



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

REUNIÃO

16/11/2015 - 39ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - havendo número regimental, declaro aberta a 39ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A presente reunião se destina à realização de audiência pública, em atendimento a requerimento de autoria do Senador Wellington Fagundes, aprovado em 30 de setembro último, para discutir a interface dos órgãos do setor de transportes com outras cujas competências impactam a realização de obras de infraestrutura.

Para debater o tema, foram convidadas as seguintes autoridades e especialistas, a quem, desde logo, convido a que tomem assento à mesa:

- Sr. Helder Barbalho, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República;
- Sr. Eliseu Padilha, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República;
- Srª Natalia Marcassa de Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, que representa o Sr. Ministro dos Transportes neste evento;
- Sr. Franklin Rodrigues da Costa, Subprocurador-Geral da República;
- Sr. Thomaz Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Gostaria, ainda, de registrar a presença, em nosso plenário, dos Srs. Mário Povia, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); do Sr. Fernando Fonseca, Diretor da Antaq; da Srª Lúcia Helena Amorim de Oliveira, Assessora Especial para Assuntos Parlamentares da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; do Sr. Rodrigo Mendes, Diretor de Infraestrutura da Secretaria de Portos da Presidência da República; do Sr. Sílvio Arthur Pereira, Chefe da Assessoria Parlamentar da Secretaria de Portos; do Sr. Otto Luiz Burler, do Departamento de Informações Portuárias da Secretaria de Portos; e do Sr. Glauto Hoff da Silva, da Assessoria Parlamentar da Secretaria de Portos. *(Pausa.)*

Informo, ainda, que esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Isso significa que as pessoas que tenham interesse em participar, com comentários ou perguntas, poderão fazê-lo por intermédio do Portal e-Cidadania e também pelo Alô Senado, através do telefone 0800-612211.

Concedo a palavra a S. Exª o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, Helder Barbalho.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Hélio.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar V. Exª, Senador Garibaldi Alves, e, desde já, saudar o Ministro Eliseu Padilha, o Ministro Helder Barbalho, o nosso Subprocurador-Geral da República, Dr. Franklin Costa, o representante do Ibama e a representante do Ministro dos Transportes aqui presentes.

Eu estou inscrito para fazer um pronunciamento agora, no plenário. Vou correr lá para fazê-lo e volto para cá, até porque, como Presidente da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura, avalio que esta mesa está, hoje, muito rica e que, portanto, esse debate aqui será muito promissor, razão por que penso que é muito importante dele participar.

Por isso, mais uma vez, cumprimentando o Senador Garibaldi Alves, peço desculpas para me ausentar por alguns instantes para ir ao plenário rapidamente, voltando em seguida.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Como estava já anunciada a palavra ao Ministro Helder Barbalho, peço permissão a V. Ex^a para conceder a palavra ao Senador Wellington Fagundes, que teve a iniciativa de propor esta audiência pública.

Assim, tem a palavra V. Ex^a.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, cumprimentado V. Ex^a, quero cumprimentar também os Ministros Helder Barbalho e Eliseu Padilha, bem como o Dr. Franklin e a Dr^a Natália, representante do Ministério dos Transportes, na qualidade de Secretária Executiva da Pasta; bem como o Dr. Thomaz Toledo, representante do Ibama.

Sr. Presidente, como é sabido, o objetivo desta nossa audiência de hoje faz parte da proposta de plano de trabalho para a avaliação de políticas públicas no âmbito do Plano Nacional de Logística de Transportes. Esse documento apresenta à Comissão de Serviços de Infraestrutura a proposta de plano de trabalho para avaliação dos investimentos no setor de transportes constantes dos diversos planos anunciados pelo Governo Federal nos últimos cinco anos.

Essa avaliação decorre da determinação, contida no art. 96-B do Regimento Interno do Senado, de que as Comissão Permanentes selecionarão, na área de sua competência, políticas públicas desenvolvidas no âmbito do Poder Executivo para serem avaliadas. E coube a mim, eleito que fui pela Comissão, desenvolver esse trabalho.

A atuação do Estado, por meio de suas políticas públicas, é fundamental para promover o bem estar da sociedade. As políticas públicas compreendem o conjunto de planos, ações e metas do Governo que asseguram, entre outros objetivos, a prestação de serviços aos cidadãos. Os investimentos públicos em infraestrutura de transportes devem ser vistos como essenciais para a transformação da dinâmica produtiva do País.

Neste ano, a Comissão de Serviços de Infraestrutura elegeu dois temas para exercer o seu poder/dever de avaliação, sendo um deles voltado para o setor de transportes.

A avaliação dessas políticas públicas é etapa final do ciclo que se inicia pela formação da agenda, segue pela formulação da política, passa pela tomada de decisão, rumo à sua implantação. Note-se que a avaliação é etapa essencial para esse ciclo, e, após todo o processo realizado, o produto final é a prestação de contas à sociedade.

Nosso objetivo, portanto, é ter um quadro do que já foi realizado, das dificuldades enfrentadas na implantação dos projetos, de modo a poder ter clareza acerca da expectativa para o investimento previsto no setor de transporte para os próximos anos.

Com isso, esperamos reforçar o exercício da função fiscalizatória do Congresso Nacional, estabelecendo uma estratégia pró-ativa de atuação que permita uma análise e a avaliação da política de infraestrutura de transportes, de modo a oferecer à sociedade uma visão qualificada da situação atual e das dificuldades do setor de transportes, aumentando a transparência e a viabilidade do controle do cidadão sobre as ações governamentais.

Em outra ponta, uma vez identificados os desafios a serem enfrentados, esta Comissão, além de enviar recomendações e sugestões aos órgãos executores das variadas ações avaliadas, poderá apresentar sugestões de aprimoramento da legislação específica capazes de catalisar a solução dos problemas que impedem a disponibilização de uma infraestrutura capaz de oferecer o desenvolvimento logístico e da competitividade nacional.

Dentro das atividades propostas, a avaliação será realizada pela consolidação e análise de informações coletadas por diversos meios. Inicialmente, serão requisitadas informações aos agentes setoriais públicos que executam atividades de governo ou de regulação relativas à construção e operação da infraestrutura rodoviária, ferroviária, portuária, hidroviária e aeroportuária, quais sejam: Ministério dos Transportes, Secretaria de Portos, Secretaria de Aviação Civil, Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e alguns agentes privados, como a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Confederação Nacional da Agricultura. E, ainda, a Confederação Nacional da Indústria (CNI), além das associações da indústria, de concessionários ou de usuários, poderão ser chamados, oportunamente, a contribuir.

E, nessa sequência, para dar conhecimento à sociedade, nós já temos marcada, para o dia 3 de dezembro, a nossa última reunião, a fim de concluirmos esse trabalho aqui como uma função delegada a mim por toda esta Comissão.

Então, Sr. Presidente, isso é mais no intuito de que todos aqui presentes se cientifiquem ainda mais do trabalho que nós estamos fazendo, a fim de que possam, assim, fazer as suas colocações.

Nós já temos, aqui, algumas perguntas que já foram, previamente, indicadas, mas nós as deixaremos para a fase posterior. Eu agradeço a presença de todos vocês aqui, nesta segunda-feira. Só o prestígio do Senador Garibaldi Alves para fazer isso. Então, parabenizando-os, agradeço, mais uma vez, a todos que aqui vieram.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu gostaria de pedir permissão ao Ministro Helder para explicar o seguinte: nós estamos aqui em uma audiência pública destinada a discutir uma política pública, e a coordenação desses trabalhos cabe ao Senador Wellington Fagundes, a quem vou transmitir a Presidência dos trabalhos, registrando que vou permanecer aqui acompanhando os trabalhos.

Só espero que ele não tome tanto gosto...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Dada a experiência de V. Ex^a, como já disse, eu faço questão de que V. Ex^a permaneça na Presidência, o que dará mais conforto aos nossos palestrantes. Eu faço questão!

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu não esperava tanta generosidade de V. Ex^a. (*Risos.*)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Só faltou, Ministro Helder, o senhor inverter com a Natalia. (*Risos.*)

Para maior satisfação do nosso Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Ministro Helder.

Eu darei uma oportunidade a V. Ex^a.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Aí, outro diria assim: "A saúde do nosso Senador Garibaldi é tão irritante que nem no banheiro ele vai, ainda que a reunião dure mais de três horas aqui". (*Risos.*)

O SR. HELDER BARBALHO - Sr. Presidente, Senador Garibaldi, eu gostaria de dizer da grata satisfação e da honra em poder participar desta audiência pública proposta pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Gostaria de cumprimentar os Senadores membros desta importante Comissão, que aqui participam desta audiência, iniciando pela Senadora Sandra Braga; da mesma forma, cumprimentar o Senador Hélio José, que aqui esteve; o Senador Blairo Maggi, o Senador Elmano Ferrer; e, de forma especial, se me permitem, saudar o Senador Wellington Fagundes, proponente deste requerimento, festejando a iniciativa de S. Ex^a.

Gostaria, ainda, de cumprimentar aqui, em nome do Diretor-Geral da Antaq, Mario Povia, os representantes dos diversos órgãos e entidades aqui presentes, sejam da representação pública, sejam da representação da iniciativa privada.

Quero dizer que venho acompanhado de dois Secretários: o Secretário de Políticas Portuárias: Fábio Lavor, e o Secretário de Infraestrutura Portuária, Rodrigo Mendes, bem como do Secretário Executivo da Secretaria de Portos, ex-Senador da República, Luiz Otávio.

Quero cumprimentar e festejar a presença do meu colega, Ministro Eliseu Padilha, da Secretaria de Aviação Civil; da mesma forma, a Sr^a Natalia Souza, Secretária Executiva do Ministério dos Transportes; ao Dr. Franklin Costa, Subprocurador-Geral da República, em nome de quem estendo os meus cumprimentos respeitosos ao Ministério Público Federal. E quero, ainda, cumprimentar o Dr. Thomaz, Diretor do Ibama.

Neste momento, Sr. Presidente, falar sobre o Plano Nacional de Logística de Transportes, seguramente, remete a uma discussão intensa que temos feito, no Governo Federal, sobre a composição dos modais logísticos necessários e demandados pelo nosso País.

Permitam-me, Sr^{as} e Srs. Senadores, fazer uma apresentação - e tentarei ser o mais rápido possível - com o intuito de mostrar, em primeira mão, ao Senado da República e a esta Comissão o Plano Nacional de Logística Portuária, cuja nova edição deverá ser lançada ainda este ano, provavelmente no início da segunda quinzena de dezembro.

O nosso PNLP detalha informações que eu estarei aqui abordando; porém, é importante registrar que determinados números de projeção que estão sendo feitos dependem, é claro, da aproximação dos prazos, até para que esses números possam ter as devidas certificações.

Hoje, o cenário é de uma costa com 7,4 mil km, 13 mil km de hidrovias, 80% do PIB dos Estados com acesso à costa marítima, o que é importante registrar; 95% do volume do nosso comércio exterior passando pelos portos marítimos brasileiros.

Aqui é um mapa que mostra que 80% do PIB está exatamente nos Estados que possuem os portos marítimos.

Esse eslaide faz a colocação dos 37 portos públicos existentes na nossa costa. Nós temos portos marítimos e portos fluviais, sendo que parte dos portos fluviais estão sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes, através do Dnit.

Essas são as instalações privadas. São 174 instalações portuárias privadas espalhadas por esses Estados.

Essa é a movimentação de carga. E é importante registrar que houve um aumento, entre 2003 e 2014, de 70% na movimentação de carga.

O azul é o granel sólido; o vermelho é o granel líquido; o verde, carga geral; e o lilás, carga containerizada.

Aqui, iniciando a apresentação do planejamento do setor portuário nacional, nós temos alguns momentos que são estratégicos, que estabelecem o novo marco regulatório: a Lei nº 12.815, de 2013, que faz com que a SEP, a Secretaria de Portos, passe a ser o poder concedente, com centralização do planejamento setorial e com a responsabilidade de elaborar e submeter à SEP o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos portos; o Decreto nº 8.033, da Presidência da República, estabelecendo o Plano Geral de Outorgas e também disciplinando o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos portos; e a Portaria da SEP estabelecendo o PNLP, que é por onde estou iniciando a apresentação, os planos mestres, os PDZs e o PGO, que, em seguida, eu detalharei.

Esse é o nosso planejamento integrado do setor portuário. Nós temos, aqui, o PNLP, de responsabilidade da Secretaria de Portos; o PNLI, da Empresa Pública de Logística; e o PNLTI, do Ministério dos Transportes. E, no caso, o representante do Ministério dos Transportes vai falar um pouco, provavelmente, desses dois itens citados.

Prosseguindo: dentro da estratégia da SEP, nós temos os *master plans* das ações e o PDZ, que é o zoneamento da atividade.

O Plano Nacional de Logística Portuária tem, como principal instrumento, o planejamento estratégico; em seguida, os planos mestres, que estabelecem o planejamento voltado a cada unidade portuária, detalhando cada *cluster* existente; o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, que planeja a operacionalidade da administração portuária; e o Plano Geral de Outorgas, que envolve todo o planejamento de outorgas dos portos públicos, como também dos terminais de uso privado.

Nós temos os instrumentos de planejamento que condizem com essas quatro estratégias.

Iniciando a primeira, através do Plano Nacional de Logística Portuária, que tem, como papel central e primeiro passo, o diagnóstico do setor portuário, que envolve tudo aqui que foi identificado entre 2010 e 2014, estruturando, com gestão e economia, operações, as suas capacidades, a logística e o meio ambiente.

Em seguida, estabelece o prognóstico fazendo uma projeção de 2015 a 2042, E por que 2042? Porque nós estamos trabalhando com um cenário de licitações que estão em curso e que poderão ocorrer até 2017, o que daria 2042 como o prazo final dos 25 anos dessas concessões que estão em processo de licitação.

Da mesma forma, também fazendo uma análise da alocação de cargas nos portos para o horizonte 2020, 2030 e 2042.

E há os objetivos, metas e ações. Primeiramente, definição dos objetivos estratégicos, dos indicadores de monitoramento e das metas; a definição das ações estratégicas e o portfólio de investimento recorrente àquilo que foi inicialmente prognosticado e, posteriormente, diagnosticado.

Dentro do processo de elaboração do PNLP, nós iniciamos com os dados primários, como foi construído o Plano Nacional de Logística Portuária, através de entrevistas com as administrações portuárias, com os embarcadores, operadores, através de questionários; em seguida, foi feita uma discussão junto a diversos órgãos do Governo Federal; e, também, outros atores que compõem indiretamente o Governo Federal. E fizemos, posteriormente, uma discussão junto a instituições associadas ao setor - em torno de 27 instituições e associações - e, por último, fazendo a análise junto a especialistas e consultores, através daqueles cinco itens a que me referi há pouco.

Senador Valdir Raupp, um prazer enorme.

Prosseguindo: o produto desenvolvido no primeiro ciclo. Nós tivemos o primeiro ciclo do PNLP, em 2012, que tinha essas ações: ações emergenciais para o desenvolvimento dos portos brasileiros, diagnóstico, projeção de demanda, áreas de influência, capacidade portuária, carregamento de malha, tendências internacionais e análises estratégicas, modelo de exploração dos portos, portfólio de projetos, o PNLP e o sumário executivo do PNLP.

Este é o segundo ciclo, que vem detalhado, que, como eu acabo de citar aos senhores, deve ser lançado no início da segunda quinzena de 2013, onde nós vamos tratar item por item.

Aqui é a capacidade instalada hoje no Brasil. Nós temos, entre portos públicos e TUPs, uma capacidade total de oferta de 1,4 bilhão de toneladas/ano - isso de oferta entre portos públicos e terminais privados, como eu disse - compostos de granel sólido, 62,9%; granel líquido, 20,35%; carga geral, 5%; contêiner, 12,1%.

E nós, inclusive, disponibilizaremos os detalhes desta apresentação para a Comissão.

Distribuição geográfica: 11,2%, Norte; 24,7%, Nordeste; 0,9%, Centro-Oeste; 47%, Sudeste; e 16,2%, Sul.

Portanto, hoje, a capacidade de operação portuária, no Brasil, é de 1,4 bilhão de toneladas.

A movimentação de carga, hoje, no País, é de 900 milhões de toneladas (2014) e a capacidade, como eu citei há pouco, é de 1,43 bilhão de toneladas.

Nós estamos, hoje, utilizando 63% da nossa capacidade com as demandas do setor. Assim distribuídas: 63% de granel sólido; 55% de granel líquido; 64% de carga geral; 60% de contêiner, para um total de 63%

Essa é a demanda, a expectativa de demanda até 2042.

Portanto, nós temos, aí, um desafio, porque, hoje, o que nós temos de oferta nos daria ainda, por alguns anos, uma certa tranquilidade; daí a preocupação de garantir investimentos que possam fazer frente às demandas que são crescentes.

Com um detalhe que é importante registrar: nós temos, hoje, navegação de longo curso como ação prioritária e um estímulo que se faz necessário para ampliar a atividade de cabotagem no Brasil.

Potencial de crescimento.

A nossa capacidade atual em granel sólido, hoje, é de 886,7 milhões, e nós temos um potencial de crescimento de 325 milhões de toneladas; para granel líquido, 57 milhões; contêiner, 82,5 milhões; e carga geral, 10,6 milhões.

É importante esse quadro por conta de demonstrar aos investidores quais são as áreas em que ainda temos muito a crescer, com grandes perspectivas de conveniência de novos investimentos com a ampliação da oferta.

Capacidade atual para a demanda.

Você tem aqui, dividindo alguns *clusters* que estão fazendo a composição, inicialmente, no Complexo Santarém-Amazonas, uma projeção de demanda de 35,7 milhões de toneladas e uma capacidade de oferta de 35 milhões de toneladas. Então, você tem um déficit de 0,7 milhões de toneladas até 2042.

Você tem, na Bahia, hoje, uma projeção de demanda de 45,6 milhões de toneladas e a atual capacidade é de 10,6 milhões. Portanto, você tem um déficit de 35 milhões de toneladas até 2042.

Vila do Conde (Pará), junto com o Maranhão: você tem uma demanda de 344,2 milhões de toneladas até 2042 e você tem uma oferta, hoje, de 260 milhões. Portanto, há uma projeção de déficit de 83,9 milhões de toneladas.

Esses são alguns exemplos no caso de granel sólido.

Contêiner.

Citando como exemplo São Paulo, temos uma projeção de demanda de 78,4 milhões e uma capacidade de 56,8 milhões. Então, você tem um déficit, até 2042, de 21,6 milhões. E aqui você tem todos os *clusters* que operam na atividade de contêiner, com a atual capacidade ofertada e com a projeção até 2042.

Granel líquido.

Por exemplo, São Paulo, onde você tem, hoje, uma capacidade de 17,4 milhões e, em 2042, você terá uma demanda de 52,5 milhões de toneladas. Portanto, o déficit para acompanhar as demandas até 2042 é de 35,1 milhões de toneladas.

Carga geral.

Cito outro Estado da Federação, Santa Catarina, por exemplo, onde você tem, no Completo de Itajaí, uma demanda de 2 milhões de toneladas até 2042 para uma capacidade instalada, hoje, de 1,1 milhão.

Os pilares que estão estabelecidos no nosso plano são fundamentais para o cumprimento de curto prazo e constam, inclusive, do nosso PPA.

Primeiro, nós temos que aprimorar a governança e modernizar a gestão do setor portuário; segundo, melhorar a produtividade, os níveis de serviço e otimização do fluxo logístico do sistema portuário na movimentação de cargas e transporte de passageiros; terceiro, adequar a capacidade portuária às demandas de cargas e passageiros por meio de melhoria de condições de acesso aquaviários e terrestres e das instalações portuárias; investir firmemente na melhoria da estrutura dos portos, como também na dragagem para que tenhamos capacidade de receber embarcações de maior calado; e, por último, promover a sustentabilidade ambiental e a revitalização das áreas portuárias dos portos organizados.

Aqui, nós temos o planejamento estratégico que vai ser dissecado em 18 objetivos estratégicos, de 2015 a 2018.

Primeiro, objetivos de gestão e economia: modernizar a gestão das administrações portuárias, buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias e melhorar a governança do setor.

Objetivos de capacidade: adequar os acessos aquaviários, aumentar a capacidade das instalações portuárias, aumentar o aproveitamento e a modernização das áreas dos portos organizados, em consonância com os planos de zoneamento, e realizar a manutenção da infraestrutura das instalações.

Objetivos de operações: melhoria da produtividade do sistema, redução do tempo de espera, garantir segurança operacional das instalações, melhoria dos serviços dos anuentes e adequar as operações de passageiros às necessidades dos usuários.

Objetivos de logística: buscar o nível de serviços adequados nos acessos aos portos, incentivar o uso de navegação de cabotagem, como citei anteriormente, e otimizar a inteligência logística na gestão dos acessos aos portos.

Por último, objetivos de meio ambiente: promover a sustentabilidade ambiental dos portos, promover o zoneamento das áreas portuárias, promover a estruturação consolidada de setores da gestão ambiental e de segurança e saúde do trabalho.

Eu diria que esses são os nossos principais objetivos estratégicos.

Em havendo essa demanda, detalhando especificamente cada item entre esses 18, indo para, por exemplo, a questão da capacidade, você vai embora, tratando daqueles itens que podem dissecar toda e qualquer dúvida a respeito dos objetivos escolhidos por nós; inclusive, pode-se detalhar a curto, médio e longo prazos, bem como ações que são contínuas.

Essas são as ações dos investimentos que estão sendo estimados por nós.

Inicialmente, os investimentos privados. São os novos TUPs, para os quais estimamos um investimento da ordem de R\$20,68 bilhões; novos arrendamentos, R\$16,26 bilhões, sendo R\$11,3 de *greenfield*, áreas novas; R\$4,9 bilhões de *brownfield*, áreas já utilizadas.

Essas aqui serão feitas através dos leilões.

E as renovações contratuais, que são as prorrogações antecipadas de arrendamentos vigentes, para o que a nossa estimativa é de R\$8,14 bilhões.

Investimentos públicos em dragagem: R\$3,96 bilhões (OGU).

Terminais privados.

Nós temos terminais privados já autorizados, no total de 47, cujos processos já foram autorizados. Para terminais privados, em valor estimado de movimentação, prevê-se um investimento de R\$13,93 bilhões. Volto a dizer: terminais (TUPs) já autorizados.

E, aqui, capacidade de movimentação a partir dos investimentos que esses TUPs irão trazer. Eles vão agregar aos números atuais de oferta do setor 183,5 milhões de toneladas.

Em análise, nós temos algo da ordem de R\$6,75 bilhões em termos de estimativa de investimento, de novos TUPs, que representarão um ganho de operação de 92,7 milhões de toneladas.

Essas áreas se referem aos leilões.

Nós vamos iniciar os leilões das concessões depois de quase três anos de discussão com o Tribunal de Contas da União.

O primeiro bloco envolve áreas no Pará e em Santos.

