



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

REUNIÃO

08/08/2017 - 19ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 19ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura. Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, comunico que a ausência do nosso Presidente Eduardo Braga se deve à participação dele na eleição ao Governo do Estado do Amazonas. Por isso, ele pede para que a gente o substitua nesta importante audiência pública. Todos nós desejamos ao Senador Eduardo Braga sucesso nas eleições no Estado do Amazonas.

Vamos a alguns comunicados.

Aviso nº 22, de 2017. A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 22, de 2017, do Ministério de Minas e Energia, que encaminha a Carta Libra nº 102/2017, da Petróleo Brasileira S.A (Petrobras), contendo o inventário anual das emissões de gases de efeito estufa ano referência 2016, nos termos do disposto no art. 29, XI, da Lei nº 12.351, de 2010. Por conter documentação de caráter sigiloso, o aviso ficará disponível para consulta das Sr^{as} e Srs. Senadores na Secretaria da Comissão, mediante termo de confidencialidade, até o dia 15 de agosto de 2017, terça-feira próxima. Por fim, observamos que as informações do inventário, sem restrição de acesso, estão disponíveis para consulta na página da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Aviso do TCU. A Presidência comunica o recebimento do Aviso 505, da Presidência do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria operacional de avaliação da estrutura de governança da construção Ferrovia Nova Transnordestina, no que diz respeito à assimetria de informação entre regulador, concessionária, financiadores e acionistas públicos, bem como às ações destinadas à recuperação do cronograma da obra. Cópias desse documento encontram-se à disposição das Sr^{as} e Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 121-A, de 2017, da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), que informa à Comissão da publicação, em 13 de julho último, da Portaria nº 113, de 2017, que aprova modelo de gestão que transfere às prefeituras municipais a responsabilidade pela gestão das praias, por 20 anos, com possibilidade de prorrogação. A SPU acrescenta que, por meio de termo de adesão, a União transferirá aos Municípios a responsabilidade de utilizar e firmar contrato de permissão de uso e cessão de uso nas praias, inclusive para exploração econômica, e que as prefeituras que aderirem receberão integralmente as receitas provenientes das autorizações concedidas, o que dará aos Municípios o direito de gerenciar o uso das praias, sem a possibilidade de transferir seu domínio ou titularidade, uma vez que essas áreas continuam propriedade da União.

Antes de iniciarmos a audiência pública, eu gostaria de informar que a população poderá participar do debate enviando perguntas e comentários ao nosso convidado. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211. A sua participação é importante para a nossa audiência pública.

A presente reunião destina-se ao debate acerca do Decreto 9.048, de 10 de maio de 2017, que regulamentou a exploração de portos organizados e de instalações portuárias, bem como sobre as ferrovias Fiol, Transnordestina e Biocênica, em atendimento aos Requerimentos nºs 33 e 34, de autoria dos Senadores Vanessa Grazziotin, Roberto Muniz e Acir Gurgacz.

Para tanto, foi convidado o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa. Peço que o Senador Flexa Ribeiro conduza o Ministro para a Mesa, que já se encontra presente.

Seja bem-vindo, Ministro.

Saúdo também todos os convidados que o acompanham, tanto do Ministério dos Transportes quanto da Antaq, da Valec e demais assessores. Sejam todos bem-vindos a esta audiência pública.

Agradeço mais uma vez a presteza do Ministro em estar aqui conosco para debatermos as questões que ora foram colocadas aqui. Eu acrescentaria mais uma, Ministro, com relação a nossa duplicação da BR-364. Nós já tivemos uma audiência pública em Porto Velho, em que o Ministério dos Transportes foi muito bem representado. Foi feito lá um cronograma para que a gente pudesse, até o final deste ano, estar com o processo de concessão todo ele concluso. Mas, segundo informações, na primeira parte, que era uma contratação de estudo, o PMI, houve um atraso. Então, provavelmente, não poderá acontecer dentro do cronograma que nós fizemos lá em Porto Velho, aliás, feito através do representante do Ministério dos Transportes. Deverá haver um atraso de 15 a 20 dias, mas isso não implica na execução, até porque nós teremos janeiro, fevereiro e março, meses de chuva na Região Amazônica, e a janela da seca começará em maio, junho. Até lá, eu acredito que todo esse processo esteja concluso. Mas é importante a gente levar essa informação à nossa população, principalmente do Estado de Rondônia, que assiste esta audiência e nos cobra muito a duplicação.

Então, agradecendo mais uma vez sua presença aqui, Ministro, passo a palavra a V. Ex^a.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pela ordem, Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA. Pela ordem.) - Presidente, Senador Acir Gurgacz, Ministro Quintella, dos Transportes, Portos e Aviação Civil, eu quero também saudar toda sua equipe. O Ministro veio com sua equipe completa, o que vai permitir que a gente estenda a audiência para tratar de outros assuntos além da informação que ele vai nos passar.

Na mesma linha, Senador Acir Gurgacz, V. Ex^a solicita que estenda também a palestra do Ministro para a BR-364. Eu sou solidário com os nossos amigos de Rondônia e do Amazonas, que lutam por essa... É a 364 e a 319, não é?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É 364 e 319, as duas BRs importantes para a Amazônia.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - No Pará são várias, mas a gente colocaria a 230, que é a Transamazônica, e a 163, que é a Santarém-Cuiabá.

Mas o que eu quero pedir, Presidente, é para que o Ministro possa, na pauta de hoje da audiência, além das instalações portuárias e das Ferrovias Fiol, Transnordestina e Bioceânica, se estender aqui para falarmos sobre a Fepasa.

A Fepasa é uma ferrovia no Estado do Pará, que está sendo estruturada pelo Governo do Estado. Hoje já se encontra em audiências públicas. Então, o estágio está muito avançado. O Ministro é um parceiro entusiasta da ferrovia, e o Presidente Temer. Inclusive, o Ministro já, pela ANTT ... Sobre a Norte-Sul, o próximo leilão seria do trecho que vai ligar Açailândia a Barcarena, e esse trecho foi retirado do leilão para atender à Fepasa, que vai fazer essa ligação da Norte-Sul com o porto de Vila do Conde.

Então eu gostaria, se o Ministro pudesse fazer...

O nosso Secretário de Desenvolvimento, Adnan Demachki, está chegando. Se precisar e houver um espaço, ele poderá fazer também, depois do Ministro, uma exposição do projeto.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Agradeço ao Senador Flexa Ribeiro. Tenho certeza de que os assessores do Ministro estão levantando todas as informações sobre a Fepasa, uma importante ferrovia para o País, especialmente para o Pará. Todas as ferrovias são importantes nacionalmente. Não há uma ferrovia que seja específica de um Estado. Como será instalada mais no Estado do Pará, é claro que haverá um benefício maior para o Pará, assim como estamos trabalhando a 364, que é importante para o Brasil, mas tem uma importância maior para o nosso Estado de Rondônia. Ela tem uma importância nacional.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - O Pará está sempre prestando serviços para o desenvolvimento do País. Está sendo assim na questão dos minérios, que não se pode tributar. Então, há uma evasão de dois bilhões por ano.

No caso da Fepasa, ela vai propiciar a saída da safra de soja do norte de Mato Grosso. Depois, a Ferrogrão, no oeste do Estado, vai pegar a safra e levar para Barcarena, de trem, de onde sairá de navio para o resto do mundo.

O porto de Vila do Conde, como o Ministro e os seus auxiliares sabem, é o porto... Acho que Deus é paraense, porque colocou o Pará numa situação geográfica estratégica. É o porto mais próximo de todos os mercados consumidores: América do Norte, Europa e Ásia, via Canal do Panamá.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Agradecendo a participação do Senador Flexa e dos demais Senadores, passo a palavra ao nosso querido convidado, o Ministro Maurício Quintella Lessa, para fazer as suas colocações.

Muito obrigado pela presença mais uma vez, Ministro.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Obrigado, Presidente.

Primeiro, é uma satisfação imensa estar, nesta manhã de terça-feira, na Comissão de Infraestrutura do Senado. É uma grande oportunidade que o Ministério tem de apresentar as suas ações, o contexto em que este Governo recebeu o Ministério e o transporte no Brasil, o que já fizemos e o que precisamos fazer. É uma oportunidade também para que os Senadores possam conhecer o novo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, muito diferente daquele antigo Ministério dos Transportes, e contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura no Brasil.

Temos muitas demandas que dependem do Congresso Nacional. Hoje mesmo, teremos uma votação que, se Deus quiser, acontecerá. É importantíssima para o setor de aviação civil. É a votação do teto do ICMS da aviação, de que vamos falar um pouquinho durante a apresentação, mas já me antecipo, pedindo aos Srs. Senadores uma atenção muito especial para esse assunto. Temos a abertura do capital estrangeiro para as empresas aéreas e temos outra pauta, que é o acordo de céus abertos com os Estados Unidos.

Enfim, o Congresso, neste momento de restrição fiscal e de reorganização do nosso programa de concessões, foi extremamente importante ao apoiar, por exemplo a nova Lei das Concessões, que permitiu a reprogramação de contratos na área aeroportuária e na área rodoviária, assim como a renovação dos contratos de ferrovias, o que vai gerar um novo ciclo de investimento ferroviário para o País. Então, é uma grande oportunidade que nós temos para debater a infraestrutura no País.

Quero mais uma vez, Presidente, me colocar à disposição, para que possamos fazer outras audiências e debater outros temas importantes. Cada tema do Ministério dos Transportes, cada contrato tem uma história, algumas de mais dez anos, como a Transnordestina, a Fiol e o novo decreto de portos, que também tem uma história antes de chegarmos aqui.

Há a Infraero, que é extremamente importante. Vamos fazer isso na Comissão de Infraestrutura e de Trabalho na Câmara, numa sessão conjunta, para discutir a reestruturação e o futuro da Infraero e da nossa aviação civil. É importante que façamos isso também no Senado, para que todos tenham conhecimento da situação por que passou a Infraero e os desafios que temos para manter essa empresa sustentável. Cabe uma audiência para que isso seja discutido.

Inicialmente quero saudar o Senador Acir Gurgacz, Presidente em exercício da Comissão de Infraestrutura. Queria deixar o meu abraço para o Senador Eduardo Braga, o Presidente, que está no meio de um processo eleitoral e não pôde estar presente hoje, mas tem sido um grande apoiador das ações do nosso Ministério. Queria saudar o Senador Ciro Nogueira, do Piauí, presente nesta audiência, o Senador Elmano Férrer, do PMDB do Piauí, o Senador Flexa Ribeiro, que está sempre conosco no Ministério, defendendo os interesses do Pará, e o Senador Pedro Chaves, do Mato Grosso do Sul. É uma satisfação mais uma vez estar com o senhor nesta audiência.

Não tenho dúvidas de que outros Senadores, durante esta audiência, chegarão e poderei saudá-los no momento oportuno.

Queria saudar o Sr. Herbert Drummond, Secretário de Política e Integração do Ministério dos Transportes; o Sr. Dino Antunes, Secretário de Fomento e Parcerias do Ministério dos Transportes; o Sr. Valter Casimiro, Diretor-Geral do DNIT; o Dr. Adalberto Tokarski, Diretor-Geral da Antaq, nossa Agência reguladora; o Dr. Mário Povia, Diretor da Antaq; o Dr. Mario Mondolfo, Diretor-Presidente da Valec; e o Dr. Antônio Claret, Presidente da Infraero.

Em nome desses que citei agora, gostaria de saudar a todos que fazem o Ministério dos Transportes e a toda a nossa assessoria aqui presente.

Queria saudar o Sr. Sérgio Aquino, Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários, a Fenop, e em seu nome saudar as demais representações do setor, a imprensa, as senhoras, os senhores e as demais autoridades que estão aqui presentes, além, é claro, do público brasileiro que nos assiste neste momento.

Investimento em transporte movimenta o País. Ele aumenta a eficiência produtiva e a competitividade da economia, reduz desigualdades regionais, promove a integração nacional e continental, desenvolve fronteiras agrícolas e minerais, gera empregos e dinamiza a atividade econômica - acho que o grande desafio do País é a geração de empregos, e, através da infraestrutura, sem dúvida alguma, poderemos gerar empregos rapidamente -, beneficia grandes contingentes populacionais com a mobilidade urbana.

O Brasil, infelizmente, é um país que investe muito pouco em transporte. Eu trouxe um comparativo que relaciona investimentos em transporte e PIB em alguns países. É importante fazer essa comparação com alguns que estão no BRICS e alguns vizinhos nossos, da América do Sul, que têm um investimento em transporte muito maior do que o nosso.

