o que me resta aqui, a essa altura, Sr. Presidente, é basicamente cumprimentar os nossos convidados, agradecer ao Ministro Edinho, que tem sido extremamente atencioso com o Estado do Espírito Santo. O muro de lamentações que o Ministro ouviu aqui, seguramente, não tem o endereço do Ministro. O Ministro assumiu recentemente a pasta, numa quadra extremamente desafiadora. O País passa por restrições fiscais, o que é do conhecimento de todos, e entendo que se deva construir novos modelos que possam ser mais atrativos, mais equilibrados, para atrair o mercado do setor privado, para que o setor privado possa, na dimensão do que colocou o Ministro aqui, transformar em realidade esse potencial da ordem de R\$37 bilhões de investimentos, de modo a avançar e evoluir a nossa estrutura portuária brasileira.

Quero dizer ao Ministro que nós estamos aguardando-o no Espírito Santo, nos próximos dias, com muita alegria, para que o senhor possa conhecer todo o nosso complexo portuário, mas não apenas também conhecer o nosso complexo portuário; que possamos estruturar, juntamente com o nosso Governador Paulo Hartung, a nossa agenda de trabalho dos nossos desafios mútuos. Até porque o Espírito Santo não se oferece como fardo, mas oferece-se como parte da solução para a infraestrutura brasileira, considerando as diversas especialidades da atividade portuária em nosso Estado.

De modo que eu quero cumprimentar todos, parabenizar e desejar um bom trabalho.

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

Antes de passar a palavra à Senadora Santa Braga, eu quero dizer ao Ministro Edinho, ao Dr. Mário Povia e ao Dr. Davi Ferreira da nossa gratidão por tê-los aqui durante esse tempo todo. Foram três horas e meia de audiência, durante as quais nós ouvimos aqui informações valiosíssimas, esclarecimentos. Sabemos muito bem do desafio que representa tocar essa área portuária.

A Lei dos Portos se constituiu num grande marco, mas, no Brasil - isso foi demonstrado aqui, durante a audiência - existe, às vezes, uma distância entre termos uma lei e beneficiar-nos daquela legislação, que, às vezes, fica no papel. Mas estamos vendo, com relação à Lei dos Portos, e agora essa segunda etapa do PIL, do plano de concessões, que nós estamos no caminho certo. Resta rezar para que a burocracia não venha se impor, como falava há pouco aqui o Senador Blairo Maggi. Realmente nós temos um desafio. Nós já tivemos até um Ministério para enfrentarmos a burocracia.

Mas, a exemplo do fenômeno da seca no Nordeste, não se trata de lutar contra a burocracia; trata-se de conviver melhor com a burocracia, porque ela também é imprescindível, desde que os tentáculos da burocracia não se mostrem tão aterradores como são nos dias de hoje.

Mas eu, com essas considerações, quero agradecer aos três convidados e dizer ao Ministro Edinho que esta Comissão espera contar sempre com a contribuição de S. Ex^a, assim como do Dr. Mário Povia, assim como do Tribunal de Contas, através do Dr. Davi Ferreira. Estamos aqui prontos para desempenharmos o nosso papel no Legislativo, atentos, claro a esse grande desafio.

Muito obrigado, Ministro Edinho; muito obrigado, Dr. Mário Povia; muito obrigado, Dr. Davi Ferreira. Se quiserem permanecer, trata-se agora se ouvir a palavra da Senadora Sandra Braga, mas ela vai tratar de um outro assunto que não diz respeito à nossa audiência pública. Ela vai realmente prolar aqui um parecer, vai ler um relatório a respeito de uma indicação para Diretor da Agência Anac. Trata-se da indicação do Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz.

Portanto, muito obrigado. A Senadora Sandra gostaria de que os senhores permanecessem, mas, ao mesmo tempo, ela os libera, tendo em vista que o assunto não diz respeito a portos.

O SR. EDINHO ARAÚJO - Está bem. Muito obrigado.