A primeira fase do Bloco I terá a sua licitação no dia 9 de dezembro. São quatro terminais, dos quais um em Vila do Conde; três, em Santos. Envolvem celulose e soja.

A segunda fase do Bloco I são quatro terminais, sendo três em Santarém e um em Belém.

A estimativa de investimento é de R\$2,25 bilhões neste primeiro certame.

No segundo, terceiro e quatro blocos, nós temos áreas em Manaus, Santarém, Santana (AP), Vila do Conde, Itaqui (MA), Suape (PE), Aratu (BA), Rio de Janeiro, Santos (SP), Santa Catarina e Paraná, com uma estimativa de investimentos de R\$14 bilhões.

Renovações contratuais.

São os processos que estão em andamento e para os quais está sendo feita a antecipação da prorrogação desse andamento atrelado a propostas de investimento. São 52 processos que estão em andamento na SEP: 25 relativos a prorrogações antecipadas, seis já foram autorizados, 19 em análise. A estimativa é de R\$7,1 bilhões. Temos outros 27, que são diversos, num total de R\$8,14 bilhões que estão nessas regiões com os contratos correspondentes.

Essa é a apresentação, Sr. Presidente.

Mais uma vez, gostaria de citar que nós deveremos lançar o Plano Nacional de Logística Portuária em dezembro. A intenção é que isso seja um norte para a análise do setor a partir dos diagnósticos que foram feitos e dos prognósticos da capacidade demandada para o setor que se utiliza da área portuária no nosso País. Estamos certos de que os portos continuarão a crescer. Nós temos uma média de crescimento elevada: 4,8% de crescimento na atividade portuária, do

movimento de cargas no último ano, e nós cremos que o Brasil continuará crescendo e haverá de demandar ainda mais a atividade portuária, e o PNLN servirá para esta gestão e para as gestões seguintes como um sinalizador das ações que deveremos fazer e acompanhar, seja a iniciativa privada, seja o setor público, para garantirmos o devido ambiente para a produtividade, a competitividade, a eficiência e diminuição do custo da operação portuária no nosso País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a exposição, a palavra do Ministro Helder Barbalho, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Antes de passar a palavra ao Ministro Eliseu Padilha, quero fazer o registro, para honra da nossa Comissão, da presença dos Srs. Luiz Antônio Ehret Garcia, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Dnit; Thiago Pereira Pedroso, Secretário Executivo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil; Juliano Alcântara Noman, Secretário de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil; Leonardo Cruz, Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil; Eduardo Bernardi, Diretor do Programa de Aviação Regional da Secretaria de Aviação Civil; Adílson Teixeira Lima, Diretor de Engenharia e Meio Ambiente da Infraero.

Registro, ainda, a presença do Senador Luiz Otávio, que esteve comigo na antessala - não o estou vendo no momento aqui.

Agora, eu tenho a honra de conceder a palavra ao Ministro Eliseu Padilha, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

O SR. ELISEU PADILHA - Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho, registro, inicialmente, a satisfação e o orgulho de poder voltar a esta Casa e a esta Comissão. Aqui venho pela terceira vez este ano, com grande alegria. Já falamos aqui sobre o nosso programa de intervenção em toda a logística no sistema de aeroportos; falamos sobre os aeroportos regionais especificamente; e falamos sobre o nosso programa de concessão que está em andamento neste momento.

Então, registro, Senador Garibaldi Alves, que um chamamento seu é uma ordem, e, no dia e horário previstos, nós temos feito questão de estar aqui à disposição de V. Ex^a e do Senado da República, esta Casa que tão bem representa os Estados no concerto da Federação brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Ministro, se V. Ex^a me permite, o que acontece é o seguinte: o chamamento não é só meu. Os Senadores têm a iniciativa; eu apenas, como Presidente, convido.

O SR. ELISEU PADILHA - Manda buscar. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Se V. Ex^a manifesta essa abertura, V. Ex^a fique certo: poderá voltar mais vezes aqui.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Ministro, nós convidamos, pedimos, mas quem manda é o Senado Garibaldi. *(Risos.)*

Isso é líquido e certo.

O SR. ELISEU PADILHA - Quero saudar aqui o meu colega de Ministério, esse jovem e brilhante homem público, Helder Barbalho, cuja exposição com a qual nos brindou aqui é apenas uma pequena amostra do que tem sido a sua dedicação à função de Ministro de Estado nessa área que é muito complexa e da qual eu tenho algum conhecimento, pois, durante seis anos, eu tive a responsabilidade e o privilégio de reger o Ministério dos Transportes. Então, posso afirmar que essa área é realmente fundamental para a infraestrutura brasileira.

Quero saudar também a Dr^a Natália de Souza, que é a Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, que vem aqui ornamentar esta mesa, que ficou muito mais bonita com a sua presença.

Quero cumprimentar o Dr. Franklin, nosso Procurador-Geral da República, e, na sua pessoa, cumprimento o Ministério Público Federal pela sua presença marcante na vida pública nacional.

Também cumprimento o Dr. Thomaz Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, o nosso Ibama, instituição que, neste particular, tem uma missão importantíssima no que diz respeito à infraestrutura. E a minha participação aqui será centrar um *case* Ibama, um *case* de sucesso - o Ibama e a sua relação com o Ministério.

Quero saudar os Srs. Senadores, iniciando pela Senadora Sandra Braga, que também embeleza a parte correspondente à bancada dos Senadores; cumprimento o Senado Hélio José, que saiu, mas disse que volta; o Senado Jorge Viana, que nos honra com a sua presença; o Senador Acir, que eu vi entrar, pelo menos assinou, ou seja, está presente, porque assinou a lista de presença; o Senador Blairo Maggi, que nos honra aqui também com a sua presença; o nosso "convocador-mor",

isto é, quem efetivamente nos chamou, o Senador Wellington Fagundes, a quem agradeço por mais esta oportunidade, pois sempre é muito bom que o Poder Executivo venha prestar contas ao Legislativo do que está fazendo; e o Senador Elmano Ferrer, que aqui está também nos dando a honra da sua participação.

Como aqui já foram mencionados, nominalmente, os integrantes do corpo de servidores dos vários Ministérios, se me permitirem subscrevo a citação que já foi feita, vamos ganhar alguns minutos, dando um passo adiante.

Quero saudar os servidores da Casa. Esta é uma Casa que tem um corpo de servidores muito bom, excepcional. Eu, em que pese tenha convivido muito no tapete verde, vim muitas vezes aqui ao tapete azul, de modo que conheço bem a eficácia a eficiência dos servidores desta Casa, a quem agradeço toda a cobertura.

A mim caberia, talvez, Senador Wellington, tentar focar diretamente a questão que o senhor colocou; porém, como aqui eu já mostrei o PIL no que diz respeito aos aeroportos, mostrei o que é o nosso programa dos aeroportos regionais, eu vou tentar, objetivamente, focar o que foi a sua provocação e o que nós temos de testemunho a dar e, quem sabe, sinalizar a abertura de algum outro caminho para os demais modais, que ainda têm a percorrer esse caminho que nós já percorremos. Qual é o exemplo? E eu dizia que é um *case* de sucesso: é a questão do licenciamento ambiental.

Conto aqui uma história. Quando cheguei ao Ministério, recebi a visita do ex-Senador, então diretor do bando do Brasil, Osmar Dias. E ele me dizia: "Padilha, esse programa" - o programa de aeroportos regionais - "só tem um problema: o licenciamento ambiental. Nós estamos, desde 2012 trabalhando nisso e tivemos casos..." Vou dar um exemplo apenas, não me perguntem onde, mas ele havia protocolado...

Antes, apenas para rememorar: a nossa Secretaria/Ministério tem a responsabilidade de implantar um programa de aviação regional, com 270 aeroportos em todo o Brasil, mas foi contratado o Banco do Brasil para promover toda a prestação de serviços, desde a eleição do sítio aeroportuário até a execução da obra.

Agora sim, voltando ao diretor do Banco do Brasil. Ele me dizia: "Nós lançamos em 2012, estamos em 2015 e nós não conseguimos andar, porque o licenciamento ambiental tem sido o nosso grande óbice".

E, aí, conversando um pouco mais, ele me deu o exemplo de um município que, quando ele buscou o que deveriam ser os requisitos mínimos para poder protocolar o pedido de licença ambiental, o termo de referência, o Município colocou como preliminar que teriam que ser indenizados os danos ambientais a partir de 1932, porque, na revolução daquele ano, naquela cidade, construiu-se um aeroporto que serviu como base para as operações militares durante a revolução, desde então até agora.

Por óbvio, tratava-se de um sítio perfeitamente antropizado ou onde não havia mais nenhum tipo de consequência. E o que via o Município? O Programa de Investimento em Logística está dentro do Programa Nacional de Desenvolvimento, portanto, seria uma possibilidade de os municípios, que são hoje os "primos pobres" da Federação, buscarem um pouco de compensação. E, por óbvio, criaram-se, lá, exigências que não poderiam ser atendidas.

A partir dali, o raciocínio que se desenvolveu foi o de que nós teríamos de construir uma política pública própria para o sistema de licenciamento para esse Programa de Investimento em Logística.

Às vezes, ser advogado tem algumas vantagens, e o raciocínio imediato que me veio, como advogado, foi de que a política nacional de meio ambiente é definida pela União.

O Município e o Estado têm competência legislativa concorrente, mas não têm competência para formular a política nacional. Pode formular a municipal e estadual, subordinadas à nacional. A partir desse raciocínio, falei com a Presidenta, e ela me sugeriu conversar com a Ministra Izabella. Conseguimos construir, a partir de um trabalho conjunto, especialmente a quatro mãos, com a mão mais pesada da Ministra Izabella, que tem o maior mérito nisso, uma resolução no Conama, a Resolução nº 470, que veio para disciplinar o licenciamento especificamente para os aeroportos regionais. Ela foi publicada em 28 de agosto, agora, de 2015, e trouxe normas que são compatíveis com a celeridade com que temos que trabalhar nesse programa e também com a preservação dos interesses efetivos da União, que foram definidos nessa Resolução, porque ela é uma resolução do Conama, Conselho Nacional do Meio Ambiente. Ele tem, sob o ponto de vista da hierarquia, o nível máximo no que se refere ao regramento para tal.

Portanto, Senador Wellington, essa questão ambiental é, normalmente, é um óbice. O senhor é mato-grossense, vamos nos lembrar que começamos em 1998 a Cuiabá-Santarém. O senhor lembra daquilo? Estávamos juntos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ELISEU PADILHA - Não, o senhor estava lá. Estávamos lá, e até hoje não a temos concluída, por quê? Porque tivemos, a cada trecho - e aqui está o Ministério dos Transportes - um trabalho muito grande para o licenciamento ambiental. Então, esse é um caso que pode servir para os demais modais no que se refere à tratativa de forma diferenciada.

Temos, sim, competência concorrente para legislar, tanto Municípios, quanto Estados e União, mas a política nacional do setor do meio ambiente é definida pela União. Portanto, se conseguirmos estabelecer, independentemente de qual seja o modal, o regramento aqui, no plano nacional, não vamos ter nenhum óbice no que diz respeito às competências dos Estados e dos Municípios em relação ao que foi decidido.

Se obedecer à resolução nacional, por certo o licenciamento vai andar muito mais rapidamente. Estou falando em muito mais rapidamente, estou falando me 180 dias, que foi o prazo que acabou sendo consagrado pelo Conama para esse licenciamento. Pensem comigo aqui: quem tem afeição ao tema, 180 dias nesse *métier* é altíssima velocidade. Conseguimos chegar a um denominador comum muito positivo.

Esse é um exemplo que trago, Senador, porque tanto as rodovias quanto os portos e hidrovias, que terão que ser tratadas também com a mesma disciplina, e os aeroportos têm questões que são próprias.

O senhor perguntava: o objetivo é avaliar o desenvolvimento do Plano de Investimento em Logística, Daí, então, já prestei aqui, mas presto, mais uma vez, contas de que conseguimos fazer com que mais de 50 operações aeroportuárias hoje já estivessem com os nossos parceiros do setor privado. Temos cinco, seis aeroportos: um *green field* e seis *brown fields*, que concedemos. O primeiro deles é no Rio Grande do Norte, o Aeroporto Aluísio Alves (*green field*); depois, Viracopos, Guarulhos, Confins, Galeão e Brasília. Esse processo começou em 2012. Tivemos, no ano passado, Galeão e Confins, mas já vemos em Viracopos, Brasília e Guarulhos os efeitos do sucesso desse programa.

Quando se fala em sucesso, dou números.

Contratamos uma pesquisa com uma entidade de respeitabilidade internacional e fechamos o trimestre, 31 de outubro, com aprovação da operação da Operação Aeroportuária Brasileira em 84% de bom e ótimo. Vou repetir: isso é serviço público federal, prestação de serviços nos aeroportos brasileiros, nos 15 principais aeroportos: 84% de bom e ótimo. Por óbvio, é um patamar que nos faz ter todo o orgulho. Falo isso com muita liberdade, porque estou apenas há um ano à frente do Ministério. Isso foi construído pelos que me antecederam, muito pouco contribuimos com isso. Estamos procurando elevar o nível, aliás, estamos avançando trimestre por trimestre, mas esse foi um caminho construído pela Infraero, pelos parceiros que nos antecederam, pelos Ministros que me antecederam à frente do Ministério.

Outra conquista importante é o preço da passagem. A passagem, na média, caiu 48%. Quarenta e oito por cento, desde o início desse processo até agora. A tendência é termos, como temos liberdade de mercado, preços mais competitivos. Se observarmos hoje, temos crise, não podemos negar que temos crise, mas os aviões estão sempre lotados. Por quê? Por que as companhias viram que perderam o passageiro corporativo, passaram a estimular o passageiro que fez turismo interno, porque sair para fora está caro, e os aviões permanecem lotados. Naturalmente, eles derrubaram a tarifa também, e os aviões permanecem lotados.

Para concluir, três informações. A primeira delas: tivemos, no ano passado, 117 milhões de passagens vendidas. Cento e dezessete milhões de passagens vendidas. Temos uma projeção para 239 milhões no ano de 2030. Estamos falando de 117, estamos falando de 239, praticamente vamos dobrar nesse espaço de 15 anos. Crescemos, nos últimos 11 anos, mais do que 10% ao ano. Mais do que 10% ao ano nos últimos 11 anos, e a projeção de crescimento é de mais de 7% ao ano nos próximos 20 anos. Daí por que temos confiança absoluta no sucesso do programa que, neste momento, está em aberto.

Já recebemos as PMIs, propostas para manifestação de interesse, de concessão de quatro aeroportos. Vamos lembrar que a Presidenta Dilma, em seu discurso de posse, disse: "temos que, nesse governo, incrementar, aprofundar a nossa parceria com o setor privado; precisamos buscar investimentos". E a preocupação da Casa quando nos convoca, quando nos convida para aqui estarmos é saber se, afinal, o investimento em infraestrutura está acontecendo. A Presidenta disse que tínhamos que incrementar, aprofundar a nossa parceria com o setor privado na infraestrutura, especialmente no campo da logística.

Pois bem, temos quatro aeroportos que vão à concessão, cujos processos estão em andamento neste momento. Estamos definindo apenas de quanto será a participação da Infraero; estamos definindo quanto vamos permitir que o operador aeroportuário tenha, como mínimo de participação no consórcio que vai operar os aeroportos. Podemos mandar para o Tribunal de Contas uma minuta do edital e devermos estar, em maio ou junho ao ano que vem, conhecendo os novos concessionários dos aeroportos de Porto Alegre, Florianópolis, Salvador e Fortaleza. Com isso, vamos chegar a dez aeroportos - seis já temos - sob concessão, no nosso programa de investimento em logística.

No que tange aos aeroportos, ele já está voando em céu de brigadeiro: 84% de aprovação é céu de brigadeiro.

Temos certeza absoluta de que, em que pesem todas as circunstâncias que são momentâneas, termos um grande sucesso no leilão que vamos ter desses aeroportos.

Termino, dizendo que faço vida pública porque acredito nos brasileiros e acredito no Brasil.

O Brasil, em que pesem as consequências de não termos amadurecido tanto quando necessário o nosso nível de conhecimento, é um País de grande futuro. Repito: faço vida pública porque acredito que o Brasil tem todas as condições de amanhã propiciar aos seus filhos, à sua gente, à Nação brasileira as condições sonhadas por todos nós. Somos um povo desenvolvido socioeconomicamente, um povo que consegue ter um sentimento de felicidade, de igualdade em relação aos mais desenvolvidos do mundo.

Fico aqui à disposição para perguntas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Ministro Eliseu Padilha e convido o Senador Wellington Fagundes para assumir a Presidência dos trabalhos.

Não vá tomar gosto!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Agora não é convite, é intimação.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pior é se ele tomar gosto. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Na sequência, então, concedo a palavra à Dr^a Natalia, representando o Ministro dos Transportes, ela, que é Secretária Executiva.

A SR^a NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Boa tarde a todos. Cumprimento o Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Garibaldi Alves, os demais membros da Mesa, o Ministro da Aviação Civil, Sr. Eliseu Padilha; o Ministro da Secretaria de Portos, Sr. Hélder Barbalho; o Subprocurador-Geral da República, Sr. Franklin da Costa; o Diretor do Ibama, Thomaz Toledo.

Primeiramente, eu gostaria de trazer o abraço fraterno do nosso Ministro, o Ministro Antonio Carlos Rodrigues, a todos os Senadores aqui presentes e o seu pedido de desculpas por não ter podido, infelizmente, comparecer. Deixou um abraço para os senhores.

Eu gostaria também de cumprimentar o Senador Wellington Fagundes, na pessoa de quem cumprimento os demais Senadores da Comissão de Infraestrutura e as demais autoridades presentes. Agradeço a iniciativa do Senador, que nos proporciona esse espaço rico para debate, um espaço para o Executivo prestar suas contas e mostrar um pouco do que é o nosso trabalho no dia a dia e do nosso Plano Nacional de Logística em Transportes. Agradeço também a presença da equipe do Ministério dos Transportes, do DNIT, da ANTT, da Valec, da EPL, que aqui estão hoje.

Vou começar a apresentação e prometo ser breve com relação a isso.

Vamos apresentar o Plano Nacional de Logística Integrado, que, na verdade, substitui o Plano Nacional de Transportes que, antes, o Ministério tinha. Hoje, trabalhamos apenas com o Plano de Logística Integrado, que ampliou um pouco o horizonte do Plano Nacional de Transportes e trouxe também um pouco do que é previsto tanto no setor portuário quanto no aeroportuário.

Apesar de não caber ao Ministério dos Transportes, os projetos geralmente se viabilizam de ponta a ponta. Então, essa é uma informação importante na hora de o Ministério dos Transportes planejar.

Vou falar um pouco do Plano Nacional de Logística de 2012, aproveitando a provocação que o Senador Wellington Fagundes nos fez: o que atrapalha o investimento, o que trava esses investimentos e o que estamos trazendo para 2015? Qual foi a nossa experiência, nosso aprendizado nesse processo?

O Plano Nacional de Logística Integrada foi desenvolvido pela EPL, que é a empresa de planejamento e logística vinculado ao Ministério dos Transportes, que foi criada em 2012 e tem, com um dos seus principais objetivos, o desenvolvimento e manutenção dessas informações. Muitos dos senhores podem, muitas vezes, ter sido entrevistados em aeroportos, frequentam, invariavelmente, rodoviárias também.

Fizemos, portanto, uma pesquisa ampla, com rede de caminhoneiros, portos, aeroportos, rodoviárias, justamente para conhecer as carências e deficiências dessa malha de transporte no Brasil. O objetivo é, então, identificar as necessidades e propor as oportunidades de investimento a curto, médio e longo prazo. Então, quando falamos de curto, médio e longo prazo, falamos de planejamento para o setor de transportes de 5 a 35 anos. Hoje, o Ministério dos Transportes tem como enxergar um planejamento para o setor de transporte de até 35 anos, visando promover ao País uma logística eficiente e competitiva, com associação entre infraestrutura e serviços numa visão pública, privada e público-privada.

Portanto, o Plano Nacional de Logística Integrada nos direciona para as modelagens que melhor se adequam ao tipo de demanda e de infraestrutura que está adaptada ali, naquele momento do planejamento. Então, quais são as rodovias, quais são as ferrovias que melhor se encaixam no investimento público e quais são aqueles que melhor se encaixam no investimento privado ou de parceria? Esse instrumento do Ministério nos dá, hoje, essa gama de informações.

A Fase 1 do plano nacional de investimento está toda concluída, e é a fase mais pesada. Trata-se da modelagem e captação de todas essas informações além da estruturação desse banco de dados. Com esses resultados preliminares, passamos para a Fase 2, que é a fase em que nos encontramos agora, a fase do diálogo. Estamos com um diálogo dentro do setor de transportes para calibrar essas informações.

As informações da sociedade que foram requeridas de empresas, por exemplo, "qual é o seu planejamento de transporte?" ou "quanto está contratado de escoamento?", são válidas? Todas essas informações fazem sentido? Há alguma inconsistência? Então, agora vamos começar o diálogo com todos os outros setores, tanto do Governo quando da iniciativa privada, para calibrar essa base de dados, para verificar se há alguma inconsistência no levantamento inicial desses dados. Vamos sair para conversa com todos os setoriais: portos, aviação civil, indústria e comércio, Ibama, Ministério de Minas e Energia, para saber se essas informações estão o.k e vamos validá-las com o setor privado. O que o Governo está enxergando é o mesmo que o setor privado está enxergando? Há alguma deficiência nesse modelo? Isso também vai ser validado.

Com a conclusão do PNLI, que é a última fase em que estamos, já que a nossa provisão é de concluirmos agora, no ano de 2016, teremos um instrumento que vai ser válido sempre para o Ministério dos Transportes. Ele vai ser calibrado e retroalimentado sempre com pesquisas para que possamos ter o planejamento do sistema transporte sempre o horizonte do curto, médio e longo prazo.

Um exemplo da modelagem do Plano Nacional de Logística Integrada é o seguinte: em 2025, quais serão as rodovias em que percorrerão cinco milhões de toneladas? Essa é uma pergunta que hoje fazemos para o sistema, que gera essa informação em questão de segundos. Portanto, é um instrumento muito poderoso de planejamento para o Ministério dos Transportes. Se eu tiver que me preocupar, com quais rodovias tenho que me preocupar até 2025? São essas prioritárias, essas que estão no mapa, porque são elas que vão ter uma tonelagem grande e que, portanto, precisam de uma atenção em manutenção e em ampliação de capacidade nos próximos anos.

Isso é válido para ferrovia, para todo setor hidroviário, portuário. São informações muito importantes no planejamento de transportes.

O Plano Nacional de Logística Integrada, para nós, é um novo rumo para a infraestrutura do País. É uma ferramenta que vai nos dar maior eficiência, competitividades, segurança e confiabilidade.