A China, por exemplo, investe 13% do seu PIB em infraestrutura; a Índia investe 6% do seu PIB em infraestrutura; o Chile, nosso vizinho, investe 5,1% no setor de infraestrutura; o Peru está investindo 4,2% em infraestrutura. E o Brasil, um país como nosso, de dimensões continentais, o celeiro do mundo, um grande fornecedor de *commodities* e de cargas gerais, está investindo 1,9% do seu PIB em infraestrutura. É um investimento muito pequeno. Esses dados, inclusive, estão na *Veja* desta semana, com a denominação de "saldo raquítico". E é verdade. O Brasil tem uma demanda gigantesca por infraestrutura, e é fundamental que se aumentem os gastos públicos com obras de infraestrutura e que se capitalize, que se atraia investimento estrangeiro para a área de infraestrutura no Brasil. Esses são os nossos dois maiores desafios.

Vou separar a minha apresentação, mostrando, primeiro, o que é o Ministério e, depois, os desafios que nós temos para o investimento público e o nosso programa de concessões de ativos, que são as parcerias com o setor privado.

O Ministério dos Transportes anteriormente cuidava apenas das nossas rodovias e hidrovias. Era um Ministério limitado a esses modais. Também havia o Ministério de Portos e o Ministério da Aviação Civil. O Presidente Michel Temer, quando assumiu o Governo, tomou uma medida muito importante, que foi a fusão dessas três pastas em uma única, que hoje é o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para atender a uma demanda da sociedade, que exigia, naquele momento, uma redução dos números do Ministério. Atendeu ao princípio da economicidade. E, em segundo lugar, para permitir que, talvez pela primeira vez na história do Brasil, o transporte de forma integrada, multimodal tivesse a oportunidade de ser pensado e planejado. Hoje temos um transporte em cujo guarda-chuva estão as rodovias, as hidrovias, os aeroportos e todo o sistema da aviação civil, os portos e as ferrovias.

Isso nos dá, claro, uma possibilidade de pensar e planejar o Brasil para os próximos dois, quatro, cinco, dez, vinte anos. Esse planejamento estamos fazendo não só dentro do Ministério, organizado com todos esses entes que fazem parte do Ministério dos Transportes, com o PPI, com a EPL, para que possamos apresentar ao País um plano para o desenvolvimento da sua infraestrutura logística para os próximos anos.

É claro que essa não é uma atividade fácil, porque o Brasil ainda, infelizmente, tem uma volatilidade muito grande do ponto de vista orçamentário e também de confiança, o que vamos demonstrar aqui no decorrer da nossa apresentação.

Então, esse hoje é o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, um dos ministérios mais importantes e maiores da Esplanada dos Ministérios, com uma forte demanda de Prefeitos, Governadores, Parlamentares, entidades empresariais, com forte interesse de investidores internacionais, de embaixadas. É um Ministério que abriu as suas portas para o diálogo com o setor produtivo, para o diálogo com os Estados e com as Bancadas, para definir prioridades. Acho que estamos no caminho certo.

Nós definimos as nossas prioridades e as premissas para a atuação do Ministério em quatro partes.

Primeiro, a ênfase na concessão de ativos, a reformulação da nossa modelagem de concessão, com o diálogo com o mercado. Nós, quando recebemos o Ministério dos Transportes, recebemos concessões desequilibradas, uma grave crise fiscal, com uma falta de confiança generalizada do mercado interno e externo. Então, era preciso remodelar esse sistema. Eu digo muito, Senador, que trocamos para as atuais concessões, no atual programa de concessões, a ideologia pela aritmética, e vou explicar um pouco isso também mais à frente.

A desburocratização e a modernização de normativos. Tudo em infraestrutura no Brasil leva muito tempo, tudo é muito demorado, desde o estudo à fase de projeto, à fase de licitação. Depois, em grande parte, há judicialização. Enfim, no momento em que você pensa um projeto até você efetivamente realizar, às vezes, isso leva dez anos no Brasil.

Eu queria contar uma historinha rápida aqui. Todo mundo aqui deve ter visto no Facebook, circulou nas redes sociais. No Japão, num cruzamento lá entre duas avenidas extremamente movimentadas - parece-me que em Tóquio -, cedeu, foi feita uma cratera gigantesca e, em 48 horas, os japoneses conseguiram realizar aquela obra e deixaram exatamente

da mesma forma como estava há três dias. E, nas redes sociais, choveram perguntas, questionamentos e críticas, porque no Brasil não é assim.

Eu fiquei incomodado com aquilo, fui no Google e lá coloquei: "Passo a passo para uma contratação emergencial no Brasil". Emergencial é emergencial, é quando há uma enchente, um desabamento. E, quando eu puxei o material, o primeiro material que havia era do Ministério da Integração que orientava os prefeitos a acessar recursos de forma emergencial. Havia 23 itens a serem perseguidos pelos prefeitos, três decretos, enfim, uma verdadeira epopeia até se conseguir efetivamente fazer uma obra emergencial.

Agora, por exemplo, tivemos enchentes nos Estados de Pernambuco, de Alagoas, em alguns Estados do Sul do País. Já estão completando quase três meses, e só agora alguns recursos começam a ser liberados para que os Estados e Municípios licitem, para depois vir a obra. Isso não é diferente no dia a dia da infraestrutura brasileira.

Então, é fundamental, e estamos lá trabalhando muito a desburocratização dos processos e a modernização dos nossos normativos.

E aqui eu cito a regulação também. É fundamental que avancemos na regulação, que tenhamos um modelo regulatório no Brasil aliado com as melhores práticas internacionais que permita liberdade de mercado, para que possamos efetivamente concorrer com esses países que conseguem captar tanto dinheiro para investimento em infraestrutura.

E aqui eu vou citar o próprio decreto de portos, de que vamos tratar mais tarde. É um normativo que desburocratiza, garante segurança jurídica, é um avanço na legislação anterior, sem desprezá-la, e vai possibilitar celeridade na apreciação de prorrogações de contrato, de arrendamento, de autorizações para novos terminais de uso privado no País e, consequentemente, investimentos em grandes vultos e mais rápidos no Brasil.

Ampliação dos recursos orçamentários não só em 2017, mas nos anos subsequentes. Isso é fundamental. O orçamento do Ministério dos Transportes tinha uma curva de crescimento e, a partir de 2015, quando a crise se abateu contra o País, a realização orçamentária e financeira sofreu uma queda extremamente importante, o que causou sérios danos no planejamento, nos projetos em andamento. Então, é fundamental que recomponhamos esse orçamento do Ministério.

E, claro, diante de toda essa restrição fiscal que temos, há a necessidade da priorização dos investimentos no Brasil. Isso estamos fazendo dentro do Ministério, conversando com as Bancadas federais, com os Governos dos Estados, com as Prefeituras. E sabemos exatamente o que queremos em 2017 e, pelo menos, até 2018, porque depois, claro, ano que vem, teremos eleições democráticas e livres no País e um novo governo para definir também as suas prioridades.

Primeiro, eu gostaria de nos posicionar e falar um pouquinho do panorama encontrado em maio de 2016.

Senador Wellington, é uma satisfação tê-lo conosco nesta audiência. Obrigado pela presença.

É importante que nos situemos e que entendamos um pouco o panorama encontrado em maio de 2016. Um panorama de extrema restrição fiscal, com os limites financeiros contingenciados, obras paralisadas, judicializadas, com projetos defasados e várias interferências não equacionadas, desequilíbrio contratual das concessões e postergação do início das obras.

Aqui, só para comentar um pouquinho, as concessões que foram feitas no governo anterior, principalmente as últimas, a terceira etapa no campo rodoviário e as concessões dos aeroportos, são concessões extremamente problemáticas. Problemáticas por quê? Porque elas seguiram uma modelagem que, pela crise que se abateu no País e principalmente depois da redução da oferta de crédito, causou esse desequilíbrio.

Todos esses estudos foram realizados entre 2012 e 2013, quando a perspectiva do Brasil, as projeções para o Brasil eram de um crescimento em torno de 3%, 3,5% do PIB. Todos os estudos de demanda foram feitos com esse cenário, e isso absolutamente não se confirmou. Não só não se confirmou, como o Brasil saiu de um crescimento de 3%, 3,5% do PIB para uma recessão e um PIB negativo de 3%, 3,5% ao ano.

Então, há um problema, existe um problema de demanda violento em todas essas concessões. Consequentemente, com essa queda de demanda, o fluxo de caixa das concessionárias foi atingido e a oferta de recursos que era esperada e foi ofertada pelo governo anterior pelo BNDES de até 80% de financiamento dessas obras em aeroportos e em rodovias não se realizou, nem vai se realizar, porque, como eu falei, o fluxo de caixa não permite o retorno que o banco espera. O banco é um banco de desenvolvimento, mas é um banco: empresta dinheiro e tem a expectativa de receber.

O Congresso foi muito importante nesse processo, quando aprovou a medida provisória, que se transformou em lei, na nova Lei das Concessões, que aprovou o reperfilamento das outorgas no caso dos aeroportos. Agora o Governo está mandando também uma nova medida provisória para que haja uma reprogramação desses investimentos em rodovias para até 14 anos.

Só para vocês entenderem, a modelagem de rodovia que foi feita na terceira etapa prometia ao concessionário um financiamento de até 80% e exigia desse concessionário a duplicação de uma rodovia em até cinco anos, com estudo de demanda, claro, que não se confirmou. Ela não previa gatilho, enfim. Então, como não veio o financiamento, todos esses investimentos, ou grande parte desses investimentos de duplicação das rodovias concessionárias, de melhoria, de adequação foram praticamente paralisados em todas as concessões. E hoje não há a menor possibilidade financeira de que esses investimentos sejam retomados, a não ser que haja efetivamente uma autorização congressional para a reprogramação desses investimentos.

O que estamos adequando é o modelo anterior para o modelo atual, quer dizer, um modelo de gatilho. Não é que os investimentos nas concessões que foram feitas não vão acontecer, eles vão, só que vão acontecer na velocidade que o fluxo de caixa permita e de acordo com a necessidade de tráfego. De repente, você tem uma rodovia e você não tem a necessidade de duplicá-la totalmente em cinco anos, porque não há, inclusive, tráfego que justifique essa duplicação. Então, a tendência é que isso seja definido por gatilho, ou seja, atingiu, duplica-se onde precisa, atingiu tráfego, inicia-se uma nova duplicação e assim por diante, da mesma forma com os serviços que são ofertados nessa rodovia.

Tínhamos também um grande problema de falta de confiança de investidores, construtores e concessionários para novos investimentos no País, em decorrência da Operação Lava Jato, em decorrência da modelagem que foi estabelecida em contrato e não se realizou- tudo isso precisava ser revisto - e uma carteira do PAC extremamente superior à disponibilidade financeira e orçamentária do Ministério. Vou falar disso mais à frente.

Queria citar como exemplo dessa situação financeira o DNIT, mas o que vou falar do DNIT se repetia em todas as áreas do Ministério e me parece que em várias outras pastas aqui na Esplanada dos Ministérios.

Para se ter uma ideia, o DNIT chegou, no seu pico, em 2010, a executar e pagar R\$15 bilhões. Entre 2012 e 2014, anos anteriores à crise, o pagamento do Dnit chegou a R\$10 bilhões/ano. Em 2015, tivemos essa redução. O efetivado foi de R\$6,6 bilhões, deixando uma dívida para 2016 de R\$3 bilhões.

Todo mundo se lembra de que o nosso ex-Ministro Antonio Carlos comeu o pão que o diabo amassou. É importante que se registre. Se havia uma série histórica como aquela que citei, e de repente esse orçamento é reduzido quase pela metade, não há planejamento que suporte uma queda de investimento desse patamar.

Em 2016, tínhamos o orçamento inicial de R\$9,7 bilhões. Com o pagamento... E quero registrar que antes da mudança de governo pagaram-se esses R\$3 bilhões, mas isso deixou o orçamento de 2016 extremamente vulnerável. Nós tivemos uma primeira revisão de meta de arrecadação no primeiro trimestre, e nós tivemos um contingenciamento. Tínhamos 1,5 milhão de orçamento oriundo de emenda impositiva, que não era discricionária, que já havia sido gasto até maio. O nosso orçamento, quando assumimos o Ministério do Transporte, para todo o setor rodoviário era de R\$1 bilhão. É um orçamento que se esgotava até o meio do ano. O que salvou o Ministério dos Transportes em 2016 foi a revisão da meta. Conseguimos mais 3 ou 4 bilhões - não está ali detalhado -, o que permitiu que fizéssemos um planejamento.

A situação era difícilíssima na questão da manutenção. Havia 31% da malha do País descoberta e o que estava coberto era pelos programas de "conserva e tapa-buracos". Não eram CREMAS nem "restaura", que são programas muito mais estruturados. "Conserva e tapa-buracos" é um paliativo. Já estava aprovado no colegiado do DNIT um indicativo para a paralisação de 61 obras que, na verdade, estavam praticamente paralisadas ou em ritmo extremamente lento. E havia a determinação de não se iniciar nenhuma obra nova no País.

Queria entrar naquele detalhe, que é a carteira do PAC.