Para reiterar o meu agradecimento a V. Ex^a, Senador Garibaldi Alves Filho, a alegria de estar aqui, ao seu lado, de comparecer a esta Comissão que muito contribui para o debate, para a busca de soluções para o desenvolvimento da logística como um todo, do nosso País. E agradeço aqui a iniciativa do Senador Wellington Fagundes, o apoio de todos e as palavras de todos os Senadores e Senadoras, dizendo ao Senador Blairo Maggi, que mostra uma preocupação constante, porque ele vive intensamente essa área de portos há muitos anos, empreendedor que é, homem público zeloso na defesa dos interesses do País, que essa preocupação também é nossa.

E eu queria dizer que, com relação à portaria, nós tivemos a Portaria nº 349, que estabeleceu com exatidão as competências. Isso é importante, não temos que ter dúvida com relação a que órgão se manifestar, para que nós possamos evitar o resserviço. Essa é uma das grandes questões que nós temos que enfrentar.

E, portanto, eu quero parabenizá-lo por essas preocupações que são nossas, que nós vamos, como Governo que somos, buscar essas soluções para que tenhamos maior agilidade e porque hoje tempo é dinheiro, tempo é competição. E é disto que o Brasil precisa: é de termos portos realmente competitivos. Quero dizer que a SPU e o Ifam não estão na nossa governabilidade, como sabe muito bem V. Ex^a.

Agradeço as palavras do meu amigo também, Senador Ricardo Ferraço, essa grande liderança do Espírito Santo. Quero dizer que, com enorme satisfação vamos comparecer ao seu Estado para vermos de perto as questões, mas, sobretudo os avanços, o quanto esse Estado, o Espírito Santo é importante nessa logística do País, como setor portuário que tem dado a sua contribuição para o desenvolvimento do nosso País.

Mais uma vez, Sr. Presidente, Sr^{as} Senadoras e Senadores, e aqueles que nos ouvem, que nos assistem, muito obrigado por esse momento tão significativo para a SEP e para a logística brasileira.

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

O SR. MÁRIO POVIA - Também, só para concluir, Senador Garibaldi Filho, agradeço o convite; é um prazer estar aqui, Agradeço também ao Senador Wellington Fagundes pela iniciativa desta sessão, desta audiência. Solidarizo-me com o Senador Blairo. Esse problema da burocracia também atinge muito a Agência. Nós queremos dar celeridade, nós não queremos ser uma repartição pública, Senador; nós queremos ser um órgão moderno, um órgão que viabilize investimentos. Então, a sua aflição também é nossa.

Então, acho que nós podemos avançar, sim, e talvez seja nesta Casa que devemos iniciar esse trabalho. Nós não criamos burocracia; a burocracia já vem de uma determinação legal, e acho que podemos, sim, evoluir muito nesse sentido, sermos mais pragmáticos. O Americano é muito pragmático, e não significa que ele esteja flexibilizando as exigências; apenas, como disse o nosso Senador Garibaldi, até filosofando aqui: a burocracia, nós precisamos conviver melhor com ela, e não deixá-la nos estrangular, mas conviver melhor.

Agradeço também as palavras do Senador Ricardo Ferraço, que representa o Espírito Santo, importante Estado para o setor portuário. Também cumprimento a Senadora Sandra aqui presente. Então, agradeço também ao Ministro Edinho, nosso parceiro nessa missão e o Davi, do TCU, que também tem muito contribuído nesse processo.

É isso, Senador Garibaldi. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Dr. Davi Ferreira, do Tribunal de Contas da União.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Obrigado, Senador.

Também só gostaria de agradecer, mais uma vez, o convite. É uma honra poder estar aqui, explicando um pouco mais o que é o Tribunal, tirando as dúvidas dos senhores. E destaco que o Tribunal, o nosso corpo técnico, a nossa expertise está inteira à disposição da Administração Pública, especialmente desta Casa, e sempre com o objetivo de contribuir, de melhorar as políticas públicas, de melhorar a administração pública, pois essa é a nossa missão.

Mais uma vez, muito obrigado pela oportunidade.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, enquanto nós nos despedimos dos nossos convidados, e a Senadora Sandra Braga apresenta o seu relatório, após, eu gostaria de requerer a V. Ex^a que nós pudéssemos submeter ao Plenário um requerimento de nossa autoria, cuja sustentação nós faremos após a Senadora Sandra Braga apresentar a sua manifestação.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concedo a palavra à Senadora Sônia Braga.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Sandra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Sandra! Deve ser a fome! (*Risos.*)

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - É a fome, é a hora! (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É a fome!