O Plano Nacional de Logística Integrada já foi usado, apesar de não estar totalmente pronto, para o planejamento do PIL, que foi lançado em 2015. Então, as informações das que rodovias e ferrovias em que o Ministério dos Transportes deveria focar mais partiram do Plano Nacional de Logística Integrada.

Entrando um pouco mais a fundo na provocação do Senador Wellington, eu trouxe aqui o programa de investimento em logística em 2012. Ele foi conhecido como PIL 1, para nós, porque, no setor de transporte, ele previa um investimento de R\$42 bilhões em rodovias, com o objetivo de conceder à iniciativa privada 7,5 mil km de rodovias. O que aconteceu em relação ao que lançamos em 2012?

Essas foram as concessões lançadas no PIL de 2012. As rodovias em azul foram aquelas que conseguimos licitar e ter sucesso; hoje já estão contratadas e duplicadas. O resultado do PIL 1, de 2012, é que hoje já temos quase 300 km de rodovias duplicadas, de 2012 para cá. O nosso objetivo, com o programa de 2012, é ter, mais ou menos, 3,5 mil km duplicados em cinco anos de contrato. Isso equivale 60% do que temos hoje de duplicação no País, em 500 anos. Nos próximos cinco anos, teremos 60% do que demoramos para fazer em 500 anos.

Do que foi lançado, conseguimos contratar 4,8 mil km. E 2,1 mil km não se interessaram no processo de licitação.

Nos contratos realizados, tivemos os deságios aqui apresentados: foram 7,0 mil km, 4 mil contratados. De duplicação, vamos ter quase 3,5 mil trechos a duplicar, gerando investimento total, para os próximos 30 anos, de R\$33 bilhões. Os investimentos, como eu disse, são concentrados nos cinco primeiros anos. Então, nos próximos quatro - já passou um -, investimos R\$6 bilhões no primeiro ano de contratação do PIL, na verdade R\$5,8 bilhões, nas concessões. Temos, mais ou menos, R\$12 bilhões pela frente de investimentos nos quatro anos no setor de transporte, que é um número bastante alto.

O deságio médio desses leilões - aqui as tarifas estão de novembro de 2012, que foi quando ocorreram as licitações - foi de 53,37%. Foram leilões com bastantes concorrência, e as tarifas médias foram de R\$3,7. São tarifas consideradas módicas. Hoje, atualizadas, elas estão ficando, mais ou menos, na casa dos R\$5,00, a preços de 2015. São tarifas palatáveis ainda para os usuários, que verificam melhora nas condições da rodovia e que vão ter 3,5 mil km de rodovias duplicadas.

Qual foi o nosso problema? O nosso problema foi ferrovias. O PIL 1 lançou a proposição de 10 mil km a serem concedidos de ferrovias, que totalizavam um investimento de R\$91 bilhões. Esses foram os trechos de ferrovia que constaram Plano de Investimento em Logística de 2012.

Infelizmente, não conseguimos contratar nenhum desses lotes que foram lançados em concessão. O que verificamos tanto para os leilões de rodovias que não deram certo quanto para ferrovias que não conseguimos alavancar e contratar? Necessidade, principalmente em ferrovia, de maior detalhamento dos estudos para investigação correta dos investimentos, aquilo que era Capex e Opex, para minimização dos riscos do setor privado. Então, lançamos projetos em nível de estudo de viabilidade, que é um dado que, talvez, seja seguro para rodovia, porque a rodovia já está implantada, então, geralmente, o que é necessário de investimento é a ampliação de capacidade.

A ferrovia é o que chamamos de *green field*, um projeto novo que inicia do zero. Sendo assim, ela tem que ser implantada, tem um risco, uma percepção de risco, para o investidor muito maior. Então, o detalhamento do projeto é muito importante.

Esse baixo detalhamento gerou uma percepção, uma aversão ao risco muito grande por parte desses investidores.

Outro ponto: necessidade clara da garantia da demanda. Se os senhores lembram, foi discutido também algumas vezes, nesta Casa, que a garantia de demanda das ferrovias se daria por meio da Valec, que garantiria essa demanda. E foi muito discutido até que ponto realmente o Governo teria capacidade de garantir como seria dada essa demanda. Então, se vai haver um projeto que terá garantia de demanda pelo setor público, essa regra tem que estar muito clara. Foi o que percebemos.

E a viabilidade do empreendimento em si? Lançamos o Plano de Investimento em Logística com estudo de viabilidade. Naquilo em que o setor público acreditava em termos de crescimento de demanda, estava o.k., mas a percepção do setor privado para aquelas rodovias principalmente, as que não despertaram interessados, é de que o tráfego não era tão bom. Então, realmente não havia viabilidade no empreendimento.

Quando fazemos um plano que é tão grande e tão ambicioso, às vezes, alguns trechos o setor privado não os enxerga com tanta demanda, pelo menos não naquele momento. Isso também varia. São investimentos tais como contratos de longo prazo, 30 anos. No entanto, às vezes, algumas rodovias, ao passar dos anos, vão verificando possibilidade de incremento de tráfego, e o setor privado volta a ter interesse nelas. Foi o caso de duas rodovias lançamos, de novo, no Plano de Investimento em Logística 2, a pedido do setor privado, que achou que, agora, a demanda estava mais acertada.

Outros pontos, como o Ministro Eliseu Padilha trouxe, entendemos que acabam trazendo alguma percepção de risco para os investidores:

- Licenciamento ambiental: os prazos para o licenciamento ambiental geralmente, até para ampliação de capacidade de uma rodovia, é de 36 meses. Então, verificamos que, no início de uma concessão, demorar 36 meses para a retirada de uma licença era uma percepção de risco muito grande para o investidor.

A exemplo do que o Ministro Eliseu Padilha trouxe, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio Ambiente, em conjunto, lançaram uma portaria que trouxe um *fast track* para o processo de licenciamento, principalmente em rodovias que já estão implantadas e onde há maior antropização. O Ministério do Meio Ambiente elencou quais eram as características em que era possível avançar sem o licenciamento principalmente se a rodovia já tivesse essa característica de maior antropização. Assim, o processo poderia ter uma quantidade de quilômetros que permitiria ao investidor fazer alguma duplicação para poder iniciar a cobrança de pedágio sem passar pelo rito do processo ambiental integral nesse primeiro momento, sendo que, depois, ele teria todo o tempo adequado para fazer esses estudos, que são muito sérios e que realmente demandam tempo.

É nosso interesse também, somos diligentes com isso, porque não queremos que nenhum dano ambiental aconteça no nosso empreendimento. Isso trouxe uma segurança fantástica para os investidores, e eles conseguiram iniciar as duplicações. Então, o MMA foi super nosso parceiro nisso e foi muito importante para o programa de concessões.

- Financiamento. O financiamento é algo muito importante em infraestrutura porque se trata de investimentos pesados, concentrados nos cinco primeiros anos de concessão, em que geralmente o investidor não tem o retorno, porque começa a cobrar pedágio, só de 10%, depois, ou seja, só depois de 18 meses de contrato. E o *payback* desses contratos de dará 10, 12, 15 anos, às vezes. Então, financiamento é um ponto chave em projetos de infraestrutura.

O BNDES entrou com condições atrativas de financiamento para o PIL 1. O que estamos verificando para o PIL 2 é que houve uma baixa na disponibilidade de financiamento do BNDES para, que traz também alguma incerteza para o processo. Até o Ministro Antonio Carlos estava muito preocupado com essa questão e solicitou ao BNDES que fizesse um *workshop* com os investidores, explicando a disponibilidade de recursos, quais são as regras para que isso fique claro para o investidor.

Outro ponto que sempre aparece nas discussões, para viabilizar os investimentos, é o entendimento do projeto com um todo. E aí entra a Secretaria de Portos, a Secretaria de Aviação Civil. O investidor quer saber: "se vamos investir em

ferrovia, ela vai ligar em que porto? Escoa como? Qual é a minha concorrência em rodovia?" Para que o investidor entenda o projeto como um todo, é importante que ele esteja casado do ponto de vista ferrovia, rodovia e portos.

- Desapropriação. A desapropriação é sempre uma questão para os investidores, principalmente investidores estrangeiros, porque o processo de desapropriação, no Brasil, pode levar alguma tempo, às vezes, envolve o Poder Judiciário, indenização e realocação dessas pessoas. Então, é sempre um fator de risco também. Observando isso e aprendendo um pouco com esse fator que foi importante no Plano de Investimento em Logística, nos contratos atuais, o setor público está assumindo, pelo menos, o risco de custeio dessas desapropriações, porque é um risco que não temos como precisar exatamente na hora do leilão. Só depois de um laudo pericial assinado é que sabemos quanto vai custar aquela desapropriação. Isso também diminui um pouco o fator de risco e percepção do investidor.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Todo esse aprendizado culminou no lançamento do Plano de Investimento em Logística 2. Para esse ano e início do ano que vem, estão previstos cinco leilões, 2,6 mil km de rodovias. O primeiro foi realizado este ano, a renovação da concessão da ponte Rio-Niterói. Ela teve um contrato de 20 anos, foi uma das primeiras concessões públicas do Brasil. Foi um contrato gerido sem maiores problemas, de duração de 20 anos, com baixa percepção de risco para o investidor. Tanto é que conseguimos relicitar-lo com deságio de 37%, o que equivale à diminuição de R\$1,5 na tarifa que o usuário paga todos os dias ali, na ponte. E ainda acrescentamos mais R\$1,3 bilhão de investimentos a esse contrato, o que demonstra que o nosso programa de concessões no Brasil é um programa de concessão de longo prazo e sólido. Isso foi muito importante para alavancar as outras concessões.

Temos quatro projetos, já com a manifestação de interesse do setor privado entregue, com um nível de projeto bem mais detalhado do que tínhamos no Plano de Investimento em Logística de 2012, que são as quatro rodovias apresentadas no mapa. A primeira rodovia, começando de baixo para cima, é a 476, que chamamos de rodovia do frango, entre Santa Catarina e Paraná; a 364/060, entre Mato Grosso e Goiás; a 364/365, que é Goiás, Minas Gerais; e a 163 Mato Grosso e Pará.

A primeira rodovia já está no Tribunal de Contas, já houve uma primeira análise da equipe técnica do Tribunal de Contas, o Ministério dos Transportes já complementou as informações. Eram dúvidas técnicas, não havia dúvidas acerca da modelagem de concessão de rodovias, que já está bastante sólida. Acreditamos, portanto, que esse projeto deve ter aprovação do Tribunal de Contas da União ainda este ano. Assim que for aprovado, vamos abrir o edital para início do leilão.

Acerca das outras três rodovias, estamos finalizando a análise do Governo para que possamos entregar ao Tribunal de Contas e, depois, para verificarmos a atratividade delas no mercado e, sem seguida, licitar.

Em rodovias, também já lançamos mais 4,5 mil km de rodovias, que são as que estão expostas no mapa. Há várias empresas desenvolvendo. Temos pelo menos uma empresa interessada desenvolvendo cada lote, e a previsão é de que elas comecem a entregar esses estudos no primeiro trimestre de 2016, para que possamos analisar, entregar ao Tribunal de Contas. Assim, os trechos que se apresentarem viáveis serão licitados no ano que vem.

Em ferrovias: dado o nosso aprendizado em ferrovias, enxugamos os projetos deixando aqueles que tinham maior viabilidade, retornamos ao modelo de verticalização, que é o modelo em que teremos o construtor e o operador com a mesma empresa, o que dá ao investidor maior segurança em relação a isso.

Por quê? Porque a garantia é dele mesmo; então, se o projeto tiver viabilidade, o investidor terá certeza disso.

Estamos trabalhando, então, com os trechos de Rio de Janeiro e Vitória, que já está em audiência pública. Na verdade, lançamos junto com o Estado do Rio de Janeiro, que é o parceiro, e é quem está desenvolvendo essa PMI. Na verdade, Rio de Janeiro e Espírito Santo são os dois Estados que estão desenvolvendo essa PMI. O traçado está em audiência pública, e, agora estamos desenvolvendo seu modelo econômico.

Já recebemos, em PMI, os trechos de Anápolis-Estrela D'Oeste-Três Lagoas. Nós as recebemos este mês, então, a expectativa é abriremos a audiência pública no mês que vem. Estão previstos R\$4,9 bilhões para este projeto. Também recebemos o trecho de Palmas-Anápolis Barcarens-Açailândia. Como os senhores podem observar, esses trechos estão casados com o que o Ministro Helder apresentou anteriormente. Então, temos ferrovia e temos porto para escoar o que a ferrovia vai trazer, o que é muito para o investidor nessa lógica. Recebemos também Lucas do Rio Verde-Porto de Miritituba, que também é uma ferrovia muito importante para produção de soja na região. É um estudo que está sendo desenvolvido pelas próprias *traders*, que têm bastante interesse em que essa concessão saia. E também a Ferrovia Biocênica, lembrando que ela é um projeto um pouco diferente: tem um nível de estudo. Então, o nosso objetivo é entregar um estudo sobre ela, e não entregar um modelo para concessão. Quem está desenvolvendo o estudo são os chineses, com a parceria do Brasil e do Peru, acompanhando e verificando qual vai ser o melhor traçado.

Esses são os projetos para ferrovias, Eles são mais enxutos, mas são mais factíveis.

Pode passar.

Outro ponto do Plano de Investimento em Logística, que foi muito importante, é que, no sistema transporte, já temos concessões muito antigas. Desde 1994, temos concessões. São projetos de longo prazo, projetos em que temos 20, 30 anos de contrato. É inevitável que haja a necessidade de investimentos adicionais aos que estavam previstos nessas modelagens. Hoje, já temos um modelo de contrato em que usamos gatilhos de demanda para melhorar esses investimentos. Agora, esses contratos são da década de 90 e ainda não previam essa iniciativa. Então, hoje temos necessidade de investimento. É o exemplo da Serra das Araras na Nova Dutra, em que não dá para esperar seis, sete anos até o contrato terminar para fazermos esse tipo de obra tentando evitar as mortes que ocorrem todo ano. Então, uma obra como essa em outros trechos de concessão é que elencamos como prioritárias, para que sejam feitas ainda dentro desses contratos de concessão. A ANTT está analisando quais são as melhores alternativas para reequilíbrio desses contratos.

Isso acontece também em ferrovia, principalmente com as interferências urbanas e ampliação de capacidade de ferrovias. Se os nossos contratos de rodovias e ferrovias são de, mais ou menos, 15, 16 anos atrás, a construção dessa ferrovias, às vezes, datam de séculos atrás. Temos ferrovias que são necessárias à ampliação de capacidade, segmentação entre trecho urbano e trecho rural para que tenhamos uma diminuição de acidentes em trechos urbanos. Isso também não pode esperar mais, no nosso planejamento. Então, estamos prevendo cerca de R\$16 bilhões nas concessões de ferrovias existentes.

Senador, esses são nosso principais investimentos e o que o Plano de Investimento em Logística traz para nós. São também nossas constatações de oportunidades de melhoria. Permanecemos à disposição no Ministério dos Transportes.

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - Pela ordem. Sr. Presidente.

Primeiro, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - A Senadora Sandra estava inscrita. Como ela tem que sair, vamos fazer uma exceção.

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - Infelizmente, eu não vou poder continuar, o que lamento.

Peço desculpas por interromper a apresentação, mas é muito importante esse tema para o meu Estado. Eu não gostaria de sair daqui sem antes ouvir o nosso Ministro Padilha sobre a questão do Plano de Aviação Regional e dos nossos 25 aeródromos no Estado do Amazonas. Eu gostaria de ouvir um pouco o Ministro Helder Barbalho. Eu estive recentemente em uma audiência em seu Ministério, quando levamos o projeto do porto público, da Manaus Moderna - foi muito recente - de estudos técnicos.

Eu também gostaria de ouvir também o Thomaz e a Natália a respeito do embargo da obra da BR-319. Estivemos com a Srª Presidente do Ibama, Marilene Ramos, em uma audiência, sob a presidência do nosso Presidente da Comissão, Senador Garibaldi Alves, quando discutimos um entendimento a respeito do embargo dessa obra. No entanto, infelizmente, não tivemos ainda nenhuma reposta nem por parte do DNIT, nem por parte do Ibama com relação a essa questão.

Peço desculpas aos demais Senadores porque estou abreviando a apresentação, mas se o Presidente entender que deve segui-la, fica aqui a minha preocupação e também meus agradecimentos aos Ministros e a todos os convidados que estão aqui, aos Senadores, aos técnicos. Infelizmente, não posso ficar. Agradeço pela compreensão, Sr. Presidente. Parabéns pela iniciativa de trazer um assunto tão importante para o nosso Brasil. No caso aqui, defendendo meu Estado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Como a nossa reunião está sendo transmitida ao vivo e também gravada, essas perguntas poderão depois serem respondidas. Vocês poderão responder posteriormente e nós as encaminharemos à nossa Senadora.

Passo a palavra ao Thomas Toledo, que é diretor de licenciamento. Ele pode, Senadora, se for o caso, já que vai estar com a palavra, fazer a consideração que a senhora pediu. Ele é o Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio ambiente Recursos Naturais, Ibama.

Peço a todos que já disponibilizem suas palestras porque, por ser uma segunda-feira, muitos Parlamentares não puderam vir, e fazemos questão de, depois, repassar aos que tiveram interesse.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Obrigado, Senador.

Dando satisfação e esclarecendo quanto ao questionamento feito pela Senadora acerca do estágio do processo da BR-319, o embargo por parte do Ibama das obras de manutenção, havia uma discordância entre DNIT e Ibama quanto às obras que poderiam ser realizadas a título de manutenção do trecho do meio da BR-319. Chegamos a um entendimento, com a contribuição, em grande parte, dos Senadores desta Comissão não só discutindo o assunto em audiência nesta Comissão, como, posteriormente, em reunião e audiência com a Presidente do Ibama. Chegamos a um entendimento com o DNIT

quanto ao conceito de manutenção que pode ser desembargado. As obras de asfaltamento da BR dependem de um licenciamento ambiental, licenciamento prévio, conclusão do estudo de impacto ambiental para a emissão da licença prévia e futura licença para a instalação.

Chegamos, então, a um consenso, DNIT e Ibama. Contudo, há uma decisão judicial da 7ª Vara da Justiça Federal, em Manaus, que suspende as obras. Então, essa é uma decisão liminar, está em fase de recurso. Havendo autorização da Justiça, já há o consenso entre DNIT e Ibama para a retomada das obras.

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - Só para complementar: esse embargo foi decidido - o DNIT decidiu - baseado em um relatório que o Ibama fez. Por isso, o DNIT resolveu fazer o embargo da obra.

Parece-me que, na nossa última reunião, o Ibama entendeu que, para a obra de manutenção, não havia necessidade dessas licenças ambientais e que, por isso, entraria em entendimento com o DNIT para que isso fosse resolvido o mais rapidamente possível.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Perfeito. Houve um pedido do Presidente do DNIT para o levantamento do embargo. Esse pedido foi avaliado pela área técnica do Ibama. A Presidente do Ibama já informou ao Presidente do DNIT que há um consenso em relação às atividades de manutenção e que só ficaria pendente a decisão judicial para que as obras possam ser retomadas.

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - Obrigada.

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Só acrescentando, Senador, é exatamente isto: temos uma decisão judicial que normalmente impede o DNIT de voltar. O DNIT já fez o pedido de reconsideração dessa decisão judicial, e estamos aguardando a nova sentença.

O SR. ELISEU PADILHA - Presidente, posso tentar ajudar aqui? O advogado também tem a pretensão de querer ajudar...

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Ele só respondeu...Ele nem começou ainda, Presidente, eu é que interrompi.

O SR. ELISEU PADILHA - Vamos lá.

Há uma decisão judicial que impede o DNIT de executar. Ponto. Decisão judicial acontece por provocação de alguém: Ministério Público Federal. E ele atendeu, possivelmente, a algum óbice que ele viu presente no que tange à questão ambiental. Se o Ibama e o DNIT disseram que ajustaram, basta conversar com o Ministério Público e dizer que estão de acordo, e, de repente, pode ser levantado...

As decisões liminares, dos chamados juízes de cognição sumária, quando o juiz prevendo que há o mínimo necessário para que ele possa dizer "não", ele dá a liminar. No entanto, ele muda se vir que houve mudança. Então, se houver entre o DNIT e o Ibama o acerto, possivelmente, eles levantam.

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - Pois é, mas já houve esse acerto, e creio que deve partir dele a provocação ao Ministério Público. Então, estamos aguardando.

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Foi exatamente isso que o DNIT fez. O Luiz Antonio é Diretor da Infraestrutura Rodoviária do DNIT. Ele está aqui, e vou pedir a ele que dê maiores detalhes. Por favor.

O SR. LUIZ ANTONIO EHRET GARCIA - Boa tarde, Senhoras e Senhores. Boa tarde Srª Senadora e demais membros da mesa, apenas para esclarecer que não foi o DNIT que provocou a paralisação das obras. Muito pelo contrário, houve, sim, um relatório, elaborado pelo Ibama, e, o Ministério Público, de posse desse relatório, impetrou uma ação. O DNIT, por força de uma decisão judicial, suspendeu as atividades, em respeito à decisão da Justiça. Depois dessa decisão, o DNIT e o Ibama sentaram, chegaram a um consenso sobre as intervenções de manutenção, e, agora, aguardamos um posicionamento da Justiça. Entramos, através da AGU, Comissão com um pedido de reconsideração da decisão proferida.

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - É o que o que e queria ouvir: já houve essa entrada?

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - E esse é o problema; agora, quando a Justiça decide, já não se pode trabalhar mais por causa das chuvas, e praticamente se perde um ano.

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - E essa obra tem 40 anos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu sou testemunha de quanto, realmente, essa atual diretoria do DNIT se empenhou para que essa obra fosse feita, inclusive trabalhando em regime muito célere. Infelizmente, no entanto, isso acontece no Brasil.

Hoje, parece-me, houve uma evolução muito grande no Tribunal de Contas, porque parou com aquela suspensão de obras por suspeita de irregularidade. Isso acontecia muito no Brasil, e o prejuízo, com certeza, era da população, porque, às vezes, uma obra de restauração, qualquer tipo de obra era paralisada porque alguém foi lá e fez uma denúncia incabível. Muitos casos desses tive oportunidade de presenciar.

Passo a palavra aqui ao Dr....

Você terminou? Eu perguntei, mas não sei se houve...

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - Ele nem começou ainda. Só abriu uma...

O SR. HELDER BARBALHO - Só fiz um esclarecimento em relação à BR-319.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª SANDRA BRAGA (PMDB - AM) - Esta audiência pública está sendo gravada, depois recebo as respostas. Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Para sua conclusão, então.

O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO - Eu não poderia, em nome da Presidente do Ibama, da mesma forma que os expositores que me antecederam, deixar de cumprimentar os Exmos que compõem esta Comissão de Infraestrutura; o Presidente Garibaldi, com quem, nas últimas semanas, tivemos interação em função exatamente em função das questões da BR-319.