Perdeu-se completamente o controle sobre o PAC. Sou, inclusive, Parlamentar, Deputado Federal. A vida inteira entendemos que o que estava no PAC era uma obra que estava garantida, era um compromisso do governo com a sociedade. Da mesma forma é entendido na base quando a gente chega: essa obra está no PAC, é uma obra que vai sair.

O PAC do Ministério dos Transportes, o PAC contratado, a carteira contratada - não é o que está em projeto; é o que está contratado - hoje é de R\$77 bilhões para a implementação de novas rodovias. Não estamos tratando de manutenção. Com um saldo a executar de R\$30 bilhões. Esse é o quadro de 2016. O orçamento que nós temos em 2017 para a implementação de novas rodovias é de R\$3 bilhões. Seriam necessários quase 25 anos de orçamento para cumprirmos as obrigações com o PAC que está contratado. Então era uma situação extremamente delicada, e continua sendo.

Quais são as consequências desse quadro? A piora na qualidade do pavimento - se você não dá manutenção ao patrimônio já existente, a tendência é que a qualidade do pavimento caia e que, para voltar ao mesmo patamar, haja um investimento muito maior nos anos subsequentes -; desemprego no setor - foi o que a gente viu, um grande desemprego no setor de infraestrutura -; dificuldade financeira das empresas; elevação do valor das obras, porque, quando uma obra é paralisada,

as coisas aumentam todo dia, você tem os reajustes naturais; deterioração daquela obra que foi paralisada; novos aditivos e revisões indesejadas. Por isso é tão difícil retomar uma obra em que houve uma desmobilização.

Esse outro quadro é para mostrar rapidamente a queda do investimento público e privado no setor de transportes do Brasil nesses anos. Investimento público, 19 a 20 bilhões. Chegamos a 2014 com 21,2 bilhões. Tivemos uma queda em 2015 para 18; em 2016, ficou em 18. Esperamos que este ano consigamos pelo menos manter esse nível de investimento, talvez aumentar um pouquinho. Vamos ver como se comporta a arrecadação até o final do ano.

Da mesma forma, o investimento privado em transportes, que vinha em torno de 4 a 6, chegou a 22 bilhões em 2014, que foi o período da Copa do Mundo, com os investimentos oriundos das concessões e das obras para a Copa do Mundo e as Olimpíadas. Por isso houve esse pico em 2014. E começou a cair em 2015 e em 2016.

A boa notícia é que, em matéria de investimento privado, no primeiro quadrimestre de 2017, houve um aumento de 500% de investimento externo privado em infraestrutura no Brasil, o que mostra uma retomada da confiança do investidor nos nossos programas de concessão e nos projetos de infraestrutura, que são programas de longo prazo e dependem essencialmente de confiança e estabilidade. Apesar de o quadro ainda não ser dos melhores nesse quesito de estabilidade, o Brasil saiu de uma inflação de dois dígitos para uma inflação, do ponto de vista histórico, mais baixa, os juros saíram de 14,5% para 9,5%, o dólar voltou ao patamar de três reais e pouco, o que diminui o risco cambial, e tudo isso fez com que, imediatamente, os investidores voltassem a fazer investimentos no Brasil. É claro que eles ainda estão observando como o País se comporta nos próximos anos.

Ou seja, entre 2014 e 2016, nós tivemos uma queda no investimento de 20%.

Orçamento de 2017.

Neste ano, a nossa LOA prevê um orçamento, em todo o Ministério, de R\$14,7 bilhões. Em tese, já melhorou bastante, mas todos vocês sabem que nós tivemos um contingenciamento da ordem de R\$5 bilhões, e hoje o nosso limite financeiro atual é de R\$9,6 bilhões, um pouco maior do que aquilo que se efetivou para o ano que vem. Há um compromisso do Governo...

Senador Vicentinho, é uma satisfação tê-lo aqui.

Em 2017, temos alocados, para rodovias, R\$9,8 bilhões, o que oferece uma cobertura de 52 mil quilômetros. Cerca de 90% da malha hoje tem cobertura contratual. Retomamos os CREMAs, que é o principal programa de restauro de rodovias, o "restaura". Temos, para construção... Nós priorizamos 66 obras no País, com conclusão total ou parcial até o ano de 2018. Ou seja, a nossa prioridade é concluir as obras que foram iniciadas, concluir totalmente ou pelo menos dar funcionalidade a essas obras. Não quer dizer que aquilo que a gente não vai concluir até 2018 não será objeto também das ações do Ministério.

Em ferrovias, nós temos R\$1,060 bilhão destinados para o Ministério. O objetivo é a conclusão da obra da Ferrovia Norte-Sul no primeiro trimestre de 2018, uma ferrovia que será concessionada. A continuidade da obra da Fiol, uma ferrovia também que faz parte do nosso programa de concessões. Esses recursos são para o avanço da obra na Fiol I e a conclusão da ponte sobre o Rio São Francisco, a maior ponte da América Latina, que já está com 60%, aproximadamente, de obras executadas. É uma obra belíssima, e é fundamental que ela seja concluída o mais rapidamente possível. E, claro, a manutenção e recuperação das nossas rodovias.

Nós temos R\$920 milhões para os portos. Tivemos que fazer opções para investimento no setor portuário. É um bom orçamento para a situação atual. Nós estamos dragando os maiores portos brasileiros. O do Rio de Janeiro, o Porto de Vitória, vamos começar o Porto de Santos, Paranaguá, Rio Grande, Itajaí, já abrimos as propostas para licitação da dragagem do Porto de Maceió, e vamos também licitar o Porto de Fortaleza ainda em 2017.

Nós temos outras obras de infraestrutura em sete portos do País: duas em Santos, em Itajaí, em Vitória, em Salvador, no Rio Grande, em Itaqui e em Fortaleza, obras de readequação portuária, construção de berços...

Senador Caiado, é uma satisfação tê-lo aqui também.

Em aeroportos, nosso orçamento tem R\$2,110 bilhões, destinados ao pagamento das outorgas dos aeroportos concedidos: Galeão, Guarulhos, Viracopos, Brasília, Confins e São Gonçalo do Amarante. Nós retomamos as obras...

Retomamos as obras e vamos concluir o aeroporto de Vitória até o final do ano, assim como o de Macapá, Cuiabá, Aracaju, Rio Branco e Macaé, no Rio de Janeiro, e iniciamos um programa de aviação regional, um programa extremamente importante, cujos investimentos já se iniciaram. Nós tivemos a oportunidade de inaugurar alguns aeroportos e de assinar os termos de compromisso para o início das obras de outro.

Acho que, quando a gente fizer Infraero, vale a pena a gente fazer uma audiência também sobre a aviação regional. É um programa importantíssimo, de grande interesse também parlamentar. Há R\$150 milhões para a ANTT: regulação e supervisão de obras de infraestrutura rodoviária. E, da Administração Direta, nós temos R\$650 milhões para duas obras,

em parceria com o Governo do Estado de São Paulo. São obras estruturantes, extremamente importantes: o Rodoanel, a maior obra de infraestrutura rodoviária do País; e a Hidrovia Tietê - é um derrocamento lá em Nova Avanhandava, que vai permitir a navegabilidade da Hidrovia Tietê-Paraná durante todo o ano, independentemente do período de seca. É também uma obra extremamente importante para São Paulo, para o Paraná e para o Brasil.

Em 2016, nós começamos o planejamento. Aqui são premissas para priorização de investimentos públicos. Em decorrência de toda essa restrição fiscal que nós já apresentamos, tivemos de tomar decisões: o que vamos fazer com esse orçamento que temos quando se trata de investimento público?

Então, nós definimos: priorizar a manutenção da infraestrutura. É o patrimônio já existente. Não dá para não se fazer manutenção nas nossas rodovias; não há bancada, superintendente, ministro e nem população que agente rodovia federal esburacada. Então, a manutenção é a prioridade número um do Ministério dos Transportes.

A conclusão de obras com elevado grau de execução. No Brasil, tínhamos, na verdade, um grande esqueleto de obras, e muitas delas 80%, 90%, 95% realizadas e que não se concluíam. Então, nosso primeiro objetivo é a conclusão dessas obras. Aqui, citamos, por exemplo, a BR-242, na Bahia, que entregamos na semana passada; é um corredor de exportação que liga a região produtora do Matopiba, principalmente na região de Luís Eduardo Magalhães, ao Estado do Tocantins. É uma obra fundamental que foi entregue agora.

Posso citar também aqui a Rodovia de Santa Filomena, que faltava muito pouco para ser concluída. Nós retomamos a obra, concluímos e a entregamos.

As obras estratégicas, os corredores de exportação. Estamos retomando a 155 no Pará, a 158, a 163, em Mato Grosso, a 163 no Pará; o corredor Nordeste da BR 101, que é uma obra de integração nacional. Nós retomamos sete lotes em Pernambuco, em Alagoas, em Sergipe, na Bahia. Estão a todo vapor.

E aí estão alguns exemplos: a entrega da BR-242, em imagens, em Luís Eduardo Magalhães; a restauração da BR-316, em Alagoas - era o único trecho do País, 49km que não eram asfaltados -; a BR-163, a duplicação entre Jaciara e São Vicente, em Mato Grosso, uma obra fundamental não só para o Estado do Mato Grosso, mas para todo o País - essa é uma região de produção muito forte, e está aqui o nosso Senador Wellington Fagundes -; a duplicação da BR-101, no Nordeste. Nós retomamos sete lotes. Estava totalmente paralisada. Estamos concluindo Pernambuco até setembro deste ano. Alagoas, temos um lote que concluímos ano que vem, dois que estão sendo retomados agora em agosto. Em Sergipe, retomamos o primeiro lote da BR-101 no Estado e começamos dois lotes na Bahia.

Quanto à BR-101, há muita confusão da população. Em alguns Estados se diz assim: "Não, no meu Estado, não tem. No outro, já está pronta." Mas ela teve um critério: ela começou lá no Sul e começou, no Nordeste, dos Estados mais ao norte para os Estados mais ao sul, do Rio Grande Norte, Paraíba, Pernambuco, agora Alagoas, Sergipe e, depois, Bahia.

E, claro, formatar também uma carteira de projetos para execução futura.

O DNIT, o Ministério não pode prescindir de uma carteira de projeto atualizada para que, no momento em que as condições econômicas permitirem, nós estejamos prontos para uma nova rodada de investimento.

Os principais avanços nas rodovias federais, ao longo desse tempo, foram a melhoria considerável na condição de pavimento das rodovias federais. Em 2004, havia 47% dos pavimentos considerados ruins ou péssimos; 36%, regulares; e 17%, bons. Esse quadro se inverteu. Hoje tem-se 67% de pavimento bom ou ótimo; 21%, regular; e ruim ou péssimo, 12%.

Quanto à retomada das obras estruturantes em todo o País, eu quero dizer que nós retomamos, no Ministério dos Transportes, praticamente todas as obras que estavam paralisadas. E o que nós não retomamos nós estamos retomando. E a nossa expectativa é investir, entre 2017 e 2018, em 68 empreendimentos que estão definidos com o conceito de entrega, com total inauguração até o final de 2018, ou, pelo menos, entrega de alguns lotes que vão dar funcionalidade a extensões grandes de rodovia, R\$8,9 bilhões nesse período.

Do ponto de vista de investimento público, a situação do Ministério era aquela, o orçamento que temos é esse, a priorização que foi dada foi amplamente debatida. E esperamos que o orçamento nos permita dar continuidade a essas obras que nós retomamos, iniciamos e que não haja mais um ciclo de paralisação.

Houve esse contingenciamento - e aqui quero pedir também o apoio do Senado Federal -, um contingenciamento da ordem de R\$5,1 bilhões no Ministério dos Transportes, e há o compromisso de se recompor esse orçamento em R\$2 bilhões; R\$500 milhões já foram, inclusive, recompostos. Essa recomposição é fundamental para que não tenhamos um novo período de paralisação de obra.

Grande parte dessas obras que nós citamos aqui - a relação está, depois, à disposição da Comissão do Senado -, que estão priorizadas e que estão sendo tocadas, já sofreram, entre 2015 e 2016, um período de paralisação.

Então, elas já foram desmobilizadas, foram retomadas, e não haverá contrato que aguento, nem empresa que aguento uma nova paralisação. Uma estrada é muito diferente de uma obra de uma creche ou de uma escola, que é uma obrinha menor, você consegue rapidamente relimitar. Uma relimitação de uma obra de infraestrutura, uma obra importante, pode levar dois, três, quatro anos.

Aqui, eu cito o exemplo do meu Estado. Dois trechos da BR-101 ficaram paralisados durante quase cinco anos, porque nós tentamos relimitar duas vezes, foram duas licitações desertas, uma licitação que deu certo ficou judicializada por nove meses. Agora é que nós estamos conseguindo, se não houver mais nenhum problema, reiniciar essa obra. E aí há exemplos no País inteiro.