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Por meio da Mensagem nº 46, de 2015, nº 234, de 2015 na origem, a Senhora Presidenta da República submete ao exame do Senado Federal a indicação do Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac.

A indicação em apreço obedece ao disposto no art. 52, inciso III, alínea "f" da Constituição Federal, que atribui competência privativa a esta Casa do Parlamento para provar previamente, por voto secreto, após arguição pública, a escolha de titulares dos cargos enunciados na Lei Maior e de outros que a lei determinar. Em conformidade com o citado dispositivo constitucional, o art. 12 da Lei nº 11.182, de 2005, fixa os requisitos a seres atendidos pelos diretores da Anac e determina que a nomeação dos indicados para o referido cargo seja feita pela Presidência da República, após aprovação pelo Senado Federal.

Cabe à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em razão das competências previstas no art. 104, do Regimento Interno do Senado Federal, emitir parecer sobre indicações dessa natureza, obedecendo ao rito estabelecido no art. 383, também da nossa carta regimental. Consta da presente mensagem o *curriculum vitae* do indicado, em obediência à prescrição regimental, no art. 383, inciso I, alínea "a", e ao disposto no art. 1º, inciso I, nº 1, de 2009, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que disciplina o processo de aprovação de autoridade.

Segundo declarações apresentadas, o Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, ora indicado para o cargo de Diretor da ANAC, é cidadão brasileiro.

No que diz respeito à sua formação acadêmica, o indicado graduou-se em Direito pela Universidade Católica de Salvador no ano de 1996. Na área de segurança, realizou os Cursos de Especialização em Ciências Criminais, ministrado pelo Centro Universitário Jorge Amado, e em Gestão e Segurança Pública pela Academia Nacional de Polícia Federal, respectivamente em 2005 e 2009. Nessa área constam ainda os Cursos de Formação Profissional de Delegado Federal pela Academia Nacional de Polícia Federal, em 1999, e de *Leadership and the Executive Officers*, em 2010, pelo *Federal Bureau of Investigation* (FBI), além de diversos outros cursos de menor duração.

Dentre os vários cargos exercidos na área de segurança, entre os anos de 2011 e 2012, foi Secretário Nacional de Segurança para Grandes Eventos. Nesse cargo, segundo argumentação escrita do indicado, atuou na consolidação do sistema migratório brasileiro e na integração de sistemas para tornar mais célere a troca de informações nas questões de facilitação e segurança dos aeroportos e permitir que dados de vários países pudessem ser trocados quase de maneira instantânea.

Exerceu por dois anos, a partir de julho de 2012, a função de Oficial de Ligação na Delegação Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional em Montreal, Canadá. De acordo com a sua argumentação escrita nessa função, atuou diretamente em atividades voltadas a fortalecer a aviação civil, em especial aquelas relacionadas à facilitação e segurança. Teve participação direta nos trabalhos afetos às mudanças da Convenção de Tóquio.

Atuou diretamente para que os passaportes brasileiros com assinatura digital pudessem fazer parte da base de dados da Organização de Aviação Civil Internacional e estimulou a criação do Sistema de Informação Antecipada de Passageiros no Brasil, através da Polícia Federal.

Foi condecorado com a Medalha Almirante Tamandaré. Recebeu Menção Honrosa pelo seu trabalho de cooperação com o Governo japonês, além da Menção Honrosa do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República. Foi homenageado pelos trabalhos realizados com a *Drug Enforcement Administration* e com a *Naval Criminal Investigative Service*.

Tendo em vista a documentação encaminhada, consideram-se atendidas as exigências constantes no art. 383, inciso I, do RISF, redação do RISF nº 41, de 2013, e do art. 1º, no Ato nº 1, de 2009, da Comissão de Serviços de Infraestrutura. No tocante ao fornecimento, pela autoridade indicada, da documentação necessária à análise desta Comissão, *curriculum vitae* conforme especificado no inciso I e demais declarações relacionadas no inciso II.