Cumprimento também o Senador Wellington pelo requerimento, pela possibilidade de fazermos essa discussão rica na tarde de hoje. Exmos Ministros Eliseu Padilha e Helder Barbalho; Subprocurador da República, Dr. Franklin; e também Secretária Executiva do Ministério dos Transportes, Srª Natalia Marcassa de Souza. Eu gostaria também de apresentar aqui a justificativa da Presidente do Ibama, Drª Marilene Ramos, que está, neste momento, totalmente dedicada às questões do desastre de Mariana. Ainda ontem, ela esteve em vistoria na região e está discutindo as ações, em termos de contingência, do acidente de rompimento da barragem em Mariana.

Eu, como representante do órgão licenciador, fiquei com a tarefa de tentar dar uma solução para todo esse desafio que foi colocado aqui, principalmente pelos setores que coordenam a agenda de infraestrutura no nosso País, um planejamento com um olhar para os próximos 10, 15, 20 anos e tudo o que virá pela frente em termos de infraestrutura portuária, infraestrutura de transportes, infraestrutura de logística, transporte rodoviário, ferroviário. No final das contas, tudo isso se traduz em projetos que são submetidos ao licenciamento ambiental.

O Brasil tem uma dificuldade grande na transição dos processos de planejamento para a respectiva execução e implementação, tendo o licenciamento ambiental como um dos processo regulatórios, que define como realizar a regulação, a execução e implementação desses projetos.

Vou trazer um pouco dos dados do licenciamento ambiental, a situação atual do licenciamento ambiental. Lembro que ele é um dos instrumentos previstos na Política Nacional do Meio Ambiente, a Lei nº 6938, de 1981, instrumento que foi inicialmente implementado no âmbito de alguns Estados da Federação. Em 1981, ele foi acolhido pelo arcabouço normativo federal.

Temos, no âmbito do Conama, a Resolução Conama 1, de 1986, e a Resolução Conama 237, de 1997, os principais marcos regulatórios utilizados pelo licenciamento ambiental. Então, vejam que se trata de uma resolução de 1986 e uma resolução de 1997. Em termos da carteira de processos do Ibama, em 1986 não havia sequer duas dezenas de projetos em carteira. Em 1997, não havia sequer duas centenas de projetos em carteira. Hoje, tenho 1950 projetos em carteira.

Temos uma equipe dedicada ao licenciamento ambiental, no Ibama, de 420 analistas ambientais, temos uma produção técnica de aproximadamente três atos autorizativos por dia útil, o que dá aproximadamente 800, 830 atos autorizativos por ano, dos quais cerca de dez por cento seria licenças prévias, licenças de instalação ou licença de operação. É importante lembrar que o objeto de desejo de todo empreendedor seja a licença de instalação, que autoriza o início das obras, o processo é formado por outros processo autorizativos. Com uma licença de instalação e sem uma autorização de supressão de vegetação, o empreendedor não consegue fazer nada, está amarrado. E, ainda que tenha uma licença de instalação e uma autorização de supressão de vegetação, se ele não tiver uma autorização de fauna associada a essa autorização de supressão de vegetação, mais uma vez o empreendedor não consegue iniciar suas obras.

Por isso, há esse grande numero de atos autorizativos associados ao projeto, não só a produção técnica exclusiva de licenças prévias, de instalação e operação.

Quero ressaltar que, embora o Ibama seja aqui presente... O Ibama não é o principal órgão licenciador, em termos de demanda de licenciamento ambiental. Após a Lei Complementar nº 140, de 2011, essa demanda está mais concentrada nos Estados. A Lei Complementar nº 140 veio para descentralizar a demanda do licenciamento ambiental. A carteira do Ibama, essa carteira de 1.900 processos não chega a 20% de toda a demanda para o licenciamento ambiental, considerando aí Estados e Municípios, que também têm a competência de promover o licenciamento ambiental.

Então nós temos encarado aí um grande desafio de no licenciamento ambiental - desafios do nosso País, não desafio exclusivo do Ibama - de transformar um estaleiro brasileiro num daqueles estaleiros coreanos, que entregam 13 navios por ano. Estamos lá concluindo três navios por ano e, claro, temos compromisso de ao final do processo construir um navio que não afunde, que esteja robusto - fiz referência ao desastre de Mariana -, mas que dê um tratamento adequado à complexidades técnica de cada um dos processos e à possibilidade de ocasionar impactos ambientais.

Nós temos enfrentado esse desafio conduzidos pelo Ministério do Meio Ambiente, que coordenada não só a implementação licenciamento ambiental no âmbito Federal, com o Ibama sendo uma entidade vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, mas temos trabalhado num primeiro momento na importância de que haja um tratamento legislativo do licenciamento ambiental.

Há em tramitação nesta Casa três projetos de lei. O Projeto de Lei do Senado nº 654, de autoria do Senador Romero Jucá, com Relatoria do Senador Blairo Maggi, está em discussão, em tramitação, em discussão bem avançada. É importante que esses projetos de lei avancem numa discussão no âmbito do Legislativo, sobretudo porque há, em relação a licenciamento ambiental, uma simetria de expectativas muito grande. Não temos sequer clareza de qual o objetivo do licenciamento ambiental, qual a natureza do licenciamento ambiental, se é um processo regulatório, da mesma forma como a Agência Nacional de Transportes executa, como a Antaq executa, como a Aneel executa, ou outras agências regulatórias, ou se é um processo de articulação de políticas públicas toda essa transição do processo de planejamento, da expansão da infraestrutura portuária, da expansão da infraestrutura de logística de transportes, como que fazemos essa transição para a escala de projetos.

Ao final do processo está o licenciamento ambiental e, muitas vezes, no licenciamento ambiental é depositada a expectativa de ser o último instrumento capaz de fazer serem consideradas questões seja de impactos ambientais, seja de natureza social. E aí, em relação ao componente socioeconômico, notamos, principalmente a partir de da Constituição Federal de 1988, um desenvolvimento muito grande do arcabouço normativo do País para tratar das demandas sociais e com isso, consequentemente, um crescimento muito grande desse conteúdo no licenciamento ambiental.

Temos recebido, mais recentemente, demandas Conselho Nacional dos Direitos Humanos pelo tratamento de questões afetas aos direitos humanos no âmbito do licenciamento ambiental. Busca-se abordagem no licenciamento ambiental de problemas como o aumento de violência, problemas de Segurança Pública que surgem em uma região associados à implantação de um projeto. Então se é associada à implantação de projeto, muitas vezes essa demanda é trazida no âmbito do licenciamento ambiental.

Sendo que no licenciamento ambiental o órgão licenciador tem poder de controlar obrigações para o licenciado e não propriamente dito para outros entes do Poder Público. Por exemplo, temos uma dificuldade enorme também para tratar de questões de saúde. Muitas vezes exigimos no âmbito do licenciamento ambiental a implementação de infraestrutura associada à saúde, com a disponibilização de postos de saúde ou de leitos de hospitais para fazer frente a esse aumento na demanda de serviço público de saúde, mas a gente não consegue assegurar no licenciamento ambiental o serviço de saúde associado a essa infraestrutura. Então, muitas vezes o próprio Tribunal de Contas da União relatou essa constatação nos processos de licenciamento das usinas hidrelétricas do Rio Madeira de infraestruturas que haviam sido disponibilizadas pelos empreendedores, conforme obrigações previstas no licenciamento ambiental, que estavam em desuso. Então, a escola sem professor, o posto de saúde sem médico e o serviço público deixando de ser implementado.

O licenciamento ambiental hoje recebe, por parte da sociedade, uma expectativa para que se dê encaminhamento a essa tarefa de fazer uma articulação de políticas públicas e não se restrinja a um processo de regulação de obrigações de um empreendedor responsável pela implantação de um projeto. É importante que esta Casa se debruce em cima desses projetos de lei, dessas importantes iniciativas e, de certa forma, apresente um marco regulatório para que a gente possa implementar e já com um nivelamento em relação a essas expectativas.

Segundo ponto, uma atualização do marco regulatório do Conama para implantação do licenciamento ambiental. Eu disse aqui que os principais marcos regulatórios foram elaborados 1986 e em 1997. O Ministro Eliseu Padilha trouxe aqui um exemplo de discussão, um normativo direcionado para determinada tipologia, um exemplo bem-sucedido que visa justamente a não complicarmos o processo de licenciamento para aquela tipologia. Então, por exemplo, se a implantação de infraestrutura de aeroporto regional vai demandar exclusivamente a implantação de um terminal dentro de uma poligonal

já criada há alguns anos, há décadas, não há razão de discutirmos, por exemplo, inventário florestal, qual é o diagnóstico da vegetação e da fauna presente ali naquela região.

Então, existem essas iniciativas de trazer alguns arcabouços específicos para determinadas tipologias. A Dr^a Natalia aqui também trouxe o exemplo da portaria específica para transportes, que por nós também é bem avaliada. Conseguimos, com isso, atender à demanda com relação ao PIL, de concessão de cerca de 3,4 mil quilômetros, atender ao primeiro ano de um cronograma. Então a gente construiu um processo de licenciamento que dialoga com o planejamento da implantação do PIL. Num primeiro ano, os empreendedores podem iniciar as obras em áreas em que ambientalmente nós não temos problemas - duplicação ou ampliação de capacidade dentro da faixa de domínio -, em áreas antropizadas, em que não há necessidade de alteração da paisagem, supressão de vegetação. Nós conseguiremos, no primeiro ano, avançar nessas obras e durante esse primeiro ano - mais um mérito desse modelo devolvido com o setor de transportes -, o Poder Público assumiu a tarefa de realizar os estudos ambientais para que, nesse primeiro ano, em paralelo à execução das obras nas áreas menos complexas, tivéssemos os estudos que vão viabilizar a emissão das licenças de instalação para continuidade das obras nos anos subsequentes. Então, temos apostado em discussões de marcos específicos por tipologia, temos esses exemplos bem-sucedidos.

É importante nós fazermos - temos feito isso nessas proposições normativas - uma discussão de conteúdo do licenciamento ambiental, o que entra como impacto ambiental para ser abordado no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Se eu não fizer essa discussão de conteúdo...

Se eu não fizer essa discussão de conteúdo, eu não consigo fazer frente à demanda hoje colocada para o licenciamento ambiental. É importante a gente ter uma instância por legitimidade para fazer essa discussão. O Conama seria um conselho no âmbito do Poder Executivo e o Congresso, tem dúvida nenhuma, teria uma contribuição importante a dar em relação a essa avaliação do que deve ser abordado no licenciamento ambiental.

Uma das dificuldades que temos no licenciamento ambiental é que cada processo de licenciamento ambiental inicia uma discussão do zero. Então, nós estamos fazendo internamente no Ibama um exercício de sistematização de experiências passadas, 72 processos de licenciamento ambiental que a gente está sistematizando para ter em relação, por exemplo, a portos: quais são os impactos ambientais típicos de empreendimentos portuários? São esses impactos. Quais são os programas consagrados para gerenciamento desses impactos? Também já temos esses programas de antemão para que a gente não precise, no Estudo de Impacto Ambiental do licenciamento de um projeto específico iniciar a discussão toda do zero. Com isso, também temos a expectativa de reduzir o desperdício de tempo no âmbito do licenciamento ambiental, qualificar a discussão no licenciamento ambiental e ter uma melhor eficácia na implantação desse instrumento da Política Nacional do Meio Ambiente.

Por último, um outro exemplo aqui que eu queria trazer é uma discussão de escala. Eu falei, dei um exemplo aqui do questão dos estaleiros. Nós temos no setor de petróleo e gás um outro exemplo, um outro bom exemplo, a licença prévia de ampliação de atividades no âmbito do Polo Pré-Sal, da Petrobras. Contempla 24 atividades uma única licença prévia que foi objeto de um único Estudo de Impacto Ambiental, 13 plataformas 13 FPSOs estão contempladas em uma única licença.

Então, a provocação que eu deixo aqui, inclusive para o setor de transportes e para o setor de portos: avaliarmos como é que não poderíamos replicar esse modelo também nessas áreas, porque não talvez eu emitir uma única licença por um conjunto de três, quatro rodovias sendo objeto de um único Estudo Ambiental? É uma forma de talvez otimizarmos as discussões e, com isso, fazermos frente a esse desafio, a essa quantidade enorme de demanda para o licenciamento ambiental.

Por último, é importante também - eu dei um exemplo aqui da EPL, no setor de transportes, solicitando de forma antecipada a emissão das licenças ambientais, antes mesmo da concessão, em alguns casos -, o órgão licenciador receber o quanto antes a demanda pelo licenciamento ambiental. Por exemplo, no setor de infraestrutura de transmissão de energias, temos uma discussão antiga do Ministério do Meio Ambiente com o Ministério de Minas e Energia, poderíamos viabilizar uma forma de antecipar abertura do processo de licenciamento ambiental, não deixar que ele só seja aberto após a realização da concessão, pois aí o tempo já é curto para implantação e início de operação daquela infraestrutura. Então, para todas as tipologias fica essa recomendação, a gente desenvolver nos modelos uma possibilidade para abertura, o quanto antes, dos processos de licenciamento ambiental, porque o tempo que a gente perde até a abertura do processo de licenciamento ambiental é difícil a gente tirar no âmbito do processo.

Então são essas as minhas observações.

Obrigado a todos os Senadores. Fico à disposição aqui para as discussões.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Vamos rapidamente passar para o Dr. Franklin Rodrigues da Costa, Subprocurador-Geral da República. Já combinamos aqui o tempo em função de outros compromissos que outros aqui têm.

O SR. FRANKLIN RODRIGUES DA COSTA - Boa tarde a todos; ao Senador Wellington, que convocou essa audiência pública, nosso Presidente - que estaria ao telefone -; nosso Ministro Helder, da Casa Civil; Ministro Eliseu Padilha; Secretária Natalia; Diretor Thomaz Toledo; quero cumprimentar especialmente meu amigo de 30 anos, Senador Hélio José, que é uma das razões... Eu tenho três razões para estar muito à vontade aqui na Casa, Senador Wellington. Primeiramente, porque estou entre amigos, Senador Wellington.

Já passou por aqui o nosso Senador do Acre, o Jorge Viana, e também porque sou roraimense e vi representar na Comissão primeiro a nossa Senadora pelo Amazonas. Aliás, destaque para o nosso Ministro-Chefe da Secretaria de Portos Helder Barbalho, da região também do Pará. Já passou por aqui também o Senador Blairo Maggi, que se integra à região Amazônica. Está de volta, está aqui. E o Senador Valdir Raupp, evidentemente, de Rondônia, Estado onde trabalhei. Trabalhei toda Região Norte.

Eu não vou apresentar nenhum dado técnico, nem os elementos, mas apenas chamar a atenção para a pesquisa da Confederação Nacional do Transporte. O Brasil hoje, numa relação de 148 países, está em 114º lugar em matéria de logística de transporte; está em 120º lugar na qualidade de estradas; está em 113º lugar em infraestrutura ferroviária; está em 131º lugar em infraestrutura portuária e em 123º lugar em transporte aéreo, o que parece realmente ser uma catástrofe. Essa a necessidade, portanto, muito elogiável dessa convocação de uma audiência pública por V. Ex^a.

Segundo lugar, eu quero dizer que também estou muito à vontade para falar qualquer impropriedade porque eu tenho aqui, ao meu lado, um advogado. Se eu falar alguma impropriedade, ele vai fazer as correções para que vocês não saiam, evidentemente, induzidos a erro.

Papel do Ministério Público nessas questões. Quero elogiar o convite ao Ministério Público e trazer os esclarecimentos sobre esses temas. O Ministério Público Federal tem várias câmaras de coordenação nessas questões de infraestrutura e de transporte. Uma é a quinta câmara, a câmara de defesa do patrimônio público. Os colegas estão sempre acompanhando as licitações, os procedimentos em busca de alguma coisa que indique desvio, superfaturamento alguma ilegalidade. A outra, a terceira câmara, é a câmara de defesa da concorrência e de defesa do consumidor, que tem a sua fixação na prestação eficiente do serviço público. Então, nós temos frequentemente reuniões e parcerias em trabalho de interação com os ministérios responsáveis pela infraestrutura e também com as agências, quanto à matéria de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias. Em todas as agências o Ministério Público tem seminários conjuntos, tem feito debates, tem feito o acompanhamento além do acompanhamento junto ao Tribunal de Contas da União.

Então, preocupações: eficiência na prestação do serviço público; a preocupação com a concorrência e competitividade no transporte; a preocupação com a integração dos modais, seja para redução de custos, seja para emprestar eficiência a esse trabalho.

Também uma questão muito relevante para o Ministério Público é a questão da proteção ao meio ambiente. Nós acabamos de ouvir aqui uma proposição que certamente deve ter sido feita pelo Ministério Público em relação à BR-319. E, assim, nós temos em todos os projetos de infraestrutura esse acompanhamento em relação à fiscalização, não só em relação ao projeto em si, mas aos órgãos que dão licenciamento e acompanhamento a esses projetos.

Temos os aspectos relativos à segurança, que também são importantes na estruturação de seus projetos. E uma coisa pode parecer menor, mas que tem interferido em alguns projetos, é a questão do transporte e dos projetos em áreas indígenas, quando passam por áreas indígenas. Nós estamos com problemas seriíssimos, por exemplo, hoje em Roraima, não só com a questão do transporte da rodovia, mas também em relação ao aspecto da linha de transmissão de Tucuruí para fazer integração. Roraima hoje está tendo blecaute por conta de deficiência de transmissão da energia de Guri, porque adquire energia de Guri, na Venezuela, e qualquer movimento na Venezuela resulta em falta de energia e blecaute no Estado.

Nós temos essa dificuldade hoje, até a empresa já pediu - é um assunto paralelo mais para mostrar que esse tema também é relevante - já pediu, inclusive, a rescisão do contrato.

Então, dentro disso, o que é a sugestão do Ministério Público que faço? Nós temos uma dificuldade no País. Nós temos em outros países, principalmente nos Estados Unidos, as chamadas forças-tarefa, que foram criadas principalmente para combate à corrupção, combate ao tráfico de entorpecentes, a uma série de coisas. O que esta audiência pública traz? Traz a presença de vários órgãos e instituições que convergem para o objetivo, que é o desenvolvimento da logística de transporte em nosso País, quanto a essa deficiência que nós já apontamos aqui. A sugestão que eu deixo é formar também forças-tarefa para esse tipo de trabalho, juntando não só com as agências de cada um dos modais, com o Ministério dos Transportes, com o Ibama, com o Tribunal de Contas da União e, por que não também o Ministério Público? É verdade que o Ministério Público, por vedação constitucional, não pode dar parecer e não pode exercer serviço de consultoria, mas tenho impressão de que a presença do Ministério Público previamente a grandes projetos, como vem sendo feito

hoje com o Tribunal de Contas da União, por meio das suas câmaras de atuação - Câmara de Combate à Corrupção, a câmara de defesa do patrimônio público e a Câmara de Meio Ambiente - temos problemas também até de sítios históricos em determinadas passagens. Essa é uma tratativa. Então, eu deixo aqui... Primeiro, dizer que o Ministério Público está à disposição, tem interesse e acompanha isso em várias vertentes, tanto na vertente do patrimônio público, de proteção, quando na vertente ambiental, quanto na vertente da eficiência, da busca da eficiência do serviço público e também na proteção ao consumidor, como é o caso por exemplo, dos pedágios. O Ministério Público tem trabalhado muito essa questão da redução do valor dos pedágios, exercendo seu papel em defesa do consumidor.

Então, Senador Wellington, quero deixar a sugestão de como se fazer forças-tarefa com esses órgãos para dar eficiência e celeridade na aprovação de projetos nesse sentido. O Ministério Público está aberto à recepção seja das empresas privadas que vêm apresentar projetos, seja dos órgãos para debates, para discussões sobre esses temas.

Essa é a colocação do Ministério Público. Agradeço muito, em nome do Ministério Público, o chamamento a esta audiência pública, uma vez que, efetivamente nós temos noção - eu pessoalmente não participo disso atualmente, porque atuo na Procuradoria-Geral da República fazendo exatamente essa intermediação, essa mediação com os procuradores da República, em primeira instância, com as empresas e corporações que nos buscam nas câmaras de coordenação - mas vejo que é importante o Ministério Público estar presente para se ter uma noção de qual é a sua atribuição nesses aspectos e em que ele pode contribuir com isso, porque há uma necessidade.

O Ministério tem um pouco de dificuldade de ver onde está o limiar da sua atribuição sem que se venha substituir ao administrador público. Essa é uma dificuldade que os colegas ainda têm e é um debate que se faz: o que é fiscalização e o que é querer substituir-se ingerência no papel do administrador público, que é quem escolhe as opções de política de desenvolvimento, de política pública.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O.k.

Esta Presidência agradece essa primeira etapa.

Vamos agora aos Senadores inscritos. A Senadora Sandra Braga já se pronunciou. Agora, o seguinte, Senador Elmano Férrer.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Cumprimento o nosso Presidente desta audiência, cumprimento nossos nobres Ministros Eliseu Padilha e Helder Barbalho, na pessoa de que cumprimos o Dr. Franklin, a Dr^a Natalia, o Dr. Thomaz Toledo, cumprimento nossos nobres Senadores.

Queria apenas, de forma bem objetiva, fazer uma pergunta ao nosso Ministro Eliseu Padilha que diz respeito aos aeroportos regionais. Foi lançado esse programa e o Piauí foi contemplado com cinco, aliás, com sete aeroportos regionais, dentre eles os dois que eu reputo importantes, porque são áreas de expansão e desenvolvimento econômico, Cerrados do Piauí, a cidade de Bom Jesus e uma outra que é um polo também dentro do Semiárido, Picos, praticamente pronto o aeroporto de Picos.

A informação que se tem é de que não há recursos, embora saibamos - estou com uma síntese do nosso Orçamento - neste ano haveria duzentos e tantos milhões para esses aeroportos. A informação que nós temos é de que não serão feitos neste ano e a perspectiva para o próximo é sombria também.

Queria que Ministro chegasse e dissesse: "Vamos fazer, não vamos fazer, há perspectivas..." para que eu possa chegar lá no Piauí e dizer: "Olha, ouvi do Ministro isto..."

A segunda questão é com relação ao aeroporto de Teresina, aeroporto inaugurado em 1967, hoje quase 1,2 milhão de passageiros embarcam e desembarcam por ano. Houve uma intervenção do Governo Federal, em que se fez aquele MOP (Módulo Operacional Provisório), embarque e desembarque e se respirou, melhorou um pouco, dá para sustentar até 2017, sem problemas.

Quando fomos prefeitos de Teresina, disseram que existiam recursos, foi feito um projeto e teríamos que desapropriar pessoas que lá estavam no entorno do aeroporto, mil e tantas desapropriações. Inclusive, chegaram a nos acusar de que não teria sido feito um investimento de - vejam bem - mais de 500 milhões, porque o prefeito não desapropriou o que deveria. Enfim, com relação a esse aeroporto, gostaria de saber: existe realmente... Sei que existe um anteprojeto ou um projeto de construção de um novo terminal. Há um acordo, um interesse do Governo, aliás, de três ex-governadores e do atual de se começar a estudar a respeito de fazer um outro aeroporto fora do atual sítio.