Então, eu solicito ajuda do Parlamento para que nos ajude a garantir a recomposição desse orçamento até o final do ano. Quereria entrar agora, Presidente, rapidamente, no setor aéreo, que hoje também faz parte do Ministério dos Transportes.

A movimentação do setor aéreo brasileiro teve um crescimento gigantesco entre 2005 e 2015. Nós saímos de pouco mais de 40 milhões de passageiros em 2005 para quase 120 milhões, 118 milhões de passageiros em 2015, que foi o pico do movimento. Esse crescimento se deu depois do fim da regulamentação, ou seja, do tabelamento do preço de passagem, quando se desregulou; o mercado passou a ser mais competitivo e houve uma inclusão muito grande no Brasil de pessoas que antigamente só usavam o modal rodoviário para o modal da aviação. Mas, com a crise que se abateu sobre o País, essa curva começou a mudar.

Então, nós tivemos, entre 2015 e 2016, 19 meses consecutivos de queda na movimentação do setor aéreo. Saímos de 118 milhões de passageiros para 109 milhões. Ou seja, nós perdemos quase 10 milhões de passageiros nesse período. Perdemos aqui, em movimentação, quase uma Avianca. Nós tínhamos, até 2015, quando o País ainda pensava que era rico ou que estava rico, 715 aeronaves operando no Brasil. Em 2016, nós caímos para 650, e foi justamente essa queda que, como consequência, teve uma redução muito grande da malha, a malha ofertada para o País, diminuição de voos, e é isso que nós estamos tentando reverter. E começamos a ter os primeiros sinais de que essa curva está mudando. Com a melhora na economia, com a melhora das perspectivas econômicas do País, o setor, depois de 19 meses consecutivos de queda, já teve quatro meses consecutivos de crescimento.

O nosso primeiro semestre, em relação a 2016, já tem uma alta de 0,58%; é pequena, mas deve crescer e fechar positiva e com o indicativo de crescimento para 2017, o que nos remete a um grande desafio, que é preparar os nossos aeroportos para um novo crescimento de demanda, o que pode vir a acontecer muito rápido.

Com relação aos principais avanços na aviação civil, acho que esse é um setor em que o brasileiro, do ponto de vista de infraestrutura, pode se orgulhar. Nas Olimpíadas, o Brasil deu um exemplo de como se realizam grandes eventos. Nós realizamos Copa do Mundo, Olimpíadas, Encontro Mundial da Juventude no Rio de Janeiro, todos esses eventos com absoluto sucesso do ponto de vista aeroportuário, com elevado índice de pontualidade, com alto índice de aprovação de quem viaja. Nós temos uma pesquisa que mede o índice de satisfação dos usuários dos principais aeroportos brasileiros desde 2013, se não me falha a memória, que é trimestral, e, a cada pesquisa, a avaliação dos aeroportos brasileiros melhora, em todas elas. Na última pesquisa, o índice de satisfação dos usuários em relação aos aeroportos foi de 92%.

Implementamos as novas condições gerais do transporte aéreo, o que é uma atualização do nosso ambiente regulatório, aliando-o às melhores práticas internacionais. Isso sem dúvida vai possibilitar mais concorrência, mais competitividade, e o que esperamos mais à frente: passagens mais baratas, nova classe tarifária e um novo momento para a atração de investimentos para o setor no Brasil.

Há obras estruturantes em diversos aeroportos administrados pela Infraero. Estamos executando obras em Vitória, em Macaé, em Cuiabá, em Rio Branco e em Macapá, e estamos licitando Juazeiro do Norte, Aracaju.

Senadora Fátima, é uma satisfação tê-la aqui na Comissão.

Estamos tratando também da reformulação do Programa de Aviação Regional, com a priorização de 58 aeroportos.

Estamos implementando ações para fortalecimento da empresa Infraero, uma empresa que foi extremamente atacada e prejudicada com a primeira rodada do processo de concessões de aeroportos. Se as concessões foram importantes para atrair investimentos para o Brasil... E isso é inegável, pois a gente jamais conseguiria, com recursos oriundos ou da Infraero ou do Tesouro Nacional, atingir o nível de investimentos que foi feito naquele momento. Se o Governo vai arrecadar bastante com as outorgas - só no aeroporto do Rio de Janeiro a outorga é de R\$19 bilhões ao longo das concessões -, para a Infraero, particularmente, essas concessões causaram um prejuízo gigantesco. Para vocês terem uma ideia, depois da retirada dos seis primeiros aeroportos, a Infraero perdeu 53% das suas receitas operacionais e comerciais. Ela teve que se valer da parte do Aero que não era destinada a ela. Acabou se valendo disso. Fez uma dívida de R\$1,8 bilhão. E os seus balanços entre 2013 e 2015 foram negativos na ordem de R\$3 bilhões. Então, essas concessões causaram um prejuízo à empresa violento.

O que é que nós fizemos? Mandamos para o Congresso Nacional - e os senhores aprovaram - o aumento da receita tarifária da Infraero em 30%, porque ela tinha direito a 70% do Ataeo e 30% iam para o Fundo Nacional de Aviação Civil. Esses 30%... Agora a Infraero tem direito aos 100%. Isso é um incremento de aproximadamente R\$400 milhões por ano no caixa da empresa. Fizemos a remissão da dívida de R\$1,8 bilhão relativa ao Ataeo, porque não foi repassada pela Infraero ao Fundo Nacional de Aviação Civil, ou seja, foi um perdão de dívida de R\$1,8 bilhão. Aplicamos 334 milhões no PDV da Infraero, oriundos das concessões dos aeroportos de que agora a Infraero não faz parte. Em 2016, o balanço da empresa fechou ainda negativo, mas em R\$715 milhões - parece-me que é isso -, ou seja, saímos de um balanço de 3 bi negativos para 715 milhões, com a perspectiva de, em 2017, a Infraero já estar com as suas receitas operacionais positivas também.

Então, nós temos agora um grande desafio: continuar com o programa de concessão mantendo a empresa pública sustentável. Para isso nós já temos um projeto, uma proposta entregue ao Tribunal de Contas da União. Nas atuais concessões, nós retiramos a Infraero do programa, porque, nas primeiras concessões, a Infraero foi obrigada a entrar com 49%, pagou, e paga, metade da conta e, na verdade, não manda em nada; perdeu suas receitas e não manda em nada. Então, para a Infraero, foi uma tragédia absoluta.

Vamos ao setor portuário agora.

Antes de entrar no setor portuário, queria, mais uma vez, saudar aqui publicamente o Senador Vicentinho Alves e agradecer-lo pela presença, Líder do PR; a Senadora Fátima Bezerra, do PT do Rio Grande do Norte; o Senador Ivo Cassol - é uma satisfação -, do PP de Rondônia; o Senador Ronaldo Caiado, do Democratas de Goiás; o Senador Roberto Muniz, do PP da Bahia. Queria saudar o José Di Bella Filho, Diretor Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), também presente nesta solenidade.

O setor portuário brasileiro é um setor que vem se modernizando ao longo dos anos com as legislações que foram sendo também modernizadas: a Lei dos Portos de 1993; a nova Lei dos Portos, agora em 2013; o decreto de 2013; o novo decreto agora, que foi uma modernização, um avanço no decreto anterior.

A movimentação portuária no Brasil subiu também até 2015, mas, com a crise, ela teve uma pequena queda. As informações que temos são que nós já temos, no primeiro semestre de 2017, um aumento na movimentação portuária em torno de 4%. Isso se dá pela modernização da legislação, mas também graças ao fortalecimento da economia, à supersafra de grãos que a gente tem no País hoje.

Aqui eu queria relatar alguns avanços do setor portuário: primeiro, a estratégia de investir 1,8 bilhão em 16 empreendimentos possibilitando entregas totais ou parciais até 2018 - isso com o OGU -; dragagens dos grandes portos brasileiros, que há muito tempo não recebiam dragagem de aprofundamento; o decreto de regularização portuária, que vai permitir a desburocratização, mais segurança jurídica para investimentos e, sem dúvida nenhuma, novos investimentos no setor; a agilização do processo de autorização para novos investimentos - só nesse período nós tivemos 38 novos contratos de adesão assinados, um a cada 12 dias, e cada contrato desses representa um novo empreendimento, um novo investimento, aumento de capacidade dos portos públicos e também dos terminais de uso privados do Brasil -; e já apresentamos neste ano, neste primeiro semestre de 2017, um crescimento superior a 4% em relação ao mesmo período de 2016.

Em relações a ferrovias e hidrovias, os principais avanços que eu gostaria de registrar aqui nesta apresentação são os seguintes.

Há o mecanismo regulatório para a prorrogação de contratos mediante novos investimentos, que também passou pelo debate e pela aprovação desta Casa. Isso vai permitir a renovação dos contratos ferroviários já existentes, investimentos em malhas de terceiros. A perspectiva é que esses investimentos cheguem a R\$25 bilhões, ou seja, nós vamos entrar realmente em um novo ciclo de investimentos no setor ferroviário de carga no Brasil.

A Transnordestina, eu não posso dizer que seja um avanço, mas o Governo está enfrentando o grande problema em que se transformou a Transnordestina e que será alvo de uma apresentação tão logo eu finalize aqui esta primeira parte geral.

Relativamente a hidrovias, nós assinamos três contratos importantes; o derrocamento do Pedral do Lourenço no Pará, uma RDC integrada, está em fase de projeto; a dragagem do Rio Madeira; e o derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava, que vai permitir a navegação durante todo o ano na hidrovia Tietê-Paraná. Isso fora outras obras nos pequenos portos, que são os IP4 do Amazonas.

Agora falo um pouco do programa de concessão.

Eu acho que eu já estou aqui há quase uma hora. É porque o Ministério realmente é um ministério muito grande, e nós temos um conjunto de ações bastante amplo. E é fundamental que a Comissão tenha uma visão geral das principais ações do Ministério.

Por conta dessa restrição fiscal que nós temos e porque também é fundamental a atração de investimentos privados para a área de infraestrutura, o Governo criou o Programa de Parcerias e Investimentos, o PPI. É uma estrutura bastante enxuta, com, eu posso aqui garantir, as melhores cabeças nessa área que puderam ser reunidas no Governo e que tem a função de ser um facilitador entre os diversos ministérios, órgãos de controle, órgãos de meio ambiente, para fazer com que os processos de concessões avancem.

Sobre a estrutura do conselho do PPI: ele é presidido pelo próprio Presidente da República, e nós temos sete ministérios e dois bancos oficiais como membros permanentes: Casa Civil, Fazenda, Meio Ambiente, Secretaria-Geral da Presidência, Transporte, BNDES, Planejamento, Minas e Energia, Caixa Econômica. E, eventualmente, quando o assunto de ativo for de outro ministério, por exemplo saneamento, o ministro das Cidades é chamado a participar da reunião do conselho.

O programa de concessão continua nascendo no ministério setorial, ou seja, as concessões de ativos de infraestrutura de transportes no Ministério de Transportes; minas, energia, óleo e gás no Ministério de Minas e Energia. Uma vez o processo estando com estudo pronto, licença prévia garantida, discutido no TCU para que a gente não tenha concessões sem licença ambiental, com problemas nos órgãos de controle, ele é levado à qualificação nesse conselho, que faz o debate, e, uma vez qualificado e aprovado, ele ganha um carimbo de prioritário para o Governo. E, uma vez considerado prioritário, ele faz parte do portfólio de projetos do Governo Federal para programas de concessão.

Nós procuramos só levar para o PPI, para o programa, projetos que estejam absolutamente maduros. Primeiro com o objetivo de não dar uma sensação errada à sociedade, trazer números exorbitantes, programas que não foram devidamente estudados, que não têm seus projetos maduros o suficiente, e depois não se realizem. É um programa bastante enxuto? É, mas que está absolutamente dentro do cronograma estabelecido.

Nós já tivemos duas reuniões com mais de cinquenta projetos qualificados na área de infraestrutura - óleo, gás, saneamento -, e tínhamos um desafio muito grande. O primeiro desafio era a recuperação da credibilidade em programas de longo prazo, que são programas de infraestrutura, projetos de infraestrutura para investimento no Brasil, não só em decorrência da própria crise, em decorrência da Operação Lava Jato. As grandes empresas brasileiras faziam parte de boa parte desses ativos de concessão - enfim, os problemas todo mundo já conhece. Nós tínhamos problema de queda de demanda, de uma diminuição da oferta de capitais para ativos de concessão, e foi preciso remodelar todo esse programa para poder atrair novamente o interesse do investidor.

Então, nós definimos os projetos que estavam mais maduros, boa parte deles oriundos ainda do governo anterior, com uma nova modelagem. Nós procuramos garantir segurança jurídica, previsibilidade, atendemos algumas demandas dos investidores que eram importantes, como, por exemplo... Nos projetos de concessão antigamente, entre o edital e o leilão, tinham-se quinze, trinta dias para a oferta de uma proposta. Isso, para investidores no exterior, é um tempo absolutamente curto para o nível hierárquico que essas empresas têm. Então, passamos para cem dias, passamos a publicar esses editais em inglês e em espanhol, adotamos a modelagem de outros países, não procuramos inventar nada, procuramos aquilo que deu certo em países como Inglaterra, como França, como Itália, como Estados Unidos, que já têm uma tradição de concessão de ativos na área de infraestrutura.