Diante do exposto, entendemos que as Sr^{as} e os Srs. Senadores integrantes da Comissão de Serviços de Infraestrutura dispõem de informações suficientes para deliberar sobre a indicação do Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil. Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço à Senadora Sandra Braga. Antes de encerrar a última reunião desta Comissão, porque certamente iremos entrar em recesso a partir de amanhã, eu concedo a palavra ao Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Senador Ricardo Ferraço, eu, realmente, peço vênia a V. Ex^a, mas, de acordo com o "universitário", eu tenho de dizer, depois do que relatou a Senadora Sandra Braga, que, não havendo mais quem queira discutir... Não é que eu queira impedir a discussão, até teria motivos a esta altura.

Então, não havendo mais quem queira discutir, fica concedida vista coletiva da matéria, nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal.

Sendo assim, concedo a palavra ao Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Sr. Presidente, os Estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro estão, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, discutindo um projeto estruturante não apenas para os nossos Estados, o Estado do Espírito Santo e o Estado do Rio de Janeiro, mas um projeto importante para a infraestrutura logística do país, pela capacidade que tem esse projeto de conectar toda a Região Centro-Oeste com a Região Sudeste. Trata-se da Estrada Ferroviária 118, que liga o Estado do Espírito Santo ao Estado do Rio de Janeiro, um projeto que conecta onze complexos portuários. Esses complexos portuários necessitam dessa infraestrutura. Nós já realizamos duas audiências públicas, uma no Espírito Santo, outra no Rio de Janeiro, para que nós pudéssemos fazer todo o debate em relação a esse projeto, que é fundamental para o Espírito Santo, para o Rio de Janeiro e para o país. O que nós estamos propondo é convidar os Governadores Paulo Hartung e Pezão, assim como o Ministro Nelson Barbosa, de igual forma o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes, o Dr. Jorge Luiz Bastos, para que, ao final das audiências públicas que acontecerão no mês de julho, em agosto, nós possamos trazer para a Comissão de Infraestrutura os resultados dessas três audiências públicas para que o Senado da República, a Comissão de Infraestrutura, possa se envolver diretamente com esse projeto, que não é importante apenas para o Espírito Santo e para o Rio de Janeiro, é um projeto importante para o Brasil, é um projeto que se oferece como alternativa para melhorar a competitividade das exportações brasileiras, considerando que as exportações são uma alternativa fundamental para a geração de dinamismo econômico e oportunidades para os brasileiros.

De modo que o que nós estamos aqui requerendo é uma audiência pública com a presença das autoridades aqui já citadas para que, ao final das audiências que acontecerão no mês de julho, nós possamos, no mês de agosto, realizar aqui uma audiência pública e possamos, inclusive, discutir, debater, com o Governo Federal o melhor modelo para que esse projeto não seja apenas um sonho, mas que ele possa evoluir para a realidade pela capacidade que tem de contribuir com os nossos Estados, mas, fundamentalmente, contribuir com o Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Ricardo Ferraço. Como autoriza o nosso Regimento, nós temos quórum para submeter à votação, de acordo com a lista de presenças.

Então, vamos submeter à votação o Requerimento do Senador Ricardo Ferraço.

Em discussão.

Em votação.

Está aprovado.

Informo, ainda, que, atualmente, há 48 projetos distribuídos, pendentes de apresentação dos respectivos relatórios. Isso explica porque grande parte deles veio da outra Legislatura. Mas, já temos, no meio desses 48, 11 que são matérias já relatadas, sendo 7 Projetos de Lei terminativos, que exigem um quórum especial para votação, 2 projetos não terminativos e 2 mensagens a serem deliberadas no próximo semestre, assim como as 2 indicações que constam, segundo o "universitário", dessas duas mensagens.

Só me resta agradecer aos Senadores e às Senadoras, agradecer ao "universitário" aqui presente, aliás, sempre solidário aqui, e dizer da nossa melhor expectativa de que tenhamos um segundo semestre ainda mais produtivo do que o último para esta Comissão.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 08 horas e 38 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 29 minutos.)