Gostaria que V. Ex^a nos dissesse alguma coisa sobre isso.

Eu gostaria de perguntar ao nosso querido Ministro Helder Barbalho com relação ao Porto de Luís Correia, um porto que já operou num passado não muito distante. Hoje, todo governo que passa - tanto no âmbito federal como estadual - diz que esse porto será feito, etc. Queria também uma informação de V. Exª sobre esse Porto de Luís Correia.

Por último, assisti com muita atenção à exposição da Drª Natalia. Quando ela projetou o mapa do Brasil com relação às malhas rodoviária e ferroviária, eu só vi um Brasil, um Brasil do leste e do sudeste, do centro, não. A realidade é que, dessa forma, de só investir nessas regiões, dificilmente as demais vão ter um surto de desenvolvimento que nós almejamos para tirar essa diferença brutal e desumana entre o norte e o nordeste do leste e do sudeste.

Quanto à fórmula que o Governo tem hoje para fazer investimento é através de parceria público-privada, dentro do PIL (Programa de Investimentos em Logística) em que as nossas rodovias, ferrovias, aeroportos e portos dessas regiões a que me referi, com exceção de Fortaleza e Salvador, que agora entrou nesse rol de empresas que terão a gestão passada para a iniciativa privada, que tipo de investimento, de fato, o Ministério dos Transportes está prevendo nessa área de infraestrutura ferroviária e rodoviária que não seja através do PIL para essas Regiões Norte e Nordeste?

Por último, meu querido Thomaz Toledo, há uma ponte no Estado do Piauí que interliga os Cerrados do Piauí aos Cerrados do Maranhão. Quanto a essa ponte, tenho umas observações que me foram feitas. Em 2006 foi pedido licenciamento... Eu só vou falando dessas estradas e rodovias porque há também a hidrovia, tem a ver com a discussão dos assuntos aqui tratados nesta audiência. Veja, a realidade é que a Presidente lançou um programa agora, do Matopiba, de desenvolvimento dos Cerrados de Tocantins, Maranhão, Piauí e Bahia. Nós tínhamos que trabalhar de forma acelerada também. Dez anos para a licença de uma ponte! Isso emperra qualquer processo de desenvolvimento. Como explicar isso? Depois eu posso lhe passar o número do processo. Eu gostaria que não ajudasse só a mim, mas o Estado do Piauí e o Estado do Maranhão. Essa ponte une os dois Estados.

Essas as considerações que eu gostaria de fazer, meu querido Wellington. Inclusive, eu o parabeno pela iniciativa de estarmos conversando com os nossos estimados Ministros e demais autoridades.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Muito obrigado, Senador Elmano.

Temos inscritos dois Senadores, o Senador Raupp e o Senador Blairo, e acredito que o Senador Hélio também gostaria de fazer algumas colocações. Ele até já sinalizou. São quatro, Presidente, que estão aqui inscritos.

O Ministro Helder, ao chegar, já nos tinha adiantado que tinha um compromisso às 18h45 e agora são 18h41. Mas ele não quer sair sem... Ele pede que quem tiver... Ele pede que dos quatro, os que quiserem fazer a pergunta específica para ele, ele poderia responder e concluiríamos ainda com as perguntas, porque faríamos também em bloco para facilitar.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, eu não vou nem fazer perguntas, só vou fazer um apelo ao Ministro Padilha, ao Ministro Helder, aeroportos e portos, à Drª Natalia, que representa o Ministério dos Transportes, ao Procurador-Geral adjunto, Subprocurador, ao Dr. Thomaz, do Ibama... Culpamos muito o Ibama, a Funai, os órgãos de licenciamento, mas também temos que entender que o Brasil demora muito a desenvolver os projetos.

Na área de ferrovias, há quantos anos que a Valec, a EPL, que foram criadas para esse fim de desenvolver projetos, não têm projetos? Vejo a China já, há mais ou menos um ano, anunciando o desejo de investir US\$53 bilhões no Brasil, mas estou vendo que daqui a pouco a China desiste, porque o Brasil não tem projetos prontos para licitar para concessão, nem para concessão! Eu desafiei a Presidente Dilma quando ela assumiu a primeira reunião do conselho, eu era presidente do PMDB e fazia parte do conselho. Eu a desafiei a lançar um programa de pelo menos dobrar 5 mil quilômetros de duplicação de rodovias. Para o Brasil isso não é nada, nós só temos hoje em torno de pouco mais de 5 mil quilômetros de rodovias duplicadas. Precisariamos ter 20, 30. Um país deste tamanho precisaria ter pelo menos 20 ou 30 mil quilômetros de rodovias duplicadas e não temos. Nem as concessões saem.

Quanto à BR-364, que corta o Estado de Mato Grosso e Rondônia e vai até o Acre, na divisa com o Peru, foi anunciado, acho que no início deste ano, um programa de concessões e poderia ser lançada no ano que vem a concessão dela para duplicação e concessão. Eu soube que havia vinte empresas interessadas. Agora, pergunte: "Quando o projeto vai ficar pronto?"

Quando esse projeto vai ficar pronto para poder lançar esse edital de concessão?" E assim, com todo respeito ao nosso querido Ministro do meu Partido, Eliseu Padilha, que assumiu há pouco tempo, está dando um duro danado para soltar esses projetos e essas concessões, bem como o Ministro Helder, que está bem fresquinho - com todo respeito - bem novinho ainda no órgão também. É uma continuidade dos que passaram e o que o Ministério dos Transportes tem feito para acelerar essas coisas? Daqui a pouco vamos cobrar do Ibama - não estou aqui defendendo o Ibama, não - quando é como no caso da 319, nós cobramos o embargo que tinha sido feito lá para a restauração da 319, mas tem hora em que cobramos que o Ibama licencie uma grande obra em três meses, em quatro ou em seis meses, quando o projeto demorou dez anos. Nós

temos que acelerar até projetos, um país como o Brasil tinha que ter centenas milhares de projetos na prateleira, projetos prontos para soltar quando as empresas quisessem executar uma obra, para soltar logo esses projetos.

Era esse alerta que eu queria fazer, esse apelo que eu queria fazer aos ministros e aos representantes mesmo dos ministérios aqui presentes.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Senador Blairo, com a palavra.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Muito obrigado, Presidente Wellington Fagundes, também cumprimento nosso Presidente Garibaldi, que está aqui na bancada, o Ministro Helder, o Ministro Padilha, Dr. Franklin, que está aqui conosco também, a Natalia e o Thomaz.

Na verdade, poderíamos ficar muito tempo argumentando e até reclamando, mas, especificamente na área de portos, eu tenho observado - e não só por conhecimento próprio dos problemas, mas também de vários empreendedores na região - um problema sério que nós temos das várias agências, dos vários órgãos de governo envolvidos na questão da regularização dessas atividades de portos ou licenciamento de uso.

Eu quero crer que com a chegada do Ministro Helder esse enfoque possa ser mudado até dentro do que o Dr. Franklin colocou aqui. Quer dizer, vamos ter que fazer verdadeiras forças-tarefa, não só dentro do Ministério Público, mas dentro do Governo, do Executivo, para resolver uma série de problemas que nós temos. Os empreendedores no Brasil sofrem muito, se ressentem muito do alto grau da burocracia que nós temos. E com o passar dos anos, novas agências, novas instituições foram criadas e o arcabouço jurídico antigo não deixou de existir, existe o antigo e mais um novo. A cada ano que se passa, há mais papel, de mais burocracia você precisa para trabalhar. Você não consegue, em qualquer atividade mais simples hoje no Brasil, você não coloca uma fazenda para trabalhar hoje, por exemplo - que é coisa interna uma fazenda -, você deve ter umas 15, 16 licenças diferentes para poder operar uma fazenda. É um negócio louco! Estamos necessitando de muito mais tempo e gente para cuidar de processos de papel do que propriamente de produzir. Isso não é diferente nos órgãos públicos.

Eu tive oportunidade, semana passada, de estar com o Ministro Helder reivindicando algumas coisas quanto a esse assunto e percebi a vontade que o Ministro tem de fazer essas coisas andarem.

Então, quero dar as boas-vindas, Ministro, ao Ministério e à Secretaria de Portos. Que V. Ex^a, de fato, possa imprimir isso dentro do Governo. Como disse, não é só nessa secretaria, mas todo o Governo tem uma verdadeira adoração pelo papel, pelo carimbo e pela autorização. Claro que todos ficam com muito medo da turma do Dr. Franklin, quer dizer, ninguém assina mais nada, ninguém faz mais nada por medo do Ministério Público. Verdade, o Estadual e o Federal. Quero saudar aqui o que Subprocurador-Geral colocou: os procuradores, os promotores confundem ou não conhecem bem o limite entre a fiscalização e a intromissão no processo de administração. Isso é um problema seriíssimo.

Eu tive oportunidade, quando o Dr. Janot veio à sabatina, de falar sobre isso também, como em outras oportunidades. Creio que precisamos definir - quer dizer, por lei acho que está definido, é questão de cabeça de cada um de saber - até onde eu vou e deixar executar quem tem que executar. E mais, Presidente Wellington e Ministros que estão aqui, essa cultura que temos dentro do Governo vai para dentro das empresas. Temos um país absolutamente parado, não só pelo problema político que temos no momento, problema econômico que temos, mas, internamente, as empresas têm um grau de dificuldade enorme para se movimentarem.

Movimentam-se mais rapidamente aquelas que não têm medo ou que não têm compromissos de *compliance*, que não têm muitos problemas. Se pegar, pegou, vai embora e muda de ramo. Mas as empresas organizadas hoje têm um grau de dificuldade tão grande quanto tem o Poder Público hoje para trabalhar.

Então, nós precisamos olhar isso com mais atenção e pedir que os órgãos de governo sejam mais firmes, mais enérgicos, sejam mais rápidos. Somos muito enrolados, somos jogados de um lado para outro. Para conseguirmos uma autorização, às vezes se leva um ano, um ano e meio para se conseguir uma autorização para colocar um porto em andamento depois de pronto. Isso só vai mudar com mudanças de atitudes.

Saúdo mais uma vez o Ministro Helder, que chegou com essa postura. Percebo porque fui cliente dele há poucos dias em alguns assuntos. Quero dar também as boas-vindas, em nossa Comissão, ao Ministro Eliseu Padilha, que conhece tão bem como ninguém essa questão da máquina pública, do grau de dificuldade e já passou por vários ministérios.

Espero que hoje, do seu Ministério, da sua Secretaria, Ministro, como disse aqui o nosso querido Elmano, também tenhamos notícias dos aeroportos de Mato Grosso, de Rondonópolis, de Cuiabá, de Sinop, de Água Boa, etc. Foi feito um programa muito bonito, todos nós nos animamos muito naquela oportunidade, mas, devido às condições econômicas e à burocracia, não conseguimos avançar.

Mas vou aguardar o Ministro depois falar um pouco sobre esse assunto.

No mais, cumprimento a Natalia e o Thomaz pela participação. Espero que esta nossa audiência sirva para dar um pouco de ânimo para mudarmos as coisas no País.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Quem tiver alguma pergunta mais específica ao Ministro dos Portos... Até agora foram considerações praticamente. Depois, passarei primeiramente a ele, para que faça as considerações... Nessa linha, só para facilitar o nosso trabalho.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Como Vice-Líder do Governo, tenho uma reunião às 19h com o Ministro da Casa Civil, mas faço questão de fazer minhas perguntas.

De qualquer forma, quero cumprimentar todos os presentes pela palestra brilhante, vou tentar fazer minha bateria de perguntas logo, sem perda de tempo.

Primeiramente, Natália, quero saber de você o seguinte: Será que esse PIL do Transporte vai ser simbólico como foi o PIL 2012? Espero que não. Estou falando isso como Presidente da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura, como engenheiro e como analista de infraestrutura, que é a principal mão de obra dos ministérios.

Estou acertando com a Casa Civil que se tem que resolver o problema da carreira de analista de infraestrutura, porque se não resolver, não teremos a mão de obra qualificada na Secretaria dos Portos, nos Ministérios e toda infraestrutura para resolver o problema, porque querem que a mão de obra qualificada dos analistas de infraestrutura fique estudando para ser analista de planejamento e orçamento, para ser analista de finanças e controle, para ser EPPGG, ou estudando para ser AFC ao invés de se dedicar 100% a liberar nossas obras, porque, por um azar do destino, em 2008, quando da MP nº 440, por três meses de diferença, a carreira de analista de infraestrutura não teve sua vida resolvida naquela MP nº 440.

Está aí essa herança antiga na Casa Civil. Preciso, exatamente para não ser mais um faz de conta, que resolvamos isso. Já estou acertando com a Presidente Dilma, com o Ministro Berzoini e com todos os Ministérios que se precisa encaminhar medida provisória para se resolver o problema dessa mão de obra qualificada do Padilha; sua, Helder, e de vocês, de lá dos Transportes, com quase 200 analistas de infraestrutura trabalhando; a mesma coisa quanto ao Ministério da Integração Nacional e ao Ministério das Cidades.

Queria saber suas perspectivas com relação à questão de onde o PIL 2 vai buscar dinheiro para investir nessas obras tão importantes para infraestrutura, tanto com relação à questão de transporte de grãos, como com relação ao resto do transporte em si para interligar aos portos. Qual sua perspectiva, Helder, de, de fato, esses portos nossos começarem a funcionar de uma forma mais ágil, mais objetiva para receber essas cargas e não ficarem aquelas filas enormes de caminhão? Se conseguirmos o mais breve possível o PIL 2 ser realidade, as cargas vão chegar com muito mais quantidade nos portos, que precisam estar preparados para exportar.

Há uma série de investimentos do marco regulatório dos portos que vão permitir. Helder, nessa linha, quero saber de você o que nós daqui no Senado - está aqui a nossa Frente Log e está aqui a nossa Frente Infra, as duas frentes que podem te ajudar - podemos fazer aqui para ajudar de verdade portos, aeroportos, rodovias e ferrovias a serem uma realidade.

Há um problema, Natalia, com relação à questão da comunicação, o direito de passagem com relação às várias empresas brasileiras. Tem-se um trecho a que não se comunica com o c porque o b não deixa. Quero saber como está isso, o que nós podemos fazer para garantir realmente que o trecho a se comunique com o c, passando por empresas diferentes. Como está essa questão regulatória, o que podemos fazer.

Com relação a você, Thomaz Toledo, quanto as grandes obras. Sou engenheiro eletricista, trabalhei no Ministério de Minas e Energia por muito tempo, sou concursado do MPOG e trabalhei lá nos últimos dez anos. Marcamos o licenciamento ambiental, suponhamos, por um ano e meio ou dois anos, aí chega em cinco anos e o licenciamento não está pronto. O que está acontecendo no Ibama para podermos ajudar um pouco mais quanto ao funcionalismo, quanto ao analista ambiental, quanto à burocracia para ver se essas obras brasileiras conseguem andar de uma forma mais adequada quanto ao licenciamento ambiental.

Ao nosso amigo querido, Dr. Franklin, meu dileto amigo, companheiro há 30 anos, uma pessoa que admiro por sua capacidade, por sua competência, espero ainda poder votar para ser PGR, indicado para PGR - Procurador-Geral da República, o seu caminho, pois merece, por representar todo o Norte do Brasil, inclusive, foi Procurador-Geral Eleitoral em vários Estados brasileiros do Norte do País - quero parabenizá-lo e dizer que com muita felicidade o ouço. Quanto a essa força-tarefa que V. Ex^a colocou aqui, como podemos colaborar para realmente as obras da infraestrutura brasileira serem uma realidade?

Ao nosso grande Padilha, a joia da Coroa já foi quase que entregue. Quando se entregou Brasília, entregou-se o Rio, Viracopos, Guarulhos, agora se estão entregando as próximas quatro joias da Coroa. A minha preocupação é como a Infraero, com todo o passivo... Se privatizarmos agora Salvador, Porto Alegre, Floripa e Fortaleza, como vão ficar os nossos aeroportos regionais e os nossos pequenos aeroportos das cidades do interior e também de algumas capitais que não são rentáveis, sendo que esses outros são os grandes rentáveis? Eu sei que a Infraero tem um percentual, como 49% em Brasília, etc., mas será que isso vai conseguir fazer com que a Infraero possa segurar a onda?

Queria saber o que o senhor está pensando nessa linha e o que que nós podemos fazer. Essa é uma pergunta geral para todo mundo. Digo isso como servidor público concursado, o que podemos fazer para ajudá-los. O que posso fazer para ajudar os analistas e para ajudar vocês eu estou fazendo, que é buscar essa MP para resolver a carreira dos analistas, igualar todos os analistas da Esplanada. Para isso, quero contar com a ajuda de V. Ex^a, Helder; do nosso querido Rodrigues, que tem esse compromisso, para podermos trabalhar juntos.

Obrigado.

Desculpem-me a pressa.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Senador Garibaldi, o senhor, que é o chefe, vai usar a palavra?

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu queria saber dos aeroportos do Rio Grande do Norte também... (Risos.)

... assim como dos regionais.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Então, vamos passar ao Ministro Helder inicialmente.

Antes tenho que ler o material pronto.

Quanto ao setor portuário, alguns pontos objetivos podem ser postos. Primeiro. A SEP pretende estimular as autoridades portuárias a reverem suas grades tarifárias com base nos custos reais incorridos na oferta de infraestrutura e superestrutura portuária? A justificativa para essa questão encontra-se no fato de que as autoridades portuárias devem cobrar tarifas adequadas aos seus custos, o que, em muitos casos, não acontece, sendo muitas vezes superiores ao valor da contraprestação do serviço disponibilizado, penalizando, assim, os usuários.

Dois. Nos países desenvolvidos, as autoridades portuárias não detêm expertise dedicada a desenvolvimento de projetos portuários.

Assim, lançam mão da experiência do mercado dedicada ao setor de forma a apoiar o desenvolvimento de suas operações. A SEP pretende incentivar que as autoridades portuárias passem a elaborar novos projetos com bases técnicas e em observância ao mercado, por exemplo, estimulando novos planos de desenvolvimento e zoneamento portuário?

Como a SEP poderia apoiar as autoridades portuárias na análise e em estudos de mercado para eleger mercados-alvo estratégicos para o desenvolvimento de projetos portuários? Como a SEP vê a possibilidade de as autoridades portuárias promoverem PPPs junto a Estados da Federação e/ou iniciativa privada para o desenvolvimento de soluções logísticas de acessibilidade aos portos?

E quarto. De acordo com a Lei nº 12.815/13, os projetos portuários fora do polígono dos portos organizados detêm grandes vantagens competitivas frente aos atuais terminais inseridos dentro desses polígonos. A SEP pretende eliminar essa assimetria?

[E ainda aqui é uma colocação do Dr. José Augusto Valente.] Não conhecemos a realidade objetiva da logística de cargas e de passageiros, isso deveria ter sido feito a partir do PNLT, em 2007. Com base nessa premissa, pergunto: Quando teremos um banco de dados da logística brasileira para podermos traçar políticas públicas e monitorá-las a partir de indicadores objetivos e não somente a partir dos interesses de segmentos da produção e dos operadores?

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Nobre Senador, só uma pergunta aqui para fechar.

Esqueci de perguntar a você, Natalia, sobre a questão dos passageiros, a questão de trens de transporte. Como é que ficam as interligações das nossas grandes cidades? Isso é uma realidade na Europa e o Brasil, pelo menos em trem de média

velocidade, não pode continuar nesse atraso em que está. O Ministério está tendo alguma possibilidade, alguma PMI nessa área de trens de transporte de passageiros.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Ministro Helder, com a palavra.

O SR. HELDER BARBALHO - Inicialmente, eu gostaria de responder à Senadora Sandra Braga a respeito do projeto Manaus Moderna. Ela esteve comigo na semana passada, quando tratamos do assunto. Nós temos projeto em Manaus que envolve o terminal de passageiros, como também a atividade de cargas, contêiner e outras especificidades.

Nós devemos licitar uma área do Porto de Manaus, área da antiga Siframa, como também estamos dialogando sobre a possibilidade de fazermos uma PMI para dialogar tanto a parte de terminal de passageiro quanto terminal de cargas de forma isolada e a atividade mista passageiro e cargas em Manaus.

Então, neste momento a equipe técnica está discutindo com Antaq. A Antaq tem sido muito parceira neste sentido, para que possamos construir conjuntamente a alternativa de utilização da área portuária em Manaus, com um detalhe, o Porto de Manaus ainda está sob a gestão da Codomar, mas com o ato do Ministério dos Transportes de publicar o início do processo de desestatização da Codomar, a gestão do Porto de Manaus deve passar para a Secretaria de Portos.

Portanto, especificamente em relação ao Manaus Moderna o que deve ocorrer é uma Proposta de Manifestação de Interesse para que possamos verificar investimentos que estejam atrás da atividade portuária como também da parte urbanística e da atividade turística e de passageiros na cidade.

Senador Elmano, com relação ao Porto Luís Correia, nós encaminhamos ao Tribunal de Contas da União a resposta que estava sendo demandada a respeito do processo vigente. Estamos aguardando a resposta por parte do Tribunal de Contas da União.

Nós nos reunimos com o governo do Estado na última quarta-feira, quando o governo do Estado sinalizou com o encerramento desse convênio. O governo do Estado terá de fazer um ressarcimento provavelmente da ordem de R\$4 milhões daquilo que foi recebido e do projeto que não será prosseguido. Neste momento, está decidido, por parte do governo do Estado, junto com a SEP, de não mais fazer o projeto que estava inicialmente pensado em Luís Correia, por conta da vultuosidade do projeto, e ficará numa primeira etapa para atividade de pesca e para atividade turística. Não mais será atividade portuária de cargas ou outras atividades que estavam atreladas ao projeto inicial. Esse é o atual *status* do Porto de Luís Correia.

Senador Raupp e Senador Blairo Maggi, a atividade portuária é diferente de outras atividades. Hoje, eu diria que cabe ao Governo construir a facilitação para que o investimento privado efetivamente aconteça. E a facilitação se dá de que maneira? Na busca da otimização e da diminuição dos processos, sem que isso seja interpretado como eventual supressão de etapas que são essenciais na atividade.

Nós estamos dialogando de maneira muito entrosada com a Antaq e com os demais órgãos, para que possamos trabalhar de forma sincronizada e continuada. De fato, há um mantra no setor de que o Governo permita, de maneira rápida e ágil, que efetivamente aconteçam os investimentos privados.

Lembro que nós temos três caminhos: o caminho das prorrogações dos arrendamentos vigentes atrelados a investimentos - há 52 processos que estão em andamento na Secretaria de Portos -; os TUPs, que são os Terminais de Uso Privado - 68 TUPs estão em análise na Secretaria -; e os leilões, que se iniciam efetivamente a partir do dia 9 de dezembro. Destes - nós estamos falando em números -, há quatro na primeira fase do primeiro bloco; na segunda fase do primeiro bloco, há outras quatro; na terceira fase do primeiro bloco, há outras 21 áreas. Em seguida, temos um segundo bloco com outras 21 áreas e, depois, temos - será dividido em três - o terceiro e o quarto bloco com outras 41 áreas. Esse é o pacote que eu diria que envolve a atividade dos arrendamentos atrelados às licitações.