E acho que nós conseguimos uma modelagem condizente com a atual situação do Brasil, com diminuição de risco cambial, com menos oferta de recursos do nosso banco público. Ou seja, os investidores eles têm, eles precisam... É claro que o banco público financia uma parte, mas muito menor do que aquele empréstimo subsidiado que se procurou fazer nas concessões anteriores e que gerou grande parte dos problemas que a gente tem hoje nas concessões de rodovias e de aeroportos. Hoje, o mercado de capital é livre, aquele que pretende ser um concessionário tem que vir com seu arranjo financeiro definido.

No setor aeroportuário nós tivemos um imenso sucesso nos leilões de aeroportos com uma mudança de modelagem. Nós tiramos a Infraero da participação desses aeroportos, flexibilizamos o pagamento da outorga, ou seja, 25% são pagos no leilão, para o restante você tem um período de carência, que é o período de obra. Depois essa outorga é paga de forma crescente e depois tem uma equalização.

E o resultado dessa mudança de modelagem foi que, nesses leilões, em vez de construtoras, que na verdade só se interessavam pelas obras dos aeroportos anteriores, tivemos três grandes operadoras, três grifes mundiais, que foram vencedoras dos aeroportos de Porto Alegre, Florianópolis, Salvador e Fortaleza - a Vinci, francesa; a Fraport, alemã, e a Zurich, suíça. Nesse programa de concessões dos aeroportos já ficou previsto o pagamento pelo concessionário, e não pela Infraero, do programa de demissão voluntária de quem quisesse. Ou seja, só nesses quatro aeroportos foram quase 400 milhões pagos pelos concessionários e foi, sem dúvida nenhuma, um leilão de muito sucesso.

Nós tivemos leilões na área portuária. Aqui temos quatro exemplos: o terminal de contêineres do Porto de Salvador, o terminal de fertilizantes do Porto de Paranaguá... *(Pausa.)*

Senador Collor, receba meus cumprimentos, meu agradecimento pela presença.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Ainda na área portuária: terminais de combustíveis do Porto de Santarém e o terminal de trigo do Porto do Rio de Janeiro.

Nós ainda temos, no portfólio de obras a serem licitadas no programa de concessão, ferrovias e rodovias. A Rodovia 364-365, Jataí-Uberlândia, com uma perspectiva de investimento de R\$2,8 bilhões, é uma rodovia que já está em audiência pública, com leilão previsto ainda para o ano de 2017.

Temos também as Rodovias de Integração Sul, que são um conjunto de rodovias no Sul do País, as BR-101, 290, 386, que vai de Carazinho a Porto Alegre e também na divisa entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina, com investimentos previstos R\$7,9 bilhões - já está em audiência pública, e o leilão está previsto para o segundo semestre de 2017.

E foi qualificada - vamos iniciar a audiência pública - a BR-101, em Santa Catarina, até a divisa com o Rio Grande do Sul, investimento também previsto na ordem de R\$6 bilhões.

Nós temos três ferrovias qualificadas. Há a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, Ilhéus-Caetité, na Bahia, investimento previsto de 1 bilhão, obra que já está bastante avançada nesse trecho. É uma parceria entre Governo Federal, Governo da Bahia, a mineradora, que é a Bamin, e o governo da China. Inclusive, será assinado, agora em setembro, um termo de compromisso, uma manifestação de interesse, um MoU, agora durante a reunião dos BRICS na China. É um projeto que está avançado, em parceria com o Governo da Bahia, que tem tudo para dar certo.

Essa é uma ferrovia que foi construída sem o porto, não é? Não é a primeira que a gente tem no País, mas ela... O porto de Ilhéus ainda não existe. Então, daqui a pouco, nós vamos apresentar detalhadamente esse projeto da Fiol, que faz parte, inclusive, do requerimento de convite aqui para a Comissão.

Há a Ferrovia Norte-Sul, cuja obra concluiremos no primeiro trimestre de 2018. Ela vai de Estrela d'Oeste, no Estado de São Paulo, até Porto Nacional, no Tocantins.

E há a Ferrogrão, que é uma ferrovia *greenfield*, que sai de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, e vai até Itaituba, no Estado do Pará.

Além dessas ferrovias, nós temos também qualificados na PPI 11 terminais portuários, com previsão de investimento de 1,4 bilhão. Eles estão ali divididos, não vou detalhar. Depois vou passar esse material para a Comissão - terminal de veículos do Porto Paranaguá, Papel e Celulose em Paranaguá. São todos esses terminais que estão aí. São sete prorrogações antecipadas e quatro novos projetos.

Qualificada no PPI também, já em andamento, a prorrogação de ferrovias e os estudos de concessões rodoviárias. A prorrogação de ferrovias é fruto da medida provisória, que foi discutida e aprovada pelo Congresso Nacional, que permite a prorrogação do contrato dessas ferrovias, mediante novos investimentos. E a inovação nesse processo, que é fundamental, é que esses novos investimentos são permitidos agora em malhas de terceiro, ou seja, a prioridade, claro, é aumentar a capacidade das ferrovias já existentes, adequá-las enfim, mas essas prorrogações deverão gerar um volume de investimento muito grande e que poderão ser utilizados. Esse planejamento, a ANTT o está estudando junto com o Ministério em outros ramais de ferrovias no País. Então, nós vamos entrar, sim, num novo ciclo de investimentos em ferrovias no País. A ALL Malha Paulista já está em audiência pública.

E foram qualificados também aqui, a título de informação, estudos para novos investimentos e concessões rodoviárias. A Nova Dutra, a CRT e a Concer são rodovias que encerram o seu período de concessão em 2021, e já estamos preparando esses estudos para que não haja descontinuidade na prestação de serviços.

Então, Srs. Senadores, neste primeiro momento procurei dar uma visão geral do Ministério dos Transportes, das transformações que foram feitas por consequência da fusão do Ministério de Aviação Civil e de Portos em um único Ministério. Com isso, ganhamos a possibilidade de planejar e pensar a infraestrutura de forma integrada no País a partir de agora, mas também as dificuldades do ponto de vista orçamentário. Procurei mostrar o que nós priorizamos - isso foi dividido com as Bancadas aqui no Congresso Nacional, a priorização das nossas obras.

E eu quero, neste primeiro momento, agradecer todos por terem me ouvido aqui pacientemente por, acho, mais de uma hora.

Agora, se o senhor me permite, Presidente, nós tínhamos preparado quatro pequenas apresentações resumidas sobre os quatro temas que são objeto do convite que nos foi feito: Bioceânica, Fiol, decreto de portos e Transnordestina. Depois eu fico à disposição da Comissão para qualquer questionamento, debate, contribuição, crítica, o que for necessário.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, Ministro. Muito obrigado pela sua apresentação.

Quem é que o senhor gostaria de chamar primeiro para fazer a sua apresentação?

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Acho que, até para obedecer à sequência do requerimento... A princípio era para debater o decreto de portos, depois foram agregados outros assuntos. Então, eu convidaria o Diretor da Antaq, Mário Povia, para dar uma geral.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Então, com a palavra, o Dr. Mário Povia.

O SR. MÁRIO POVIA - Obrigado, Presidente, Senador Acir Gurgacz, em cujo nome cumprimento os demais Senadores aqui presentes. Cumprimento também o Ministro Maurício Quintella e, em seu nome, todos os servidores do Ministério dos Transportes e da Antaq aqui presentes.

Uma passada rápida sobre o que precedeu a edição do Decreto 9.048 e a sua conformação consolidada.

Na linha do tempo nós temos, desde 1993, a Lei dos Portos, a Lei 8.630, que foi um importante marco. Por meio dessa lei, o setor público deixou de realizar as operações portuárias. Então, desde 1993, as operações portuárias no Brasil estão dentro de um modelo *landlord*, modelo adotado historicamente na Europa e nos Estados Unidos. É um modelo em que o governo provê infraestrutura portuária e os operadores portuários privados realizam as operações propriamente ditas.

Temos, em 2001, a criação da Antaq, o início da regulação setorial, tanto em portos como em navegação; em 2007, a criação da então Secretaria Especial de Portos, hoje Secretaria Nacional de Portos, que integra o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; em 2013, então, a revisão do marco regulatório, o marco atual, a partir da Medida Provisória 595 - na verdade, de 2012 -, convertida na Lei 12.815 e no Decreto 8.033, este recém-visitado agora para aperfeiçoamentos; temos a Lei 13.341, que dá uma nova conformação ao Ministério dos Transportes agregando as pastas de Aviação Civil e Portos, e a Portaria 435 - nós vamos falar sobre ela daqui a pouco -, que foi instituída exatamente para discutir alguns pontos abordados de alteração no Decreto 8.033; por fim, o Decreto 9.048, agora de maio de 2017, que, basicamente, se pudéssemos traduzir em três palavras, falaríamos em segurança jurídica, ou seja, aumentar a segurança jurídica, a atração de investimentos e a questão da desburocratização.

A partir de 2016, o Governo estabelece novas diretrizes para as políticas públicas setoriais de infraestrutura. A ideia basicamente era trazer investimentos privados para o setor de infraestrutura portuária, fomentar esses investimentos, notadamente por conta de um cenário de restrição orçamentária. A estratégia do Governo, então, foi promover medidas visando dar segurança jurídica e reduzir a burocracia. Ou seja, viabilizar investimentos num curto espaço de tempo, sempre tendo em mente geração de empregos, provisão de infraestrutura, já num cenário de recessão econômica em que estávamos.

Nesse sentido, dispositivos foram colocados em debate, sobretudo para dar agilidade a esses processos. E nós poderíamos aqui, dentro de um cenário de desafios, elencar a questão de restrição orçamentária, o baixo índice de investimento público por conta dessa própria restrição orçamentária em infraestrutura portuária, e também uma certa morosidade no aperfeiçoamento de autorizações - os processos burocráticos. Nós somos um país burocrático, nós temos a tendência de voltar sempre a burocracias, e esse é um desafio sistêmico interministerial que envolve todos os Poderes da República.

Também tivemos pendências junto a órgãos de controle questionando alguns instrumentos que estavam contemplados em legislação infralegal - estou falando de portaria ministerial e de resoluções da agência reguladora. Nesse sentido, seria bastante interessante, bastante oportuno tentar trazer para âmbito de decreto esses instrumentos jurídicos.

Também há questões de prazos contratuais, alguns não compatíveis com o cenário de volatilidade econômica e também com o grau de imprevisibilidade quando falávamos em prorrogações envolvendo períodos de 30, 35 anos - um horizonte de investimentos relativamente incerto em termos de cenário econômico.

A Lei nº 12.815, então, já trouxe no seu bojo 159 áreas para licitação. Era um programa bastante audacioso, cinco áreas foram levadas a leilão, mas uma série de motivos acabaram frustrando o leilão àquela altura, inclusive questões envolvendo aspectos políticos e segurança jurídica propriamente dita.

Nesse sentido é que se trabalhou, então, a partir da criação desse grupo de trabalho no Ministério dos Transportes, gerado por uma portaria ministerial, a nº 435. Esse grupo de trabalho se debruçou sobre os principais pontos colocados, como a proposta, inicialmente da iniciativa privada, que foi levada à Casa Civil e depois carreada ao Ministério dos Transportes; mas também uma série de propostas oriundas do próprio Ministério, da própria Secretaria de Portos e também da agência reguladora (a Antaq), visando exatamente dar celeridade, dar uma segurança jurídica maior para esses contratos. Enfim, de uma certa forma, visando flexibilizar alguns procedimentos, sempre levando em conta a necessidade de geração de emprego e geração de novos investimentos para provisão de infraestrutura portuária.

À direita, nós temos a composição desse grupo de trabalho: ele começa dentro do próprio gabinete do Ministro; há Secretaria Executiva; há várias secretarias ministeriais; dentro da agência reguladora, há diretorias e superintendências envolvidas, e sempre supervisionadas pelo órgão de controle interno ministerial e pela Advocacia-Geral da União, que compõem as áreas jurídicas tanto ministerial quanto da Antaq, da autarquia.

Aqui eu quero salientar um brilhante trabalho. Esse grupo de trabalho foi coordenado pelo Secretário de Políticas Portuárias, Dr. Herbert Drumond, a quem cumprimento. Ele fez um brilhante trabalho, um trabalho que deu autonomia ao grupo, que permitiu um amplo debate, um *brainstorm* sobre o setor.