Nós estamos muito certos de que teremos êxito, já que, de forma absolutamente diligente, o Tribunal de Contas da União cooperou na construção dos editais. Os projetos todos estão passando neste momento... Os que já estão em licitação, os que estão no primeiro bloco e os outros quatro da segunda fase do primeiro bloco já estão com os estudos conclusos - as etapas estão todas prontas; há apenas certame. Os demais que compõem o segundo bloco, dos 21 do segundo bloco, 15 já estão com os EVTEAs em análise. Nós temos outros seis que estão em construção. Depois disso, vão os processos das audiências; em seguida, o Tribunal de Contas da União; e, por último, o processo de licitação junto com a Antaq.

Eu diria, quanto à aceleração dos projetos, respondendo ao Senador Raupp, ao Senador Blairo e também ao Senador Hélio, que temos uma agenda que está numerada, quantificada, apesar de ser uma demanda continuada. E tomara que haja mais demandas principalmente de Terminais de Uso Privado, para ampliarmos a oferta dos serviços! Os nossos procedimentos,

estes sim, precisam ser, de maneira ágil, analisados, para se cumprir prazo, para se estabelecer, inclusive, planejamento, para o setor privado saber quando ele vai poder investir e se planejar para esse investimento.

Estamos falando de investimento privado, não estamos falando de investimento público. Os R\$49 bilhões que anunciei aqui de um conjunto de investimentos, de OGU, nós estamos falando em menos de R\$4 bilhões, que são os investimentos em dragagem e em modernização dos portos públicos. As outras ações são investimentos privados, que precisam, é claro, passar pelos processos internos para que sejam efetivadas.

Aí há uma discussão que precisará desta Casa, Senador Hélio, que precisará da Frente Parlamentar, do Ministério do Meio Ambiente, do Ibama, da Antaq e de todos os demais atores, pois precisamos diminuir as etapas. Não é possível reanálise. Nós temos de estabelecer prazos e de sincronizar, de maneira clara, nossas ações.

Ouvi, por exemplo, na primeira semana em que estava à frente da Secretaria de Portos, um depoimento da Executiva do Portocel, no Espírito Santo, dizendo que passa por 27 etapas para conseguir fazer um investimento privado. Nós temos de reavaliar isso, temos de analisar isso, sem que isso pareça, principalmente ao Ministério Público - que, de forma tão competente, tem contribuído para a transparência e efetivação das ações -, qualquer tipo de ato questionável. Portanto, é um desafio. Nós estamos imbuídos nesse sentido.

Na semana passada, publicamos uma portaria que delega à Antaq atribuições que, até então, estavam sendo trabalhadas em duplicidade pela SEP e pela Antaq, para deixar claro quem tem de fazer o quê e em que prazo tem de se fazer, para que possamos estabelecer gestão de prazo, gestão de processos, com o cumprimento daquilo que se estabelece. Então, trago a esta Casa essa informação.

Eu pediria, Senador Wellington, que aos questionamentos que estão por escrito possamos responder por escrito. Apenas ressalto que, em relação ao PDZs que foram colocados, nós estamos analisando. Já iniciamos o processo. Inclusive, na semana retrasada, já foi feita a publicação do PDZ de Barcarena e de Santarém. Estamos analisando nove PDZs: Belém, Outeiro e Miramar, Paranaguá, Antonina, Rio de Janeiro, Itaguaí, Ilhéus, Santana e Imbituba. Esses são os próximos que devem ser publicados. Com isso, nós estaremos concluindo, de todos os portos públicos, todos os PDZs.

Em relação aos poligonais, essa é uma discussão que nós precisamos fazer com muita tranquilidade, com muita calma, analisando situação por situação, porque os poligonais envolvem uma tensa agenda trabalhista. Isso precisa ser discutido por conta de que qualquer tema que envolva emprego e desemprego gera uma passionalidade muito forte. Então, essa é uma discussão que não pode ser tratada com uma fórmula nacional. Tem de se discutir cada porto com suas peculiaridades, com os atores envolvidos e com as construções a serem seguidas. Mas a pauta poligonal seguramente é uma pauta que estará em paralelo com as demais, ocupando boa parte da nossa agenda no próximo semestre.

No mais, eu queria...

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Excelência...

O SR. HELDER BARBALHO - Por favor, Senador Hélio.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Rapidamente, eu só queria ouvir um pouquinho sobre PP4, já que o senhor é do Pará e, portanto, sabe a importância dos pequenos portos fluviais para a navegação nos rios brasileiros. Como é que o senhor está vendo esta questão do desenvolvimento dos PP4 e a questão das hidrovias com relação às comportas que precisam ser feitas? Como a gente pode ajudar nisso? Obrigado.

O SR. HELDER BARBALHO - Senador Hélio, essa discussão eu ainda não a internalizei no Governo, mas vou dar a minha visão. Aqui estou falando como gestor. Quanto à divisão das atribuições dos portos, nós ficamos com a responsabilidade integral dos portos marítimos, mas houve uma mudança na redação das atribuições da SEP, que permite que portos fluviais estejam também sob a nossa atribuição. Porém, a discussão é: qual o tamanho do porto fluvial que fica com a SEP? E qual fica com o DNIT? Essa é uma discussão que eu farei muito provavelmente com a Casa Civil, porque acho que precisamos colocar de maneira clara qual a capacidade que o DNIT tem de priorizar os portos fluviais e qual a capacidade que a SEP tem de dar resposta a isso.

A mesma resposta que eu dou em relação aos portos serve para as hidrovias. Acho que o DNIT tem uma agenda absolutamente extraordinária e premente pela qual o Brasil clama, que são os modais ferroviário e rodoviário. O modal hidroviário, como os portos fluviais, acaba sendo a sétima, a oitava, a nona agenda do DNIT.

Havendo porventura decisão governamental no sentido de que essa pauta possa estar sob a nossa responsabilidade ou ser de forma mais aproximada discutida por nós, creio que será algo que fortalecerá a lógica da interface entre o modal hidroviário e a porta de entrada e saída que se faz por parte dos portos.

Porém, eu estou aqui dando uma opinião. Esta discussão não está, neste momento, sendo tratada pela SEP, na minha gestão, com qualquer outro ator dentro do Governo. Como está sendo solicitada a minha opinião, eu afirmo que dessa forma nós estaríamos avançando significativamente. Mas vamos estressar esse assunto, vamos discutir esse assunto de maneira mais aprofundada, para que a tomada de decisão seja a mais assertiva possível.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Faço um esclarecimento: todas as palestras aqui já estão disponibilizadas no *site* da Comissão. Então, todas elas estão disponibilizadas. Qualquer pessoa que queira acessá-las tem toda a facilidade.

Ao passar a palavra ao Ministro Eliseu Padilha, quero também aqui ler...

O SR. HELDER BARBALHO (*Fora do microfone.*) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Pois não, Ministro.

O SR. HELDER BARBALHO (*Fora do microfone.*) - Vou ter de sair. Vou deixar o Secretário aqui me substituindo.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O.k.!

O Ministro está pedindo para ser substituído aqui pelo Secretário de Políticas Portuárias, que pode estar aqui à frente.

Nós lhe agradecemos, Ministro, a sua presença.

Foi anunciado, Sr. Ministro Padilha, em meados de 2013, o Programa de Investimento em Logística em aeroportos (PIL), que previu investimento em 270 aeroportos regionais. Em janeiro deste ano, foi aprovado o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR), permitindo subsídio às empresas aéreas para que operem em novas rotas ou aumentem a frequência de voos em rotas já existentes. Para que o objetivo final de ampliar a aviação regional seja bem-sucedido, entendemos que as ações nos dois programas não poderão ocorrer sem uma sincronia de execução. Como está evoluindo o investimento anunciado nos aeroportos regionais para que estejam aptos a receber mais voos de passageiros? O PDAR será regulamentado pelo Poder Executivo ou está contingenciado pelo ajuste fiscal?

Também em nome do Senador Blairo Maggi, com quem já havíamos conversado, mais uma vez, Ministro, quero fazer um apelo em relação ao aeroporto de Cuiabá. Nós já levamos isso ao Ministério e tivemos várias audiências. Mais uma vez, a pesquisa da CNT coloca o aeroporto de Várzea Grande como o pior aeroporto do Brasil. Hoje, está sendo inaugurado um grande investimento privado ao lado do aeroporto, exatamente porque, quando foi feito o convênio lá atrás, a Infraero apresentou um grande projeto para o aeroporto de Cuiabá em Várzea Grande. É uma área de 750 hectares no centro da cidade de Várzea Grande, muito próxima ao centro da cidade de Cuiabá. Inclusive, no plano diretor da Infraero, previa-se a construção de uma nova pista, assim como de um novo terminal com o objetivo principalmente de atender à área de cargas.

Essa obra do aeroporto de Várzea Grande começou, na verdade, há mais de 15 anos. Ou seja, ela começou por licitação própria da Infraero e paralisou por problemas inúmeros. Foi feito o convênio com o Governo do Estado. Isso foi licitado, mas a obra paralisou. Agora, o Governo a está retomando. Mas, mesmo assim, mesmo que se conclua esse convênio, dado o tempo, é claro, ele já não será suficiente para atender a demanda.

Nos aeroportos, como V. Ex^a também colocou aqui, o número de passageiros, em muitos casos, no Brasil, tem duplicado, tem quintuplicado. No caso do aeroporto de Várzea Grande, já se está chegando a quatro milhões de passageiros por ano. Além disso, é um aeroporto estratégico, porque está no centro geodésico do Brasil e da América do Sul. Hoje, não é muito trabalhada a questão do Mercosul, mas é claro que aquele aeroporto poderia fazer essa integração no País e, principalmente, a integração da nossa região com os países vizinhos, onde o turismo praticamente não é explorado, porque lá essa situação não está sendo colocada em prática.

Então, quero aqui mais uma vez fazer um apelo, Ministro, em relação a essa possibilidade. Queremos que se faça a concessão. Há empresários interessados. Que se coloque o aeroporto... Nós acreditamos no Brasil. Não podemos ficar esperando só o dinheiro do Governo Federal, o qual, com certeza, não vai ser suficiente.

Senador Blairo, o senhor gostaria de falar especificamente sobre esse assunto do aeroporto?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente Wellington, só quero reforçar e endossar seu comentário sobre o aeroporto de Cuiabá e sobre os demais do Estado de Mato Grosso. Particularmente, acho, Ministro Padilha, que a aeroporto de Cuiabá pode, sim, entrar o mais rápido possível numa lista de concessão. É um aeroporto regional hoje importante.

Embarquei hoje em Cuiabá para vir para cá, como faço todas as semanas. É uma vergonha o que a gente encontra naquele aeroporto. A gente quase tem de ir de *short* para o aeroporto, porque os ares-condicionados não funcionam. Lá é muito quente. Hoje mesmo, a temperatura era de 38°C, de 40°C. Então, é preciso urgentemente encontrar uma solução.

Sei que ele ainda está em posse do governo do Estado, o contrato está sob o controle do governo do Estado, mas a verdade é que, na cidade de Cuiabá, no Estado de Mato Grosso, pelo que o aeroporto representa, por ser um aeroporto de entroncamento regional - quase todos os voos que vêm de Rondônia para Brasília e para São Paulo acabam fazendo conexão ali também para o sul do Pará -, ele é um aeroporto importante.

Quero aqui endossar o pleito do Senador Wellington Fagundes. É chegada a hora de a gente olhar o aeroporto de Cuiabá com mais carinho e fazer a concessão dele, a exemplo do que já reivindicávamos há muito tempo: a duplicação da BR-163 e da BR-364, no trecho Rondonópolis-Cuiabá-Sinop. Sempre dizíamos ao Governo que ali havia peso, carga e caixa para pagar sozinho o investimento, pelo volume que entrava por ali. Depois, foi feita a concessão, e, hoje, está lá um empreendimento que tem seus problemas para sair, mas que tem caixa, vamos chamar assim. É aquela história: do couro vem a correia. E o couro está lá. A gente tem de fazer as coisas funcionarem.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Ministro, antes de passar a palavra a V. Ex^a, eu gostaria aqui também de registrar a presença dos companheiros que têm feito um trabalho junto à Frenlog (Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenagem): José Augusto Valente, que foi Secretário de Política Nacional de Transporte; Dr. Tiago Lima, Diretor-Geral da Antaq; e ainda - eles não são parentes - Ricardo Lima, que foi assessor especial da Camex (Câmara de Comércio Exterior).

Eu quero cumprimentar, mesmo não estando aqui, Washington Lima, que foi diretor do DNIT na área de portos.

São pessoas que têm feito um trabalho brilhante conosco.

Também o Edeon Vaz tem nos ajudado muito junto à Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenagem. Inclusive, o último evento que realizamos foi exatamente sobre cabotagem. Constava dentro do nosso plano de ação o Plano Nacional de Logística de Transporte e Integração entre modais, que é também o que estamos discutindo aqui na Comissão de Infraestrutura.

Eu gostaria de passar a palavra ao Ministro. Mais uma vez, faço o apelo, porque a população de Mato Grosso, com certeza, está cobrando da gente, como a gente já anunciava. Aqui, o meu assessor disse: "São vários telefones. Cobre do Ministro isso aí."

O Senador Blairo esteve lá, embarcou lá. Então, é difícil para a gente justificar para a população como pode um aeroporto com um potencial tão grande como aquele não ter um investimento, mesmo que as pessoas queiram investir. O pior é que o serviço público lá prestado é de péssima qualidade.

Ministro, quando se apresenta essa pesquisa e se coloca que o aeroporto de Cuiabá-Várzea Grande é o pior do Brasil, já vem tiro para cima do Blairo, do Medeiros, de toda a bancada, de todos nós. Perguntam: "O que vocês estão fazendo lá?"

Ministro, quero acrescentar que grande parte do PIB de Mato Grosso hoje é formado de contrerrâneos do Rio Grande do Sul. Dizem que gaúcho tem uma língua comprida para falar. Então, são muito críticos.

O SR. ELISEU PADILHA - Quero iniciar, primeiro, agradecendo o questionamento objetivo e claro.

Ao final e ao cabo, acabou ficando na linha de tiro exatamente a minha área. Por quê? Porque é a área que hoje tem tido o maior reconhecimento de avanço. Tomemos o exemplo do aeroporto de Brasília. Estou aqui já há mais de duas décadas. Cheguei aqui quando era muito bom haver aquele satelítezinho. Isso era ótimo! Hoje vemos o que está acontecendo no aeroporto de Brasília. Nós poderíamos pegar o exemplo de Viracopos e ver o que aconteceu e o que está acontecendo em Viracopos. Podemos ver, em Guarulhos, o que está acontecendo. Houve, indiscutivelmente, um grande avanço no País. Vou tentar aqui, primeiro, mostrar a realidade.

Toda a minha história está vinculada ao Legislativo. Fui Ministro de dois governos, tenho passagem pelo Executivo como prefeito e como secretário de Estado, mas sinto que esta é a Casa onde a pressão se faz forma mais efetiva, o Legislativo. Daí por que tenho sempre um grande prazer em vir aqui prestar contas. Todos os que me conhecem sabem que eu nunca tenho coluna do meio, tenho lado certo. E o que dá dá; o que não dá não dá, de forma mais do que objetiva. Vou responder com essa mesma objetividade.

Primeiro, eu gostaria de fazer um comentário - peço permissão antes ao Dr. Franklin - sobre a pesquisa da CNT que o embasou a fazer algumas referências acerca da nossa infraestrutura.

Não tenho condições aqui de questionar quando se diz que a aviação - vou deixar que os demais modais façam sua parte -, que o nosso transporte aéreo, numa comunidade de 148 países, está no 123º lugar. Eu não conheço os critérios que basearam esse *ranking*, mas posso dizer que, segundo a ONU e segundo a OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), o Brasil está no primeiro grupo da aviação civil no mundo. Junto com Austrália, Canadá, China, França, Alemanha, Itália, Japão, Rússia, Reino Unido e Estados Unidos, está o Brasil. Na última eleição, o Brasil foi o primeiro

colocado. A frota dos nossos aviões no Brasil tem idade média de menos de sete anos. Se tomarmos os Estados Unidos, a idade média é de mais de 15 anos. Nós avançamos muito.

Não tenho aqui a pesquisa. Eu a vi com o Dr. Franklin. Eles não colocam quais são os elementos que fundamentaram o *ranking*. Talvez, por um critério, seja assim mesmo. Não estou dizendo que não seja assim o *ranking* lá elaborado. Apenas não sei quais foram os pressupostos. Sei que, conforme a ONU, estamos entre os 11 primeiros do mundo. Nós somos o quinto mercado. Estamos entre os cinco maiores mercados da aviação civil no mundo e avançamos muito nos nossos aeroportos.

Agora, eu, pessoalmente, vou conversar com a direção da CNT. Isso me interessa. Tenho o máximo de interesse em esclarecer isso e também em fornecer os elementos que nós temos, mostrando que, em 48 itens - já ouvimos mais 160 mil passageiros nos aeroportos -, nós temos esta classificação a que eu aqui me referi: 84% dizem que é bom ou ótimo.

Logo, não dá para ficar, entre 148, em 123º lugar. Alguma coisa não fecha. Ou o nosso número não está correto ou a base de dados da CNT não é a mesma que a nossa - e aí, tudo bem, nós vamos fazer contato para esclarecer. Foi algo que feriu meu ouvido aqui e tenho certeza de que o meu pessoal da Infraero, que aqui está, da Anac, da própria Secretaria, todo o nosso pessoal, não administrou bem o dado. Por quê? Porque ele se contrapõe à realidade internacional. Nós vamos cuidar, junto com a CNT, de saber quais são os referenciais para nós, esclarecer e chegar a uma tradução.

Eu, pessoalmente, convivo com a CNT há muito tempo. Eu fui Ministro dos Transportes ao tempo em que a CNT começou a pesquisa da aferição das rodovias. Eu convivi com essas pesquisas durante muito tempo, sei dos critérios orientantes no caso das rodovias. Gostaria de saber também no caso dos aeroportos, mas nós vamos nos dirigir diretamente ao Dr. Franklin para pedir-lhe permissão para usar esses dados aqui. Esse é o primeiro.

Segundo: há dinheiro ou não no Ministério da Aviação, na Secretaria da Aviação Civil? A Secretaria da Aviação Civil é uma anomalia em relação aos demais ministérios no que tange ao financiamento. Por quê? Porque todo o financiamento dos investimentos na aviação civil é feito pelo FNAC, o Fundo Nacional da Aviação Civil. Nenhum centavo desse fundo pode ser usado noutra rubrica que não seja investimento em aeroportos ou no sistema aeroportuário, para colocar um pouquinho melhor, porque há o treinamento de pessoas também para as operações de aeroportos. Mas nada mais do que isso.

O saldo dessa conta, quando eu entrei no Ministério, era R\$1,85 bilhão. Nós arrecadaremos este ano coisa de R\$4,5 bilhões. Nós devemos fechar o ano com mais de R\$5 bilhões de saldo nessa conta. Então, objetivamente: há dinheiro. Agora, ele está submetido ao caixa único da União? Está. Está submetido aos resultados primários da União? Está. Então, nós precisamos de uma decisão política para começar a fazer os investimentos que são necessários.

Vamos aos aeroportos regionais, que foram aqui referidos. Nós temos hoje 88 aeroportos regionais em fase de licenciamento ambiental. Significa dizer que estamos abrindo a porta da licitação. Foi um trajeto longo, começou em 2012, o Banco do Brasil teve que aprender, nós tivemos que aprender, a SAC teve que aprender. Quando eu cheguei este ano, o pessoal já sabia, tanto o Banco do Brasil quanto a SAC e, desatado o nó da questão ambiental, nós conseguimos andar com velocidade.

Temos condições - no caso específico agora do Piauí, que foi a pergunta - com rapidez: Bom Jesus, Picos e São Raimundo Nonato. Os três estão com o licenciamento ambiental pronto para que possam ser habilitados como aeroportos regionais. Em alguns deles, São Raimundo por exemplo, a obra já está praticamente pronta. Nós temos que resolver pequenos detalhes. Quais são os itens? Essa entidade internacional é que define os itens. Nós temos que ter uma pista compatível com a programação regional, e não só do Município, porque esse caso, por exemplo, é de estímulo regional inclusive ao turismo. Então, uma pista que suporte o equipamento que vai operar na pista - então, pista. Dois: pátio de estacionamento. Três: CCI (Casa de Combate ao Incêndio). Quatro: estação de navegação. Cinco: terminal de passageiros. Esses cinco itens vão figurar numa referência internacional desses 270 aeroportos.

Vamos admitir que, em São Raimundo Nonato - não vou falar especificamente, vou fazer de conta que seja assim - só nos falte estação de navegação aérea - eu não sei se é exatamente assim, estou apenas dando um exemplo.

Desses 270 aeroportos, 257 operam de alguma forma. Nesses, 141 empresas aéreas dizem que querem operar hoje e, desses, mais de 80 estão operando hoje. Portanto, nós não temos problemas quanto ao como fazer. Nós precisamos é de decisão política. O dinheiro existe. É preciso decisão política para fazer o investimento.

Nós estamos conversando com o Relator do Orçamento. Não havia previsão no Orçamento de recursos consideráveis para esse investimento. Nós estamos negociando com ele por quê? Porque nossa fonte não é fonte 100. Nós não temos problemas de recurso originário das receitas da União, a receita é própria. Qual é a receita? É o Ataero. Em cada bilhete que se compra, há um Adicional de Tarifa Aeroportuária, e há o valor das outorgas em todas as concessões que foram

feitas até hoje. Só o Galeão tem um valor de outorga de R\$18 bilhões, quase R\$19 bilhões. Esse valor de outorga é pago parceladamente. Então, nós temos a manutenção.

Isso me faz lembrar da época em que criamos a Cide. Também fui eu que a criei ao tempo em que estava no Ministério dos Transportes, era a solução para os investimentos na área do Ministério dos Transportes, era para estradas e para o meio ambiente - 5% para o meio ambiente e 95% para os transportes. Depois, as circunstâncias fizeram com que se mudasse isso. Mas hoje nós temos o recurso - está lá no Tesouro Nacional - temos apenas que ter a decisão política de fazer o investimento nos aeroportos regionais.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - O Levy vai liberar?

O SR. ELISEU PADILHA - Essa é uma luta política que não pode ser apenas do ministro da área. Todo mundo me conhece, eu sou tido como um fazedor. Quer dizer, o meu negócio é fazer acontecer. Claro que o Congresso pode me ajudar na hora do Orçamento, o Congresso pode me ajudar na decisão política.