Aí nós temos os números. Uma verdadeira força-tarefa que, em 90 dias, fez mais de 30 reuniões, discutiu cerca de 26 temas envolvendo 22 servidores, inclusive com duas reuniões junto à iniciativa privada. Esse grupo de trabalho, inicialmente, foi dividido em dois subgrupos, um para tratar de portos organizados e o outro, de instalações portuárias privadas, e o âmbito da análise foi jurídico, técnico e também regulatório.

Se pudéssemos colocar num fluxograma tudo que aconteceu, estaria mais ou menos nisto: sai uma proposta de decreto, um relatório praticamente com uma exposição de motivos e com um contexto de toda a análise, e uma proposta para o Ministro dos Transportes acerca de um decreto.

Diretrizes que foram seguidas. Eu chamo atenção para a transparência dessas reuniões, reuniões gravadas, reuniões amplamente debatidas, e para a autonomia que o Ministro Maurício Quintella deu ao grupo para livremente debater essas questões visando aperfeiçoar o Marco Regulatório do Setor Portuário.

Algumas propostas não foram aceitas. Elas estão elencadas aqui. Esse material deve ficar com os senhores. Muitas delas, por questões jurídicas, e outras, mesmo no âmbito técnico - por conta de um custo regulatório mais elevado ou não aderência ao modelo atual -, acabaram sendo rejeitadas. Entretanto, a maioria foi bem aceita. Aliás, era uma proposta até convergente da iniciativa privada com os próprios anseios do Governo, sempre no sentido de simplificação, desburocratização, viabilização de investimentos.

Aí estão os tópicos, basicamente, do que avançamos com relação ao Decreto nº 9.048.

Uma rápida síntese do Marco Regulatório. Com a Lei nº 12.815, em 2013, nós trouxemos a figura de um planejamento centralizado. Isso faz todo o sentido hoje, principalmente quando temos uma pasta ministerial que envolve rodovias, ferrovias, aviação civil e o setor aquaviário como um todo. Então, esse planejamento centralizado, já antevisto em 2013 - ou em 2012, com a medida provisória -, veio a se materializar com essa unificação ministerial.

A busca por uma provisão de infraestrutura a gente já pode experimentar. A área de infraestrutura sempre tem um tempo de resposta um pouco mais longo, porque são obras densas, são obras relevantes. Então, passa por todo um processo de licenciamento ambiental, construção de portos, construção de terminais hidroviários, envolve obtenção de licenças, não só ambientais, mas licenças locais. Enfim, é um processo que se aperfeiçoa ao longo do tempo, mas eu gostaria de testemunhar aos senhores que já estamos colhendo frutos desse Marco Regulatório de 2013.

São mais de 25 bilhões de investimentos privados autorizados desde então. Esperamos uma carteira de outros 25 bilhões a partir de agora, após viabilizar esses novos ajustes. Já temos cerca de cinco em análise, seja no âmbito ministerial, seja na agência reguladora.

Então, o que se espera efetivamente, com a retomada da economia, é que já apresentemos uma provisão de infraestrutura portuária bastante interessante. Os números neste ano já são mais positivos; já experimentamos, no primeiro semestre, um crescimento. E, na verdade, o setor portuário é provocado. Então, ele responde a demandas e tem uma capacidade bastante interessante disponível. Assim, se crescermos aí dois ou três anos em termos de PIB, acredito que o setor está pronto para responder a contento.

Na busca de eficiência, os senhores verão na reportagem do dia a dia que estamos batendo recordes sucessivos, seja de produção, seja de produtividade, portos públicos. Paranaguá, seguramente, neste ano, deve bater um recorde de movimentação de grãos. Temos recorde de líquidos em Itaqui, recorde de líquidos em Suape; o Porto de Santos também batendo um recorde no semestre.

Então, vamos, sim, experimentar essa questão da eficiência, muito também proveniente de um programa de investimentos em acesso aos portos, sejam acessos aquaviários, em dragagens realizadas nos últimos anos, sejam acessos terrestres, viabilizando perimetrais, duplicando BRs.

Aqui, eu chamo a atenção também para a questão ferroviária. Teremos, muito em breve, notícias muito boas de produtividade de ferrovias adentrando nos portos. Esses números vão crescer bastante nas próximas estatísticas no próximo ano, ano e meio, ou seja, no curto prazo.

E a redução do custo Brasil. Isso é claramente verificado. Ainda temos rubricas a melhorar, mas se considerarmos os custos portuários hoje *vis-à-vis* com os que eram praticados há 10, 15 anos, veremos que evoluímos muito nesse sentido. Por sua vez, o Decreto 8.033 tratou de definição de competências, modelagem e procedimentos, nova representação dos CAPs, mas ele veio complementando a Lei 12.815, até porque são relativamente contemporâneos.

E, mais recentemente, o Decreto 9.048, que, como disse, tratou fortemente da atração de investimentos, flexibilização de algumas regras e desburocratização. Na próxima lâmina, vamos tratar de como cada um desses tópicos se materializou no âmbito do decreto.

Na atração de investimentos, temos agora a possibilidade, e uma mera possibilidade, mediante critério de conveniência e oportunidade, de viabilizarmos contratos com horizontes temporais maiores, ou seja, até de 70 anos, com 35 mais 35. Isso vem muito em linha com a questão de pensar a logística brasileira. Acho que nisso nós ganhamos muita maturidade, de pensar a logística brasileira na sua intermodalidade, de uma maneira holística. O porto sozinho absolutamente não representa nada. Ele é um elo de uma corrente de uma cadeia logística. Então, temos de pensar o porto, sim; do lado água, dos acessos aquaviários; do lado terra, das ferrovias, das rodovias que chegam, da sua hinterlândia, das suas cargas, do seu mercado.

E, nesse sentido, há efetivamente grandes ganhos quando se tem isso dentro de um ministério, onde podemos sentar à mesma mesa com a autarquia, o DNIT, que faz as obras; com a Valec, empresa que também faz as obras; com uma política de concessão de rodovias, de ferrovias e, propriamente, uma política portuária. Isso realmente dá uma sinergia bastante interessante.

Também tratamos de um maior prazo para construção dos Terminais de Uso Privado (TUPs), pelas razões já expostas, da dificuldade de licenciamento, das dificuldades, mais recentemente, de obtenção de financiamentos. Isso sempre demandou que se desse ao empreendedor um prazo um pouco maior. Depois, nós vamos falar de outros ganhos com relação à questão fundiária, a um trabalho conjunto com a Secretaria de Patrimônio da União, lembrando que o terminal portuário sempre se utiliza de áreas de Marinha. São áreas que tem a gestão da SPU, e sempre há uma certa dificuldade de obtenção da cessão dessas áreas, que normalmente estão agregadas com áreas alodiais, com áreas privadas, para viabilização do terminal.

Também há a questão de reperfilamento dos investimentos. Isso, a exemplo do que aconteceu, e o Ministro explicou muito aqui, com relação ao setor aeroportuário, também no setor portuário havia uma expectativa de uma demanda maior. Nós vínhamos num crescente e, de repente, tivemos, principalmente na parte das exportações e cargas geral, um decréscimo muito grande, em nível de dois dígitos. Então, não faria muito sentido manter um cronograma de investimentos muito pesado, sabendo que a necessidade desses investimentos poderia ser alongada, digamos assim, sempre levando em conta que o que se valeu de prorrogação antecipada são investimentos de curto prazo. Esses têm de ser comprometidos em razão do próprio instituto.

Depois, o prazo para análise de editais. O Ministro também já abordou essa questão. Isso vem de uma demanda da PPI. Nós entendemos isso e achamos importante. Efetivamente o investidor estrangeiro e fundos estrangeiros precisam de um prazo maior para entender nossa legislação e para entender o nosso marco regulatório, para conhecer, enfim, o que está sendo licitado. Então, o decreto trata de aderir não só para empreendimentos que recebem o selo da PPI, mas, de uma maneira geral, o prazo de 100 dias entre edital e leilão.

E também algum nível de redução de exigência de garantias. Eu chamo a atenção para um trabalho do TCU realizado recentemente sobre a dificuldade de se executarem essas garantias. A agência reguladora hoje tem "n" ferramentas, um verdadeiro arsenal disponível para autuar, se for o caso, para executar contratos. Então, a exigência desse nível de garantias talvez contribua para uma redução de custo Brasil, dado que, inclusive, a execução dessas garantias tem-se mostrado difícil.

Quanto à flexibilização de regras, se pudéssemos colocar em rápidas palavras, eu reputo a possibilidade de prorrogações sucessivas como uma das mais importantes medidas. O que nós tínhamos antes no setor? Um contrato base, com a possibilidade de uma única prorrogação por no máximo igual período. Isso significava dizer que um contrato de 25 anos poderia ser prorrogado uma única vez por 25 anos, o prazo máximo. E, para esses 25 anos, o empreendedor tinha de, vamos dizer, já informar todo o nível de investimento que ele previa. Ou seja, uma verdadeira bola de cristal para saber o que precisaria fazer para os próximos 25 anos. Agora, há uma racionalidade. Havendo a possibilidade de prorrogações sucessivas, ele pode obter uma prorrogação de cinco, dez anos e ali colocar claramente os investimentos já firmes que pretende fazer nesse período. E isso reputo um avanço bastante interessante.

Quanto às figuras de antecipação de receitas tarifárias, vamos lembrar que estamos num cenário de restrição orçamentária. Algumas docas estão efetivamente com dificuldades econômicas. Temos portos delegados a Estados e Municípios que também, por sua vez, têm as suas dificuldades orçamentárias. Então, essa é uma ferramenta possível de utilização. Não

significa que necessariamente será utilizada. Mas há uma possibilidade de antecipação de receitas tarifárias para execução de obras pontuais.

Eu gostaria de dizer que tanto essa figura quanto a próxima, que são investimentos fora do arrendamento, serão acompanhadas *pari passu* a um custo regulatório alto. A Agência acompanhará isso *pari passu*, com vistas a não ter um desbordamento do instituto da sua ideologia, daquilo que se pretende para esse instituto.

Na mesma linha, então, o investimento fora do arrendamento - este de natureza contratual, o anterior de natureza operacional. São investimentos que o próprio arrendatário pode se dispor a fazer em áreas do porto que podem ter certa sinergia com a sua área, mas também podem, a critério da administração, ser num acesso ou num projeto pontual, onde a autoridade portuária tenha dificuldade de obtenção de recursos.

Esse, como disse, é outra vertente, faz parte de uma equação econômico-financeira. Então, ele é gerador de reequilíbrio econômico-financeiro, enquanto que o anterior é uma mera antecipação de receitas tarifárias.

Isso está muito bem regrado, está em consonância com acórdãos do TCU que já regulamentaram isso no passado, e eu reputo também ferramentas bastante interessantes no âmbito da gestão, assim como o é a questão de substituição de áreas arrendadas. Isso é muito utilizado nos portos da Europa, notadamente Antuérpia e Rotterdam, dentro de um contexto de planejamento portuário, a possibilidade, pensando sempre em médio e longo prazo, de se realocar um terminal para outra área. É uma ferramenta que eu acredito que não vamos utilizar no curto prazo, mas é sempre importante a gente fortalecer essa questão do planejamento, trazer essa vertente do planejamento para o gestor público.

Por fim, a questão de desburocratização. Nós estamos desenvolvendo uma forma de arrendamento simplificado, um arrendamento... Embora o decreto dê uma amplitude bastante interessante para esse instituto, de início, a gente pretende utilizá-lo para armazéns. Nós podemos citar aqui os portos do Rio Grande do Sul com um apelo grande, tanto o Rio Grande quanto Porto Alegre, nesse tipo de demanda, mas também temos em Imbituba e em Paranaguá vários armazéns que operam com carga geral, onde nós podemos fazer licitações relativamente mais rápidas e utilizando um modelo, vamos dizer, estratificado, um modelo mais racional.

O procedimento racional de outorgas. A gente tinha, dentro do Decreto 8,033, uma série de vaivéns no processo entre a Secretaria de Portos e a Antaq, e isso não dava a celeridade desejada. Agora, estamos com um ajuste. Ele passa inicialmente por uma avaliação preliminar de aderência à política pública e, depois, toda a instrução processual transcorre dentro da agência reguladora e já saindo de lá com uma minuta do contrato de adesão para a assinatura ministerial.

Sobre questões envolvendo titularidade de áreas da União (SPU), eu reputo que avançamos grandemente, a exemplo do ganho que tínhamos conseguido em 2013 com a possibilidade de outorga, tendo o mero termo de referência ambiental. Aqui, também, irá nos possibilitar dar a outorga ao empreendedor com um documento preliminar da Secretaria de Patrimônio da União, já estabelecendo contratualmente um lapso temporal para ele obter essas certidões definitivas. Mas, nesse meio tempo, ele pode trabalhar tranquilamente a obtenção de *fundings* para o seu empreendimento, ele pode trabalhar a questão do licenciamento ambiental propriamente dito, já que obteve a outorga com o termo de referência, e também a obtenção dos aforamentos junto à SPU - é um processo lento, nós sabemos disso -, enfim, a cessão de uso, sempre considerando, como pano de fundo, que a área alodial, ou seja, a área privada, a escritura do terminal da retroárea já é de sua propriedade.

Por fim, alterações nos contratos de adesão. Isso é uma mera consequência em razão de alguns institutos que foram contemplados durante a discussão do decreto. Eu cito aqui a questão de acesso de área. Eu cito aqui a possibilidade de ampliação de capacidade, dentre outros.

Nós teremos um rápido fluxo aí, um forte apelo à descentralização, ou seja, um número menor de etapas visando essas outorgas, uma possibilidade de obtenção de financiamentos de empreendimentos *greenfield* facilitada. Há um apelo, há um fortalecimento dos gestores portuários, um modelo que oferece uma segurança jurídica maior para os empreendedores tanto dentro do porto público quanto dentro dos terminais de uso privado e uma nova dinâmica nos procedimentos de licitação.

Acho que basicamente esse seria um retrato do que se buscou com o Decreto 9.048.

Por fim, eu não poderia deixar de concluir com uma mensagem de otimismo. Os portos brasileiros estão prontos, estão com terminais modernos, estão prontos para responder satisfatoriamente a um acréscimo de demanda. Eu gostaria de dizer que a legislação portuária hoje está bastante adequada ao que se pretende em termos de investimentos. Quero chamar a atenção para os projetos da PPI que, no setor portuário, estão totalmente em dia com os cronogramas estabelecidos, o que nos dá bastante conforto, porque muitos empreendimentos estarão se aperfeiçoando no curto e no médio prazo, o que nos dará, vamos dizer, a possibilidade de chegarmos primeiro com infraestrutura, para depois viabilizarmos os

negócios. Eu cito como exemplo o Porto do Açú que foi concebido de uma forma e hoje a gente já vê que estão crescendo lá outras plataformas de negócios, negócios envolvendo uma outra vertente de *offshore*, negócios envolvendo a questão de terminais de gás, operações de transbordo mais complexas. Então, a gente começa a experimentar algo de primeiro mundo, que é chegarmos primeiro com a provisão de infraestrutura para depois desenvolvermos novos negócios.

Então, essa mensagem de otimismo eu gostaria de deixar aqui, concluindo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Mário.

Passamos, então, a palavra ao Dr. Mário, da Valec, para fazer as suas apresentações.

Vamos tentar limitar o tempo em dez minutos, para que a gente possa também ouvir os Senadores que estão esperando para fazer as suas perguntas.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Dr. Mário, permita-me só saudar o Senador Hélio José, que chegou agora há pouco e também a Senadora Vanessa Grazziotin. E obrigado pelo convite também.

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Obrigado, Presidente.

Quero saudar o Presidente Acir Gurgacz, em nome de quem eu saúdo todos os presentes.

Eu vou falar da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a Fiol, que liga o litoral da Bahia à Ferrovia Norte-Sul, que é o principal eixo ferroviário do País, de Ilhéus até a região de Figueirópolis. O trecho em obras é aquele marcado em vermelho. Esse trecho está subdividido em dois segmentos: o primeiro, que a gente denomina FIOI I, que é Ilhéus-Caetité, com uma extensão de 537 quilômetros e dividido em cinco lotes de obra; e a FIOI II é o trecho Caetité-Barreiras, dividido também em quatro lotes de obra, com extensão de 485 quilômetros. A execução física da obra hoje é da ordem de 49%, sendo que a FIOI I está com 72% de suas obras concluídas, e a FIOI II, 18%. Hoje na obra nós temos da ordem de 1,7 mil pessoas empregadas. O valor atual, aprovado no último GPAC, em novembro de 2015, é de R\$6,4 bilhões. E o início da obra foi em dezembro de 2010.

A Ferrovia Norte-Sul. Aí temos um detalhe da chegada. Então, o trecho em vermelho, que é o trecho de Barreiras a Figueirópolis, a VALEC já desenvolveu o projeto executivo. Nós temos a licença ambiental prévia já emitida pelo Ibama e solicitamos também a licença ambiental de instalação, que possibilitaria o início das obras. Estamos trabalhando nessa licença ambiental de instalação, porque, assim que tivermos uma perspectiva ou do Orçamento da União ou de uma concessão, as obras estarão praticamente no ponto para serem iniciadas.

Aí temos um detalhe dos sete lotes, de todos os lotes de obra, com as empresas responsáveis por cada um deles. Nós temos no trecho 53 pontes, com destaque para a ponte do Rio São Francisco, que é um lote específico de obras, o lote 5A. É uma ponte com 2,9 quilômetros de extensão, é a maior ponte ferroviária das Américas e está em execução. Há um túnel em Jequié, com cerca de 800 metros. Já foram adquiridos 84 mil toneladas dos trilhos das 147 mil totais necessárias para a conclusão da obra. E o que falta a ser entregue está contratado, aguardando a gente ter uma perspectiva da obra para fazer o pedido.

Aqui temos um resumo também das obras, dos lotes de obra. Em verde, a FIOI I e, em azul, a FIOI II, com as quantidades das pessoas empregadas, equipamentos e os prazos contratuais. No lote 1, nós suspendemos a execução do contrato por quatro meses para executar um planejamento melhor, porque esse trecho é o mais próximo de Ilhéus. Ele está localizado em uma região de Mata Atlântica. E, sem a gente ter uma perspectiva de recursos necessários para iniciar a obra, nós optamos por replanejar e priorizar outros segmentos. A obra deve ser retomada agora em setembro ou outubro de 2017, fora da região de Mata Atlântica. Estamos priorizando também o término do lote 3 para o final deste ano. É um lote que estava bastante avançado, e os recursos necessários para o seu término eram suficientes dentro do orçamento. Então, nós optamos por terminar esse lote. O Lote 2A, que é o túnel, também foi concluído, e estamos investindo mais fortemente na Ponte do São Francisco, porque, em sendo uma obra de arte, é necessário você terminar a obra, porque iniciou com uma empresa construtora, é bom que termine com ela, até por questões de responsabilidade e transferência de responsabilidade. Em caso de concessão, é bom que a obra da ponte esteja concluída. E o Lote 2 também está bastante avançado. Então, estamos planejando para terminar essa obra no ano que vem. Os demais lotes estão programados pelo PPA para dezembro de 2019, mas deverão ser reprogramados em função da disponibilidade orçamentária ou da modelagem de concessão que está em estudo.

Aqui também temos um quadro já com os valores de orçamento, valores pagos, e que está à disposição dos senhores. Esclarecendo que já foi pago um total de R\$2,6 bilhões na obra, com um saldo de R\$3 bilhões.

Este ano estamos com um orçamento bastante restrito, da ordem de R\$100 milhões para a Fiol. Então, nós priorizamos os trechos realmente que estão com condições de fazermos um avanço físico e terminarmos a obra propriamente dita. É isso. Estou à disposição para qualquer esclarecimento.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - O senhor me permite só dar uma contextualizada nessa obra? Essa é uma das obras mais importantes que eu reputo do País. É uma ferrovia de integração.

Eu queria agradecer ao Dr. Mário Mondolfo pelas explicações técnicas em relação à Fiol. Ela é uma Ferrovia de Integração Oeste-Leste. Ela tem por objetivo ligar o litoral baiano ali, em Ilhéus. O Governo da Bahia tem a outorga do Porto Sul, e a Bamin, que é uma mineradora, tem a outorga de um terminal de uso privado. É uma ferrovia que, no seu trajeto, ligaria o litoral da Bahia a uma região de mineração hoje controlada pela Bamin, que é uma empresa do Cazaquistão, e ela sobe, passando pela região do Matopiba e vai até se encontrar com a Norte-Sul.

Quando assumimos o Ministério, essa era uma obra que praticamente não tinha recurso. Retomamos dentro das possibilidades, como foi demonstrado, e iniciamos uma conversa que agora se mostra bastante promissora. É quase que um consórcio entre Governo Federal, o Governo da Bahia, que é o detentor da outorga do Porto Sul, a Bamin, que é a Mineradora onde está a carga, e a CREC 10, que é a empresa chinesa que tem demonstrado interesse na ferrovia.

O governo da Bahia agora está finalizando os estudos do porto e da ferrovia, para que possamos, em 2018, licitar esse primeiro trecho, que vai até Caetité, que é região da mineração, para conceder. Depois, isso tendo sucesso - espero que tenha -, continuamos com a Fiol 2, que vai até Barreiras, e depois a interligação até Figueirópolis, parece-me, que é a interligação com a Norte-Sul.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Não, na Bioceânica nós vamos entrar agora. Essa é a primeira parte. E, em setembro, nós - Governo da Bahia, Governo Federal, Bamin e os chineses - assinaremos um MOU, uma manifestação, um memorando de interesse para fechar as obrigações de cada parte e viabilizar esse empreendimento, que é fantástico. Essa ponte a que o Mário Mondolfo se refere, que atravessa o rio... São cinquenta... Quantas pontes são no total dessa obra?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Não. Quantas pontes são no total?

O SR. MÁRIO MONDOLFO - 53.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - São 53 pontes. A ponte que atravessa o Rio São Francisco é a maior ponte da América Latina. Então, essa é uma obra, inclusive, que merece ser visitada, ser conhecida, porque ela é uma obra fantástica.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Ministro.

Vamos, então, ouvir o Dr. Dino Antunes, para fazer as suas colocações.

Também peço dez minutos para que faça as suas colocações.

Obrigado.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Senador, serei breve.

Saúdo todos os Senadores aqui presentes na pessoa do Senador Acir Gurgacz.

Primeiro, eu vou falar sobre Transnordestina. A Transnordestina, acho que a maioria aqui conhece já - esse é o mapa desse empreendimento -, é um empreendimento fundamental para o desenvolvimento econômico do Nordeste brasileiro. Tem cerca de 1.750 quilômetros, dos quais cerca de 52% já estão executados. A execução desse empreendimento é pela concessionária, ou seja, é uma execução de obra pela iniciativa privada. Já temos cerca de 600 quilômetros com trilhos, ou seja, já prontos, realmente, desse traçado.

Eu vou colocar um histórico dessa obra para indicar o motivo de estarmos na situação atual. Em 1997, essa concessão foi licitada e o contrato de concessão indicava que o parceiro privado teria o direito de explorar o transporte ferroviário nesse novo trecho, chamado trecho da Nova Transnordestina, e esse trecho seria executado, seria construído pelo poder concedente, ou seja, pela União.

Não preciso dizer, que desde 1997, desde a assinatura do contrato, não houve a construção do trecho pela União, o que levou, em 2003, à formação de um grupo de trabalho para discutir quais seriam as possibilidades para que a gente realmente tivesse a construção da Ferrovia Transnordestina.

Uma das sugestões desse grupo de trabalho que foi levada a cabo foi a transferência da construção desse segmento da Nova Transnordestina para o concessionário. Então, ele deixaria de ter o direito de utilizar aquele trecho a ser construído pela União e passaria a construí-lo, e a União passaria a ter uma participação na equação financeira desse empreendimento.

Nessa época, em 2005, foi assinado um protocolo de intenções entre União e o acionista privado. Naquela época não existia projeto de engenharia para aquele trecho e havia estimativa de R\$4,5 bilhões no custo do projeto. Em 2006, teve início a obra. Em 2008, o valor da obra foi reajustado, foi atualizado para R\$5,4 bilhões. Essa atualização se deveu à questão da inflação, foi simplesmente um reajuste inflacionário entre 2005 e 2008. Na verdade 2004 que é o ano base do orçamento de R\$4,5 bilhões, houve 20% de atualização relacionada à inflação.

Em 2010, tivemos o pico da obra com quase 10 mil trabalhadores. Porém, até então não existia a obrigação de o concessionário fazer a obra, ainda era um direito dele.

Até 2013, o concessionário executou a obra com várias situações, vários problemas, que levaram o governo à época a decidir pela alteração do contrato de concessão. Foi feita a cisão da malha Nordeste, ou seja, a malha antiga ficou no âmbito de um contrato específico e a malha nova dentro do contrato de construção, onde foi alocada a obrigação ao concessionário de construção da Transnordestina.

Então, só em 2014 passa a ser a construção da Transnordestina uma obrigação do concessionário, e naquele momento foi indicado como o custo no qual a União teria parte da equação financeira R\$7,5 bilhões nesse valor da obra. O que passasse desse valor seria alocado ao parceiro privado.

Então, em 2014 - e aqui eu trago um gráfico que mostra isso -, ali foi o momento da assinatura desse novo contrato de concessão, com a obrigação do contratado de construir, e a gente vê claramente que a obra foi retomada, teve um ritmo adequado até um determinado momento, quando o concessionário começou a alegar insuficiência de recursos.

Naquele momento da assinatura do contrato, foi feita uma equação financeira com a União entrando com recursos via Finor, FDNE, Valec etc... E o concessionário, o parceiro privado alegou várias dificuldades no recebimento desses recursos, o que levou à redução do ritmo da obra.