Estive com a Presidenta na semana passada - e aí respondo uma das perguntas que foram feitas aqui: quando é que vai ser regulamentado; foi V. Ex^a que perguntou quando é que vai ser regulamentado o programa de subsídios. Nós levamos à Presidenta o decreto, ele está no sistema já, para que nós possamos iniciar esse processo ainda este ano ou no início do ano que vem com uma operação experimental na Amazônia Legal. Mas, como é uma medida provisória do início deste ano que fez com que tivéssemos o Programa de Aviação Regional e pudéssemos ter subsídio, por óbvio, teríamos que regulamentar este ano. Estamos regulamentando este ano com o decreto presidencial que estamos propondo.

Então, dinheiro há. Os 270 aeroportos são conhecidos. Claro, há alguma indefinição, um sítio aeroportuário que tem que ser mudado por razões locais, mas a maioria está perfeitamente definida.

No caso do Piauí, esses três estão na porta de entrada. Em Rondônia - já que o nosso Senador Raupp inquiriu também - Cacoal, Ji-Paraná e Vilhena também estão...

Vamos ver quem questionou.

Amazonas: estão nesse grupo - lá vai ser feito um programa experimental agora - Barcelos, Boca do Acre, Coari, Fonte Boa, Itacoatiara, Manicoré, Maués, Nova Olinda do Norte, Parintins, Santa Isabel do Rio Negro e São Paulo de Olivença. Onze no Estado do Amazonas estão nessa primeira leva. Por quê? Porque lá nós vamos fazer um programa experimental. E lá no Amazonas, no Pará, na Amazônia Legal, para usar uma expressão mais ampla - pega o Acre, pega parte do Mato Grosso... Mas em Mato Grosso, em parte, estamos livres. Lá no Amazonas e no Pará, em parte do Amapá e em Roraima e em parte até de Rondônia, ou é barco por oito dias ou é avião em duas horas, porque rios de planícies tendem a ser muito caudalosos, eles fazem muitas curvas. Às vezes, navega-se quilômetros para chegar muito próximo do mesmo lugar, ao passo que o avião, por óbvio, é diferente.

Daí por que o aeroporto passa a ser importantíssimo nesse caso.

Outro Estado que me foi perguntado: Mato Grosso. Em Mato Grosso, estão, nessa mesma porta de entrada, nove: Alta Floresta, Barra do Garças, Cáceres, Juara, Rondonópolis, São Félix do Araguaia, Sinop, Tangará da Serra e Vila Rica.

Apenas para lembrar: origem ou destino nesses 270, o programa estando implantado, a passagem será subsidiada em até 50% dos assentos ou limitando a 60 lugares fora da Amazônia Legal. Na Amazônia Legal, sem limite, porque lá há um compromisso do Estado brasileiro com a população.

Então, o programa, eu penso, é redentor, é para fazer um novo Brasil, interiorizar os empreendimentos, interiorizar o turismo, interiorizar as oportunidades de negócio independentemente de crise. Com crise ou sem crise nas fazendas do Mato Grosso, lá no interior, o pessoal está trabalhando e vai usar o aeroporto regional se ele estiver funcionando. Portanto, eu penso que, para nós, esse programa é redentor. Isso tem que ser politicamente traduzido. Eu pessoalmente faço a minha parte internamente dentro do Governo. Por óbvio, a área fazendária procura preservar o máximo possível todos os recursos. No nosso caso, é recurso próprio, não é recurso que tenha sido gerado por receitas da União. Quer dizer, se compreende perfeitamente que ele seja liberado para poder ser executado.

Teresina. Vamos falar um pouquinho de Teresina, especificamente de Teresina agora.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Antes de pular para Teresina, conclua o Mato Grosso de Cuiabá.

O SR. ELISEU PADILHA - Podemos começar, porque há dois Senadores, com Cuiabá então.

O Senador Wellington Fagundes fez uma postulação no Ministério, que foi aqui subscrita também oralmente pelo Senador Blairo Maggi, que estamos analisando com a maior consideração. Qual é? De liberarmos um PMI especificamente para aquele aeroporto.

O Senador Hélio me perguntou como a Infraero vai sobreviver. Nós estamos com um programa de reestruturação da Infraero. A Infraero deverá ter subsidiárias. Nós vamos ter três aeroportos que vamos converter, cada um deles, em uma subsidiária. Vamos começar com Manaus, Santos Dumont e Congonhas. Em três aeroportos a Infraero vai fazer parcerias com operadores privados - apenas para dar ideia - que tenham experiência de *shopping center*. O interior do aeroporto se converterá num *shopping center*. O que é isso? Nós vimos que, nas concessões, a maior receita desses aeroportos concedidos não está sendo a operação aeroportuária, mas, sim, a comercialização dos espaços. Então, é certo que temos um potencial na mão com relação a esses que não vamos abrir mão.

Nós vamos também colocar - uma outra subsidiária - os 49% que a Infraero tem nas demais concessões, com exceção do Aluizio Alves - há um *greenfield* lá, a Infraero não tem participação. Nos outros todos, tem 49% de participação. Agora, nesses quatro, a Infraero, em princípio, vai ficar com 15% de participação. Então, a Infraero Participações vai ficar administrando essas participações. Ela poderá, em determinado momento, se for o caso, vender parte, vender alguma coisa dessas participações quando isso se fizer conveniente. Por quê? Porque os resultados só vão aparecer daqui a 15 ou 20 anos, quando nós tivermos a distribuição de dividendos.

Hoje - não é o caso - se a gente quisesse vender algumas dessas participações, teriam já grande valor de mercado. A nossa participação de Brasília seguramente teve valorização desde o dia que começou até hoje por aquilo que a gente viu acontecer nos últimos três anos aqui. Então, nós sabemos que houve uma valorização em razão do mercado.

Então, voltamos a Cuiabá. Em Cuiabá vamos, sim, fazer um estudo, vamos liberar um PMI, embora vá prejudicar, em tese, a estrutura concebida para a manutenção da Infraero. A Infraero tem 43 anos de experiência.

Tudo o que há de bom nos aeroportos brasileiros foi aprendido na Infraero. Vieram agora operadores internacionais - estão nos ajudando sim - mas foi a Infraero que fez a base de tudo o que temos aí. Foi com a Infraero que nós aprendemos tudo isso. Então, ela tem que ser mantida até como um seguro, uma garantia dessa operação nos 270 aeroportos regionais também.

Daí por que vamos ter outra subsidiária junto com a operadora do aeroporto de Frankfurt, a Fraport, e vamos ter uma empresa que vai participar em administração de aeroportos internamente e externamente. Nós vamos constituir um *player* de mercado como operador aeroportuário. A Infraero e a Fraport, numa parceria que já está selada, vão trabalhar juntas também.

Nós estamos revendo a Infraero, fazendo com que ela deixe de ter as características marcantes de uma empresa estatal pura para dentro e passe a ser uma empresa *player* de mercado, que possa ir para o mercado competir, tanto com os três com que vamos fazer essa parceria - Santos Dumont, Congonhas e Manaus - quanto com esses com quem vamos buscar a parceria com o setor privado, com as participações que nós já temos. E mais, onde nós participarmos - a Argentina vai conceder aeroportos, o Peru, a Bolívia - nós vamos participar como *player* de mercado também, porque temos experiência, temos conhecimento para isso. Então, o desenho da Infraero - o Senador Hélio não está aqui -, o desenho da Infraero está sendo refeito. Já tem o o.k. da Presidente, e nós estamos andando. Várias providências dessas já foram tomadas.

Com relação, então, a Cuiabá, nós vamos ter um PMI, nós vamos lançar. Haverá, então, a possibilidade de haver a manifestação de interesse para a concessão. Por óbvio, vamos tentar projetar um aeroporto pelo menos para mais 50 anos. Um dos Estados que mais evoluíram no Brasil nas últimas duas décadas foi o Estado de Mato Grosso. Se nós olharmos o PIB de Mato Grosso, se nós olharmos a geração de riqueza no Estado de Mato Grosso... Nós vamos ter agora, na aviação civil, sem dúvida alguma também, o reflexo disso.

Repito: não seria aconselhável para a Infraero, mas as circunstâncias do Brasil, a posição geográfica de Cuiabá, a possibilidade de se converter num *hub* inclusive para voos internacionais a partir de Cuiabá, considerando o resto da América Latina, fez com que nós determinássemos que vamos, sim, autorizar a abertura de um PMI. E, aí, vamos ver se há interesse.

Mas, claro: vamos, desde logo, projetar um aeroporto que resolva pelo menos para mais 50 anos, uma pista para cargas de 4km - isso apenas para dar ideia do que estamos pensando. O sítio comporta. Aquele sítio aeroportuário eu conheço bem, ele comporta isso. Então, nessa questão de Cuiabá se insistiu várias vezes, e nós tomamos a decisão de levar a possibilidade de se fazer lá, sim, um processo de concessão também.

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

O SR. ELISEU PADILHA - Agora, as obras de Cuiabá.

As obras de Cuiabá foram delegadas ao governo do Estado. Estavam paralisadas e foram retomadas. Nós manifestamos o interesse de buscar de volta a delegação, aí o Estado resolveu retomar. Ótimo! Nós queremos que fique pronto. Que

nós tenhamos Cuiabá nas condições atuais. Enquanto não vem o novo, pelo menos que não se tenha que ir de bermuda e *short* para o aeroporto... (*Risos.*)

...como disse o Senador Blairo Maggi.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ELISEU PADILHA - Teresina.

Teresina tem, para aquele sítio, um projeto de investimento de R\$369 milhões - TPS, torre, seção contra incêndio, pátio. Nós estamos prevendo... E é uma desapropriação que não é tão grande: coisa de R\$14 milhões.

Devo apenas cientificar V. Ex^a, Sr. Senador, de que o Governador nos levou uma ideia, um projeto de construir outro aeroporto num sítio novo, onde não houvesse as restrições urbanas do atual sítio aeroportuário; que iria, então, haver a possibilidade de se construir um novo aeroporto.

O certo é que, com essa obra ou com o novo, Teresina tem que ter, neste momento, como o senhor bem disse, uma maior atenção. Por quê? Aqui não foi referido ainda, mas o Piauí começa a ser também um polo celeiro do Brasil. O Chapadão do Piauí, junto com parte do Maranhão - juntos, Piauí e Maranhão - têm hoje produção de grãos em alto nível, no patamar de produção por hectare similar ao que acontece no Mato Grosso. Quer dizer, aquilo que está acontecendo no Mato Grosso vai acontecer rapidamente também em parte do Piauí. Não é em todo o território, mas o Chapadão todo do Piauí se presta também a essa cultura. Então, lá há necessidade de investimento, nós sabemos. O governo do Estado está fazendo conosco uma tratativa. Ele tem o projeto de liberar o atual sítio e tomar um novo sítio aeroportuário para uma grande construção.

Agora vamos às perguntas, por mim anotadas, mais especificamente.

O Senador Elmano me perguntava: "Tem dinheiro?" Eu já respondi. Ele me perguntou de Teresina, e eu já respondi.

Senador Raupp: eu também já fiz referência aos projetos. Diz ele que tinha que haver um banco de projetos. Eu concordo com ele: tem que haver um banco de projetos. Aliás, projetos nós até temos, nós temos é que licenciar os projetos. No caso do Ministério dos Transportes, existem muitos projetos de rodovias ainda da era - olhem! - do Instituto de Engenharia do Exército, lá no Rio de Janeiro. Nós temos muitos projetos ainda. Projetos nós temos. Nós temos é que andar com os licenciamentos, essa é a preocupação do Senador Raupp.

O Brasil tem um bom banco de projetos no campo rodoviário. A matriz de transportes tem bastantes projetos, mas esses têm que ser reavaliados, porque por vezes o desenvolvimento acabou indo para fora das rotas que se previam lá atrás e agora nós teríamos, talvez, que rever alguma coisa. Mas há projetos.

No caso específico de Rondônia, dos aeroportos que estão na portinha de entrada: nós já referimos aqui - e apenas para registro, porque depois ele vai ouvir, eu vou dizer de novo - Cacoal, Ji-Paraná e Vilhena. São os três que estão praticamente na reta de chegada.

O Senador Blairo perguntava dos aeroportos regionais de que eu falei e de Cuiabá.

O Senador Hélio me pergunta da Infraero...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Ministro, permita-me. O de Rondonópolis tem uma confusão. O senhor tem alguma solução, ou está prevista alguma solução, para o imbróglio que está lá?

O SR. ELISEU PADILHA - Vamos ver aqui, porque tenho mapa de todos eles aqui. Vamos ver, Rondonópolis. Mas, se não estiver aqui, o homem-aeroporto está aí, os dois homens-aeroporto estão aqui. Mas vamos ver se eu saio sem falar com eles.

Rondonópolis. É, está com o anteprojeto sendo elaborado. Saiu... Há óbice ainda? Ou já terminaram?

O SR. EDUARDO HENN BERNARDI - Lá havia uma obra do Estado em parceria com o BNDES, e nós começamos a elaborar o anteprojeto considerando que essa obra estaria concluída até o final deste ano, que era a premissa que o governo do Estado nos passou. Uns 15 dias atrás, o pessoal do Estado esteve lá conosco, falou que realmente não tem condições de concluir a obra, pediu que voltássemos atrás em nossos projetos e incluíssemos aquelas obras dentro do nosso anteprojeto. É o que estamos fazendo agora e vai ser incluído no nosso projeto da SAC.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Obrigado.

O SR. ELISEU PADILHA - Depois, o Senador Garibaldi Alves, o nosso Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Ministro, na verdade, essa é uma notícia um tanto ruim. Para futuro, boa, mas, de imediato, eu acredito que seria importante que vocês conversassem com o governo do Estado, porque há algumas coisas ali que... Parar é muito ruim. Inclusive, está previsto naquele recurso alguma coisa

de sinalização. E, naquele aeroporto de Rondonópolis, muitas vezes - e lá hoje já estão a Trip, a Passaredo e outras companhias -, não se consegue pousar exatamente pela altitude - está num vale, perto de dois rios.

Então, o financiamento está aprovado no BNDES. O atual governador provavelmente está elegendo algumas prioridades, mas, como o Ministro falou, dada a experiência que vocês têm, talvez até a própria Infraero, que esteve lá há alguns dias para fiscalizar, seria bom que conversassem melhor sobre o que é possível. Em curtíssimo prazo, façam isso, porque o nosso programa aqui, como o Ministro disse, vai depender de muitas situações. Apesar de ter arrecadação própria, como ele disse, vai para o caixa único do Governo. Então, no caso de Rondonópolis, não podemos contar com essa situação, porque ela pode piorar muito mais.

Por isso, queria pedir de público para vocês, juntamente com a Infraero e com quem esteja a decisão, que fizessem isso com mais cuidado. Senão, a cidade vai perder muito. E o que já está acontecendo lá, daqui a pouco, pode interromper as obras do aeroporto, e pouca coisa precisa ser feita.

O SR. ELISEU PADILHA - Entendido.

Senador Garibaldi Alves, Rio Grande do Norte: nós temos Caicó e Mossoró. Caicó está bem e, quanto a Mossoró, tem que dar uma conversada com o pessoal, porque aquele sítio ali ficou inviável. Eles já estão vendo um sítio novo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ELISEU PADILHA - É, um sítio novo, um lugar novo para construir o aeroporto lá.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - Mas foi feita já uma proposta.

O SR. ELISEU PADILHA - Ainda...

Em Mossoró já chegou a definição do novo?

O SR. EDUARDO HENN BERNARDI - Nós tivemos uma conversa recente com o Estado, Ministro, e eles ficaram de mandar a indicação de uma área, mas ainda não nos mandaram. Isso é bem recente, deve estar para chegar na Secretaria.

O SR. ELISEU PADILHA - Dá uma tocadinha que ela vem mais ligeiro! *(Risos.)*

É verdade!

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - E Caicó? Como é que está?

O SR. ELISEU PADILHA - Feijão e governo só se cozinha com pressão. Aliás, governo e feijão só se cozinha com pressão.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - E se for feijão velho, Ministro, mais pressão! *(Risos.)*

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - E Caicó? Como está?

O SR. ELISEU PADILHA - Caicó está bem. Está em andamento, está bem, mas ainda não está na porta de entrada da licitação. O estudo preliminar está sendo analisado neste momento. Eu tenho a relação aqui. São os dois que têm lá.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ELISEU PADILHA - Calma! O dele é o mesmo ritmo dos outros.

Vamos lá.

A Senadora Sandra Braga não está, mas tenho que deixar aqui a resposta para ela. Foi levado à Presidenta o decreto regulamentando a aviação regional e a nossa proposta de iniciar pela Região Amazônica, pela Amazônia Legal, para usar uma expressão que todo mundo sabe a que território corresponde, onde deveremos ter 30 aeroportos habilitados. Trinta! Trinta! Esta será a experiência para os 270: nós vamos fazer um plano piloto lá e depois levamos para os demais Estados. Aqui, pelo que eu tinha anotado, parece-me que eu respondi a todos. Deixei de responder alguém? *(Pausa.)*

Então, fico muito agradecido, Senador Wellington, Senador Garibaldi, fico muito agradecido de poder estar aqui mais uma vez. Semana que vem, se não tiver ninguém, não tem problema, eu estou à disposição. *(Risos.)*

Para mim é sempre um prazer muito grande vir aqui, onde eu me sinto absolutamente em casa. E a entendo, porque já andei, durante muitos anos, do outro lado do balcão, sei como é aí desse lado, como as pessoas cobram da gente. Menciono o telefonema que hoje fizeram: "Olhe, cobre do Ministro aí." Eu sei que é exatamente assim mesmo. Nós todos temos

que dar a melhor prestação de serviço possível para aqueles que nos mandam para cá. O eleitor, quando manda, fica com aquela sensação: "Agora eu estou lá. Minha voz está lá. É a minha vez. Tenho que chegar lá também."

Então, a nossa responsabilidade é fazer chegar a vez. Eu me coloco à disposição para isso.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Nós queremos registrar ainda aqui a presença da Associação de Terminais Portuários Privados, pelo Dr. Murillo Barbosa, da ABCR, pelo Dr. Ricardo Pinheiro, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, e da ANTF, com o Fernando Paes, Diretor-Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. E também registro a presença da Frenlog, Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenagem, pelos Drs. Gilmar de Moura e Angelo de Oliveira.

Quero saudar, aqui, com muita satisfação o Vereador Miguelão, Presidente da Câmara de Vereadores de Barra do Garças, cidade que fica na divisa de Mato Grosso com o Estado de Goiás, em nome de toda a população.

Agora, como estamos na fase final, vou passar, então, ao Dr. Franklin.

Mas eu tenho aqui uma pergunta.

Nos casos de obras de infraestrutura paralisadas em razão de denúncias que se mostram, no decorrer das investigações, infundadas, como o Ministério Público Federal atua em situações dessa natureza, considerando os prejuízos decorrentes da paralisação dessas obras?

Fiz referência ao Tribunal de Contas, que, na verdade, é o que mais estava tomando essas atitudes no sentido de paralisação de obras, mas o Tribunal de Contas reviu isso, e hoje não há tanta incidência disso. Mas é claro que a movimentação é a palavra do Ministério Público.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Senador Elmano.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - ..., com a devida permissão, antes de o representante do Ministério Público se manifestar, a despeito da colocação feita pelo Blairo Maggi, de ingestão, interferência, ingerência e invasão de competência do Ministério Público em ações executivas, há uma coisa muito interessante, que reputo importante.

Agora mesmo, o Ministério Público estadual e o Federal entraram com uma ação civil pública, que achei interessantíssima, em defesa da população, obrigando a União e o Estado do Piauí a tomarem providências no sentido de uma adutora para levar água de poços jorrantes do subsolo, poços perfurados há mais de 40 anos, sem utilização. Enquanto isso, 51 cidades, ou mais do que isso, uma centena de cidades padecem de abastecimento d'água. Quer dizer, não há água.

Então, existe uma adutora, com esse projeto concebido pela CPRM, Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais, um projeto que considero *sui generis*, muito bem concebido... Então, o Ministério Público Federal e o Ministério Público do Estado entraram com uma ação civil pública, o que achei uma coisa fantástica. Eu não chamo isso de ingerência, de interferência. Talvez seja omissão nossa - estou falando como se ainda fosse do Executivo -, uma omissão do Executivo com relação a uma questão fundamental, que é água para a população. Então, o Ministério Público estadual e o Federal entraram com essa ação pública.

Bom, essa é uma questão.

E uma outra diz respeito a uma rodovia federal no perímetro urbano da cidade de Teresina, onde morrem, semanalmente, pessoas em função da não execução de obras de duplicação de uma BR dentro do perímetro urbano. Transportes de carga pesados vêm do norte do País, em demanda a outras regiões do Brasil, passando por dentro de Teresina. O Ministério Público considerou que vidas humanas estavam sendo ceifadas por problemas do tráfico. Isso porque, ou se faz o desvio, que seria o anel, ou é preciso tomar-se uma providência. E, como se trata de uma BR, uma área de jurisdição federal, o Governo Federal é que deveria fazer isso.

Lembro o seguinte: há 20 anos, eu era secretário de Planejamento do governo estadual, e foi feita a única duplicação, no Estado do Piauí, do perímetro urbano da cidade. Para tanto, o governo do Estado tomou a iniciativa de conseguir recursos para tanto. E agora o governo do Estado, o governo anterior, fez um empréstimo de cento e poucos bilhões para fazer a duplicação - vejam bem! - em rodovia federal. Em rodovia federal!

Teresina, meu querido Ministro, que conhece e domina a área muito bem, é a única capital do Brasil que não tem rodovias que acessam o perímetro urbano da capital duplicadas. Disso decorre que vidas são ceifadas. E vêm ocorrendo manifestações sucessivamente.

Então, o Ministério Público, nesse caso, também entrou com uma representação contra o DNIT.

Eu estou fazendo esta colocação a despeito da colocação feita pelo Senador Blairo Maggi. Eu não diria que há uma omissão, mas há uma ausência do Poder Executivo, que deveria estar, no caso específico dessa iniciativa da ação civil pública do Ministério Público, coisa recentíssima, e uma, mais antiga, de seis anos atrás, que diz respeito a uma rodovia. Pergunto à Dr^a Natalia, uma secretária-executiva dinâmica do Ministério dos Transportes, se é do conhecimento do Ministro dos Transportes, dos nobres diretores do DNIT que é um problema, um problema sério. É inaceitável. E eu dizia no ano passado e sempre digo que o Ministério Público Federal fez uma representação contra o DNIT por não sei se falta de recursos, mas o que não pode é continuar esse grave problema na cidade de Teresina. É apenas uma colocação que eu faço em decorrência da observação feita pelo Senador Blairo Maggi e antes de o nosso estimado Franklin fazer sua colocação.

O SR. FRANKLIN RODRIGUES DA COSTA - Senador Elmano, eu quero expressar minha simpatia por você, piauiense, porque quero dizer que meu avô saiu de Campo Maior em 1910 para ser vaqueiro em Roraima, para cuidar de fazendas em Roraima, onde meu pai nasceu, assim como, evidentemente, eu, mas eu minha ascendência é piauiense. Então, eu sempre tenho essa empatia com os piauienses, inclusive participando da comunidade do Piauí aqui, no Distrito Federal. Esta é a primeira coisa.

Eu quero falar sobre a questão que o Senador Hélio deixou. Vou falar sobre as questões que o senhor me falou... Vou colocar antes as questões que o senhor me falou.

O Ministério Público tem por missão constitucional a defesa dos princípios da Constituição, os princípios inscritos na Constituição e, principalmente em relação à administração pública, os princípios inscritos no art. 37, onde eu destaco, primeiramente, o princípio da eficiência na prestação do serviço público. Então, na observância, na busca da realização do princípio da eficiência, o Ministério Público, constatando eventual omissão, pode provocar o Judiciário... Nós temos que lembrar que o Ministério Público tem alguns instrumentos de atuação. O primeiro deles é uma recomendação. Ele recomenda, vendo alguma omissão ou ilegalidade do Poder Público, ele manda uma chamada recomendação esperando que o administrador o faça.

Nós temos uma história muito interessante da época em que o Ministro Jatene foi Ministro da Saúde. Nós começamos a acionar o Ministério da Saúde mandando recomendações sobre a questão dos serviços públicos de saúde, e ele teve uma refração a isso no início. Depois, eu o ouvi, num discurso, falando o seguinte: "Olha, o Ministério Público mandou algumas recomendações, e eu percebi que havia um intento positivo naquilo e chamei o Ministério Público para trabalhar comigo no Ministério, e inclusive estabelecemos um acordo de cooperação. E a partir desse instante, a eficiência na prestação do serviço de saúde na atuação do Ministério da Saúde ficou mais eficiente e mais fluida com a colaboração do Ministério Público. Então, o Ministério Público pode fazer isso.

Nós temos algumas decisões judiciais, com jurisprudência firmada, no sentido de que o Judiciário pode determinar ao Poder Público que inclua no Orçamento verba para determinada atividade, para determinada obra, para determinado projeto em que haja uma omissão do administrador ou uma omissão legislativa. Então, nós já temos isso.

Foi por isso que falei no início da dificuldade que temos para estabelecer esse limiar entre o que é uma política de fiscalização e atuação na busca de sanar uma omissão do Poder Público naquilo que a Constituição determina como garantias constitucionais, em respeito aos direitos humanos, em respeito ao princípio da eficiência, e aquilo em que ele quer se substituir ao administrador público. Esse liame é realmente difícil e é feito caso a caso para cada colega.

Então, isso é possível fazer. Esse é um exemplo de atuação do Ministério Público na busca da realização da atividade, de motivar o Poder Público a realizar uma atividade ou uma obra para proteção dos direitos humanos, para atendimento do princípio da eficiência na prestação dos serviços públicos.

Quanto à questão que o Senador Hélio colocou mais cedo, antes de sair, que é a questão das forças-tarefas que eu havia comentado, nós acabamos de ver o exemplo citado pelo nosso Ministro dos Portos, que disse o seguinte: "Nós trabalhamos junto com o TCU na elaboração dos editais e isso fluiu tranquilamente". Então, por que não formar uma força-tarefa para não fazer dois trabalhos? Então, o que aconteceu, por exemplo, com o DNIT? O DNIT elaborou um projeto para a 319, e o Ibama disse que não o aprova, que reprova o projeto. Por que não se fez uma conjugação de trabalho do DNIT e do Ibama para que isso fosse elaborada de uma forma unificada e convergente para que não houvesse esse problema?

Então, eu falo das forças-tarefas porque nós temos o hábito de trabalhar com os órgãos uns de costas para os outros. Eu citei o exemplo do combate à corrupção e outros, em que nós começamos tomando como exemplo o exemplo americano de formar as forças-tarefas. Então, trabalharam o Ministério Público, a Polícia Federal, a Receita Federal, o Banco Central e o Coaf no combate à corrupção. Daí as forças-tarefas.

Hoje, você pode colocar, por exemplo, DNIT, Ibama, Tribunal de Contas, os órgãos reguladores, os órgãos fiscalizadores, e fazer um trabalho convergente, um trabalho de agregação desses setores, para que um não trabalhe de costas para os outros. Nós teríamos muito a redução desse tempo de aprovação de projetos, de aprovação de licenças e de início de

execução de obras. O DNIT faz o projeto, bonitinho, e manda para o Ibama. O Ibama leva alguns anos para fazer o exame e para aprovar. Depois do Ibama, vem o Tribunal de Contas, no que se refere à parte legal. Por que não confecciona, então, digamos assim, o termo de referência em conjunto, para saber o que vai ser necessário de restauração, de proteção ambiental, quais são as condicionantes... O TCU pode dizer o que vai ser necessário em matéria de legalidade em relação à aplicação e destinação das verbas... "Como se pode ter isso aqui para não se ter uma licitação direcionada?"

Então, quando eu falo das forças-tarefas, eu falo exatamente para que os órgãos deixem de trabalhar uns de costas para os outros ou uns atrás dos outros, numa sequência que demora anos, e façam essa conjugação para estabelecer um trabalho de elaboração e de eficiência.

Era isto, Presidente.

Obrigado.

Eu não sei se eu falei aqui que eu poderia ficar livre para dizer algumas impropriedades porque eu tinha aqui um advogado e ministro que me fez as devidas correções. Então, já era uma premonição de que realmente as correções foram feitas... Os dados apresentados são da CNT. Mas eu agradeço, Ministro, a sua intervenção. Era por isso que eu estava tranquilo para falar alguma impropriedade, porque eu sabia que iria haver alguma correção e que eu não iria induzi-los em erro aqui.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Bom, Dr^a Natalia, as mulheres sempre estão em primeiro lugar, mas eu só consegui manter essa plateia aqui porque deixei a senhora para falar agora.

Então, eu somente quero ler algo aqui.

O PNLT, o Plano Nacional de Logística de Transporte, lançado em 2007 e reavaliado em 2009 e 2011, pretendia ser o marco inicial da retomada do planejamento setorial de transportes para horizontes de curto prazo, médio e longo prazo.

Lançou-se com o objetivo de formalizar e perenizar instrumentos de análise para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura de transportes.

Entretanto, após a última atualização, de 2011, não houve mais divulgação de resultados ou reavaliações do PNLT.

A pergunta é: o PNLT foi abandonado ou substituído por outra estratégia de planejamento?

Com a palavra a Dr^a Natalia.

A SR^a NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Obrigada, Senador. Obrigada pelo quórum, então, né?

Vamos lá!

A pergunta do Senador Elmano sobre o Piauí.

Quando eu apresentei os mapas, eu estava falando ali do Programa de Investimentos em Logística, que é de concessões privadas.

É justamente a busca que o Ministério dos Transportes está fazendo para equilibrar o orçamento. Então, aquelas rodovias e ferrovias que, no estudo de viabilidade, se mostram viáveis à concessão da iniciativa privada nós estamos incorporando no Plano Nacional de Investimentos em Logística para que os recursos que sobraem nós possamos investir nas rodovias que não sejam viáveis em concessão. São as rodovias do Piauí, as rodovias do Norte, onde a gente, provavelmente, não consegue ter uma concessão pura, mas que precisam de investimentos. Então, nosso objetivo é preservar o investimento do DNIT para manutenção e ampliação dessas rodovias.

Então, o Piauí não está ali, mas ele não está esquecido, está bem, Senador?

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Ferrovias, né?

O Senador Valdir Raupp, que não está mais aqui, fez alguns questionamentos em relação a projetos. E ele tem plena razão quando diz que a gente teve um problema e careceu de projetos.

Em 2003, mais ou menos, quando a gente conseguiu retomar os investimentos em transportes, a gente tinha, mais ou menos, ao ano, investimentos da ordem de R\$1,5 bilhões, que é o que o DNIT estava executando por mês no ano passado. Então, a gente teve uma grande projeção de investimento. E nessa retomada, realmente, a gente carecia de projetos. Hoje, projetos não são mais o nosso problema. Ele citou até a rodovia 364-060, Mato Grosso - Goiás. A gente está com o projeto entregue. Agora, nossa busca é por investidores nesses projetos.

Mesmo dado o contingenciamento do DNIT, uma das metas do Ministro foi não deixar de gastar um real em projetos. O dinheiro reservado para projetos está garantido, justamente porque a gente acredita que o País vai crescer de novo e a gente vai precisar ter uma carteira de projetos.

Então, hoje, projeto não é mais o nosso problema. A gente realmente está precisando muito é de investidores.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - A EPL tem sido parceira do Ministério? Como está a relação?

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - A EPL tem sido parceira do Ministério. Apesar de a gente delegar os investimentos em concessão... Os projetos são entregues por meio de PMI. Eles são entregues pelas empresas, mas há toda uma avaliação do Governo. E quem faz essa avaliação, a maior parte dela, é a EPL.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - É porque a gente acha um instrumento muito importante e a gente vê, às vezes, a EPL um pouco esquecida.

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - A EPL não tem sido esquecida.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Saiu uma proposta de um ministro querendo criar outra empresa de planejamento.

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Acho que foi da Fazenda, né? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu não quis nem citar, porque o Ministro está levando tanta paulada...

A SRª NATALIA MARCASSA DE SOUZA - Realmente, o Ministério dos Transportes acredita na EPL. O Ministro Antonio Carlos Rodrigues está muito preocupado. Inclusive, eu vou fazer aqui uma confidência: ele está levando o Daniel, o Secretário de Fomento, para lá, para ser o diretor da EPL, justamente para dar o peso que a EPL precisa.

O Senador Hélio José fez alguns questionamentos. O primeiro deles foi se o PIL seria algo fictício.

Não, a gente realmente acredita no PIL. Nós temos projetos para todas as rodovias e ferrovias ali colocadas. Agora, é um programa de concessão à iniciativa privada. Então, a gente precisa da parceria da iniciativa privada. Então, aqueles projetos em que a iniciativa privada não acreditar, infelizmente, a gente não tem como tocar como concessão. Mas ele não é, de maneira alguma, um projeto fictício. É um projeto que tem projetos em nível básico para essas ferrovias em nível de EVTEA para as rodovias ou de rodovia...

Não dá para dizer que não foi exatamente bom. Nós tínhamos o objetivo de licitar sete rodovias em 2012 e conseguimos licitar cinco. E, no tocante a ferrovias, a gente diminuiu o escopo justamente visando que sejam projetos mais rentáveis para a iniciativa privada, para atrair esse capital privado.

Realmente, a gente também, no Ministério dos Transportes, com certeza, se coaduna com a bandeira do Senador Hélio José de fortalecimento da carreira de analistas de infraestrutura, porque é a nossa mão de obra.

Então, os analistas de infraestrutura e os analistas do DNIT assinam obras de bilhões. Então, eles têm que, realmente, ter um salário adequado, porque, depois, o Tribunal de Contas da União, que é muito bem dotado de mão de obra, assim como o Ministério Público, vem nos questionar. Assim, esses servidores realmente têm que ter uma remuneração compatível com o grau de dificuldade e de projetos que eles analisam e assinam.

Trens de passageiros.

A ANTT está com um estudo com o Banco Mundial para o trem de passageiros de Luziânia a Brasília, que é uma demanda antiga.

A gente ainda não tem o resultado final, mas é uma das nossas iniciativas. Havendo interessado, com certeza, o Ministério dos Transportes tem todo o interesse em que o trem de passageiros também caminhe.

A dificuldade dos trens de passageiros é que eles geralmente são projetos que não têm uma viabilidade econômica em si só. Ele precisa de recursos públicos, e agora o momento está difícil para recursos públicos.

O PNLT, como eu mostrei na apresentação, foi substituído pelo PNLI, que é um programa um pouco mais abrangente, pois também trata de aviação civil e de portos, e contempla uma matriz de transporte mais adequada. O PNLI deve ser divulgado para toda a sociedade no ano que vem, e, a partir daí, vai ser alimentado anualmente. (*Falha na gravação.*)

... acho que é importante. A mesma pesquisa da CNT nos classificou em 78% como as rodovias não concedidas em regular, ótimo e bom, sendo que 43% são conceitos ótimo e bom, e as rodovias concedidas em 80% como ótimo e bom. Então, a mesma pesquisa parece ter, às vezes, algumas incongruências. E quem conhece os critérios de análise da pesquisa da

CNT sabe que esses critérios que dão a qualificação entre ótimo e bom são muito severos. Então, realmente, o Ministério dos Transportes, nos últimos três anos, teve um crescimento bastante grande entre as rodovias classificadas como ótimas e boas na pesquisa.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Como nós já estamos bastante adiantados em relação à hora, eu não poderia deixar de passar para o Dr. Thomaz fazer as considerações finais em nome do Ibama.

O SR. THOMAZ TOLEDO - Obrigado, Senador.

Foram dirigidas, basicamente, duas perguntas para o Ibama. Primeiro, uma colocação do Senador Hélio José, se colocando à disposição para o aperfeiçoamento do licenciamento ambiental e fazer com que o licenciamento ambiental não seja um gargalo para a implantação de toda essa infraestrutura planejada aqui pelos setores.

Acho que é importante ter uma atenção na discussão do Projeto de Lei nº 654, que achamos uma iniciativa muito interessante da Casa, que pode, sim, nos ajudar no dia a dia do licenciamento ambiental.

O analista de infraestrutura engenheiro é uma carreira bastante disputada no Executivo. Essa carreira de analista de infraestrutura é uma possibilidade que também se coloca para o Ibama, para a gente qualificar as avaliações no âmbito do licenciamento ambiental. Então, também somos solidários a essa discussão.

E, mais especificamente do Senador Elmano, há um questionamento sobre a ponte.

Eu não tenho aqui um histórico do processo, mas, no início deste ano, o Governador solicitou que a gente tivesse atenção. Inclusive, eu recebi o Governador na sala da Presidência do Ibama para discutir esse processo. Certamente, nada justifica dez anos para licenciar uma ponte. Aí deve ter uma parcela de culpa do empreendedor, uma parcela de culpa do empreendedor, uma parcela de culpa do órgão licenciador, que acho que não viria ao caso... Mas a gente precisa é dar uma solução para a ponte.

Então, eu me coloco à disposição do Senador para que a gente monte uma agenda, o DNIT também, para definir uma agenda de trabalho com vistas à emissão da licença que permita - não sei nem se já há processo de licitação preparado - o avanço na construção da ponte.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco União e Força/PTB - PI) - Só para concluir, por questão de justiça.

Quero me congratular, Dr^a Natalia, com o DNIT. A malha rodoviária federal do Estado do Piauí, de cerca de 2.700km, é de alto nível. É muito boa. E quem diz isto são os usuários de todo o sistema das rodovias federais no Estado do Piauí.

E isto se dá não só graças ao trabalho do ex-Ministro dos Transportes Eliseu Padilha, que está aqui, mas também ao trabalho do Sérgio Passos, do João Henrique Sousa, do Alfredo Nascimento, enfim, ao trabalho de todos, inclusive do atual, o nosso amigo Antonio Carlos Rodrigues, um trabalho fantástico.

Por questão de justiça, eu tinha que reconhecer, depois que a senhora fez essas considerações a respeito da pesquisa da CNT, que, com relação ao Piauí, elas estão muito boas.

Agora, renovo meu pedido com relação às duplicações. Essa é uma grande dívida que o Ministério dos Transportes, o DNIT e a União têm para com o Estado do Piauí. O que foi feito de duplicação no Estado do Piauí foi feito através do Estado, e agora se tomou um empréstimo para fazer uma obra a que eu sou contrário. É inaceitável um Estado como o Piauí estar fazendo obras da competência, da jurisdição do Governo Federal! Não é justo! E vamos lutar contra isso.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Antes de encerrar, Senador Garibaldi, nosso Presidente, quero agradecer a gentileza de V. Ex^a, a atenção de estar aqui conosco até o final desta reunião. Sabemos que o senhor tem quase 24 horas de atividade, porque, muitas vezes, eu já o encontrei em jantares e reuniões que foram até muito tarde da noite, que foram até a madrugada, e sei que o senhor está aqui todas as quartas-feiras às 8h para abrir a reunião.

Então, eu quero parabenizá-lo.

Já estamos quase encerrando o ano, mas ainda teremos mais algumas audiências públicas, que vou ler aqui.

Mas, finalizando, Vereador Miguelão, quero dizer, Secretária Executiva, que nós temos, no Mato Grosso, dois pontos extremamente críticos, que são o contorno viário de Barra do Garças, porque passa no centro de Barra do Garças. De Pontal de Aragarças... São três cidades vizinhas. Ali tem o encontro do Rio Araguaia e do Rio Garças com duas pontes que já foram interrompidas no passado. São pontes construídas na década de 40. E hoje o volume de cargas do Araguaia aumentou demais. Então, é uma coisa quase impossível de se ver. São mais de mil carretas que passam pelo centro da cidade todo dia.

Quando aconteceu esse problema com a ponte, foi algo extremamente preocupante, porque praticamente isolava as três cidades. Aí, nós conseguimos lá um recurso para começar o contorno viário de Barra do Garças. A gente fala o nome

Barra do Garças, mas é Mato Grosso e Goiás. Essa obra já vem de alguns anos. Mas tenho a boa notícia de que, na semana passada, foram liberados, com toda a dificuldade, mais recurso para o contorno de Barra do Garças pelo Ministério. Mas é o ponto mais crítico do Estado do Mato Grosso.

Eu quero pedir aqui, principalmente pelo seu cargo, agora, de Secretária Executiva, uma atenção especial não só na liberação de recursos, mas também para a cobrança do Governo do Estado, visto que isso é um convênio feito com o Estado do Mato Grosso. E a empresa, inclusive, já poderia estar lá trabalhando, porque tem recurso na conta.

Além disso, claro, outro ponto de nossa preocupação é a BR-163, principalmente o trecho entre Rondonópolis e o Posto Gil, entre Rondonópolis e Rosário, onde, em metade do trecho da concessão - a concessão vai da divisa de Mato Grosso do Sul até a cidade de Sinop -, a concessionária está trabalhando em ritmo célere nas obras, mas está deixando a desejar na manutenção... Quero cobrar isto aqui publicamente principalmente do Ministério dos Transportes... Ali, como é uma exceção, como é uma situação sine qua non no Brasil, porque parte está sendo construída pela concessionária, que tem contrato com prazo para entregar, e o DNIT, agora, com as dificuldades no pagamento.

Então, nós pedimos lá inclusive a priorização ou o convênio com a própria ANTT para que a obra não pare. O pedágio está sendo cobrado, a população entende e está pagando, não temos problema nenhum, mesmo com a estrada ainda em obras, com muita manutenção - pouco dela está sendo na duplicação -, mas há um entendimento da população, porque, Senador Garibaldi, esse trecho de Rondonópolis ao Posto Gil é, segundo a Polícia Rodoviária, o trecho onde acontece o maior número de acidentes frontais no Brasil. A gente diz que lá é um trem de pneu, porque é uma carreta imbicada na outra... Quando um carro pequeno tenta podar, a possibilidade de acidente é muito grande. Normalmente, são acidentes fatais que causam prejuízo. E claro que a gente não pode brincar com vidas.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Se não fosse a hora, eu iria falar também de um trecho lá da BR-304 no Rio Grande do Norte.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O senhor pode falar, porque o senhor teve muita paciência conosco até agora.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu vou pedir uma audiência à Secretária Executiva, Srª Natalia, porque a esta hora não há quem agente, não.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Então, eu quero agradecer pela presença de todos, especialmente aos Ministros Helder Barbalho e Eliseu Padilha, à Natalia Marcassa de Souza, ao Dr. Franklin Rodrigues da Costa, Subprocurador-Geral da República, e também ao Dr. Thomaz Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente, e convocar nossa próxima reunião, a realizar-se no dia 18 de novembro, quarta-feira próxima, às 18h30, com audiência pública, em atendimento ao Requerimento nº 54, de autoria dos Senadores Wellington Fagundes e Blairo Maggi, para tratar da conjuntura das obras rodoviárias que estão sendo ou que serão realizadas pelas empresas concessionárias do setor.

Para a audiência foram convidados: Jorge Bastos, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; Valter Casimiro Silveira, Diretor Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; Cleverson Aroeira da Silva, Chefe do Departamento de Transportes e Logística do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES; Ricardo Pinto Pinheiro, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias; e também o representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Drª Natalia, se a senhora também puder nos dar a honra de também estar aqui...

Com certeza, o assunto será exatamente o último de que falei, a questão das concessões no Brasil, o funcionamento, o financiamento, principalmente o de pontes, financiamentos de longo prazo, que as concessionárias já estão colocando as dificuldades. Nós queremos discutir isso porque, como V. Exª mesmo colocou aqui, outros projetos estão prontos para ir para a praça e, se a gente não der continuidade, naquilo que já está licitado, às obras que estão acontecendo, com certeza, o processo de concessões pode cair em descrédito, e quem perde com isso é a população brasileira, porque essas PPPs, essas concessões têm sido importantes no Brasil. É o caso da Ponte Rio-Niterói. Eu acho que o governo até errou ali, porque podia manter o mesmo preço e exigir mais obras, o que seria muito bom para o Rio de Janeiro e para o Brasil. Eu estive lá com o então Ministro Paulo Sérgio para colocar aquelas pontes do mergulhão na ponte. Houve muita resistência, mas aquilo ali é fundamental, pois há um investimento muito grande naquele porto, de mais de R\$1,5 bilhão. Eu estive lá com a Presidente da República para inaugurar o porto do Rio, e a gente viu ali a vontade dos empresários de investir mais, acreditando no Brasil. Então, eu acho que ali havia uma oportunidade de fazer mais obras pelo mesmo preço. Mas já foi. Penso que é importante é que essas concessões sejam feitas.

Então, quero agradecer a Deus pela oportunidade de estar aqui, encerrando esta reunião, e, mais uma vez, agradecer ao nosso Presidente desta Comissão de Infraestrutura, pela sua educação e gentileza de sempre, enfim, mas tenho certeza de que ele ficou muito feliz, Drª Natalia, porque, entre vir o Ministro dos Transportes e vir a Secretária Executiva... Nós precisávamos de uma mulher nessa mesa, não é? A gente tem que mostrar para o Brasil que este País não é tão machista assim. E, pelo que está evoluindo, se a gente não apressar mais - as mulheres demoraram 80 anos para poder votar -, se a gente não apressar mais, vamos demorar 500 anos para as mulheres poderem competir com os homens em total igualdade de condições. Nós tivemos um avanço muito grande agora ao aprovar que, para as próximas eleições, que serão municipais, necessariamente, obrigatoriamente, pelo menos uma mulher tem que estar presente no Legislativo, pela cota mínima das mulheres.

Então, boa noite a todos! Felicidades! E que Deus nos abençoe!

(Iniciada às 16 horas e 19 minutos, a reunião é encerrada às 20 horas e 35 minutos.)