Então, até 2016, essa obra estava andando com bastante dificuldade no ritmo, quando o parceiro privado voltou à mesa de negociação, alegando realmente à União que seria impossível tocar a obra daquela maneira.

Em janeiro de 2017, foi a última liberação de recursos, foi uma liberação do Finor de R\$152 milhões. E, ainda em janeiro de 2017, houve a suspensão pelo TCU dos repasses públicos para a obra. Ou seja, a obra não está paralisada pelo TCU, mas há a proibição de repasses públicos para a obra, que está ali naquele parágrafo que eu coloco.

O TCU vincula a possibilidade de novas liberações à apresentação pelo concessionário dos elementos técnicos de projeto, principalmente, que permitam uma orçamentação adequada desse empreendimento. E só após a validação da ANTT para essa alteração de projeto e definição do orçamento é que seria possível a retomada da obra.

Hoje, temos a perspectiva de receber esse material do concessionário em março de 2018, com a aprovação da ANTT, não menos do que meados de 2018, o que tornaria possível atender a essas definições do Tribunal de Contas da União até meados de 2018 para a retomada da obra.

Em março de 2017, o Governo constituiu um grupo de trabalho para discutir as possíveis soluções para esse empreendimento. Estamos finalizando os nossos trabalhos e provavelmente dentro de uma ou duas semanas teremos uma conclusão em relação a isso.

Em paralelo, a ANTT, que é a fiscalizadora desse contrato de concessão, tem diversos processos administrativos para a apuração de inadimplementos por parte da concessionária. Isso ocorre na antiga malha Nordeste.

Um dos exemplos é a recuperação do segmento entre Fortaleza e São Luís. E também há inadimplementos em relação ao cronograma do novo contrato, que seria o contrato de construção da Nova Transnordestina.

Em meados de 2016, essa foi uma proposta apresentada pelo parceiro privado em relação à alocação de recursos para a conclusão da Transnordestina, e é exatamente a essa proposta que a gente não conseguiu dar sequência. Essa proposta considera grande parte da equação financeira sendo paga por direito de passagem, ou seja, é a venda de direito de passagem futura para equacionar o *funding* da obra. Esse elemento ainda foi entendido como não havendo consistência suficiente para que o Governo Federal pudesse dar sequência à liberação dos recursos públicos, principalmente os recursos da Valec. Esse é o quadro. Acho que a maioria dos senhores já conhecem o quadro de divisão daqueles R\$7,5 bilhões, que era o orçamento à época do acordo de investimentos, ou seja, no final de 2013, no início de 2014. Esses valores são com base em abril de 2012. Hoje já temos uma previsão de valor da obra de no mínimo R\$11,2 bilhões. Esse valor é ainda uma estimativa também do parceiro privado, que deverá ser ou não confirmada a partir da entrega dos projetos executivos em

março de 2018. Existe ainda um valor significativo de recursos públicos que deveriam ser alocados conforme o acordo de acionistas e o contrato de concessão firmado no início de 2014.

Quais seriam, então, as próximas etapas em relação à Transnordestina? A concessionária deve finalizar as sondagens, para que, a partir daí, finalize os projetos de engenharia. Ela, a partir desse momento, deve elaborar um orçamento detalhado desse projeto. A concessionária também deve apresentar um equacionamento financeiro para a finalização da obra, ou seja, aqueles recursos que excedem os R\$7,5 bilhões, como será feita essa equação, se será vinda de um parceiro estratégico ou de direito de passagem etc. A partir daí, a ANTT analisa esse material e aprova o orçamento, o que dará a possibilidade de atendermos às determinações do Tribunal de Contas da União.

A partir daqui, caso os senhores e as senhoras desejem, tenho informações mais detalhadas de cada um dos lotes da Transnordestina. Fico aqui à disposição para detalhá-los.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem! Muito obrigado, Dr. Dino.

Antes de passarmos a palavra aos nossos Senadores, temos três perguntas dos internautas, Sr. Ministro.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Era para ele falar sobre a Bioceânica? Muito bem.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - A Bioceânica? Estou à disposição, Senador.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA *(Fora do microfone.)* - Rapidamente, só para dar...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vamos ouvi-lo.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Quer que fale sobre a Bioceânica?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Rapidamente.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Há outra apresentação, que é da Ferrovia Bioceânica. Eu vou falar rapidamente.

A Bioceânica realmente não se confunde com a Fiol no trecho que liga Norte-Sul até o litoral. A Norte-Sul... A Fiol liga em Figueirópolis. A Transcontinental ou Bioceânica é a EF 354, que tem a diretriz de Campinorte até o Porto do Açu. Essa é que seria a diretriz da Bioceânica. E a Oeste liga Campinorte, passando por Boqueirão, no Acre, entrando no Peru e indo até algum porto no litoral peruano.

Essa ferrovia, diversos segmentos dessa ferrovia foram fruto de projetos e de estudos da Valec. Em 2013, a Valec finalizou o projeto básico do trecho entre Campinorte e Lucas do Rio Verde, o qual nunca foi licitado por diversos motivos. Também tivemos uma PMI para o detalhamento do trecho de Campinorte até Porto do Açu, mas nessa PMI não houve interessado. Houve também uma PMI do trecho de Sapezal até Porto Velho, na qual também não houve interessados. Então, em cada segmento dessa ferrovia, já houve várias histórias por trás.

Em 2014, do trecho entre Campinorte até Lucas do Rio Verde, o orçamento foi aprovado pelo Tribunal de Contas, mas, mesmo assim, não conseguimos licitá-lo, principalmente devido aos custos que foram aprovados pelo Tribunal de Contas - o mercado entendeu que aqueles custos eram insuficientes para a construção daquele segmento - e também aos riscos que eram trazidos pela adoção do modelo *Open Access* - à época era o modelo que tinha sido selecionado pelo Governo Federal.

Em 2015, foi firmado um Memorando de Entendimento com os governos do Peru e da China, para fazer o estudo de toda a Bioceânica. E, no momento, foi escolhido o estudo mais detalhado entre Campinorte, ou seja, a ligação com a Norte-Sul, para o oeste, até algum porto no Peru.

Em 2017, no início agora deste ano, esse estudo de viabilidade foi entregue pelos chineses.

Esse é o mapa que foi apresentado dentro dos estudos. Notem os senhores e as senhoras que, quando adentramos a área peruana, existem ainda três alternativas de traçado; não foi escolhido. Este foi um dos problemas do estudo de viabilidade: na área peruana, não foi fechada ainda qual seria a solução de traçado.

Ainda no relatório intermediário, que foi entregue pelos chineses em fevereiro de 2016, os técnicos do Ministério dos Transportes, da ZPE e da Valec apresentaram diversas críticas ao relatório que foi apresentado pelos chineses. A ideia era que essas críticas fossem absorvidas no relatório final; não foram.

Em janeiro de 2017, esse estudo foi apresentado a um custo. A alternativa que entendemos mais viável em termos logísticos é a alternativa Norte, a alternativa que passa por aquele passo do Peru de apenas 2,7 mil metros de altitude, mas é a alternativa mais barata, de cerca de US\$50 bilhões, sendo US\$22 bilhões apenas do lado brasileiro. Então, aquela expectativa de custo é para a alternativa que a gente chama de Corredor Norte, aquele corredor que passa mais pelo lado de Pucallpa, no Peru.

Só que esse relatório final ainda manteve as diversas inconsistências apresentadas pelo lado brasileiro, principalmente a não solução da bitola. O Peru adota uma bitola diferente da brasileira, e, até então, os peruanos não aceitam que seja a bitola de 1,60m, o que nos levaria a ter um transbordo na fronteira. Esse transbordo foi orçado em cerca de US\$3 bilhões, o que inviabilizaria operacionalmente - fora o custo de tempo, isso teria uma inviabilidade operacional para essa rodovia. Isso ainda não foi solucionado com o lado peruano. Também há a indefinição do próprio traçado: ainda temos três alternativas dentro do lado peruano, e o governo peruano ainda, pelas últimas conversas que tivemos, insiste na alternativa central, centro-sul, que é aquela que passa pelos 4,5 mil metros de altitude do altiplano boliviano, o que também traz um impacto de custo significativo: aqueles US\$50 bilhões vão para mais de US\$70 bilhões em termos de investimentos.

É óbvio que, para o lado peruano, isso tem vários interesses. A densidade econômica no Peru é ali que se encontra. Então, quando a gente fala da alternativa norte, é uma alternativa, em termos logísticos para o Brasil, para o escoamento da safra brasileira, muito mais racional. Porém, para o lado peruano, em termos econômicos, é menos interessante.

No ano passado, tivemos eleição no Peru. E, desde aquele momento, a interlocução com o lado peruano tem sido muito difícil, o que levou realmente a essa indefinição no relatório final sobre qual seria o traçado a ser escolhido. O que isso fez? A gente iniciou conversas em paralelo. Esse é o mapa no Peru que indica essas três alternativas. Os próximos passos seriam realmente, para a alternativa do corredor completo até o Peru, a definição inicial do traçado com o Peru. Só que, para isso, teríamos de voltar a ter uma interlocução com o lado peruano, o que ainda não aconteceu, mas está sendo também tratada com os nossos colegas do Ministério de Relações Exteriores. A partir daí, teríamos de ter uma definição do *fundings* da obra, porque os chineses até se colocam como um potencial parceiro no *fundings* da obra, mas como empréstimo a ser garantido com fundos soberanos, com garantias soberanas, o que, no atual contexto, é muito difícil de ser colocado no contexto brasileiro.

Em paralelo, estamos detalhando os trechos brasileiros. O que acontece? Até Porto Velho pelo menos, o Governo brasileiro tem interesse em que aconteça essa ferrovia, porque temos, sim, carga que poderia continuar de Porto Velho até os nossos portos do Norte, via corredor do Madeira. Esse mapa de situação mostra os diversos *status* dos estudos que foram executados pela Valec. Então, de Campinorte até Lucas, nós temos projeto básico; de Lucas do Rio Verde até Vilhena, temos um estudo de viabilidade concluído; e, de Vilhena até Porto Velho, temos um estudo de viabilidade em andamento.

Nesses trechos, entramos em contato com os chineses e estamos finalizando um novo Memorando de Entendimento, dessa vez bipartite, ou seja, apenas com os chineses, para que eles nos auxiliem no detalhamento e maturidade desses trechos até Porto Velho. Ou seja, estamos neste momento trabalhando em paralelo, para que não fiquemos travados do lado brasileiro aguardando o posicionamento peruano. Então, essa também é uma ação que temos hoje, trabalhando nesse Memorando de Entendimento com os chineses.

Eu tentei ser o mais rápido possível, Senadores, mas estamos aqui à disposição para tirar dúvidas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Deu para atualizar. Obrigado, Dino.

Então, vamos a três perguntas dos internautas, Ministro, antes de passarmos a palavra aos Senadores.

Robson Sales, do Rio de Janeiro, pergunta o seguinte: "Quais perspectivas do futuro da Infraero? E quais as notícias sobre a possível concessão do Aeroporto Santos Dumont?"

Erico dos Anjos, de Sergipe, diz o seguinte: "Gostaria de saber quais os planos do Governo para os empregados da Infraero, com as concessões que estão sendo anunciadas. Os dez mil servidores serão realocados em outros órgãos públicos?"

A última pergunta é da Eliane Ricardo de Mendonça, do Paraná: "Pergunto ao Ministro qual a previsão de inauguração da BR-163, que fica localizada na região oeste do Estado do Paraná? Será ainda neste ano de 2017?"

Essas são as perguntas, Ministro.

Eu colocaria uma quarta, porque a minha pergunta é sobre a BR-364, com relação à concessão. Eu também encerro a minha participação com relação às nossas perguntas, Ministro.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Obrigado, Presidente. Quero saudar aqui os internautas que estão participando também desta audiência pública.

Senador, há uma preocupação muito grande por parte dos servidores da Infraero em relação ao futuro da empresa. É uma preocupação extremamente procedente, porque, nos primeiros projetos de concessão de aeroportos, houve um desequilíbrio muito grande em relação ao caixa da empresa, à sua saúde financeira e à sua viabilidade econômica para o futuro.

Ao mesmo tempo, nesses primeiros projetos de concessão, não se determinou quem arcaria com o Programa de Demissão Voluntária dos servidores, nem se haveria realocação, demissão, enfim. Além disso, existe a pretensão do Governo de avançar com o programa de concessão. E nós entendemos que, com as concessões, se forem bem feitas e, é claro, levando-se em consideração a sustentabilidade da Infraero, o privado e o público podem conviver em perfeita harmonia.

A Infraero é uma empresa pública brasileira que tem 44 anos de existência, um *know-how* muito grande. É a maior operadora da América do Sul, a terceira maior operadora aeroportuária do mundo, que tem, hoje, aproximadamente dez mil servidores.

Nesse primeiro lote de concessões, foi feito um PDV. Boa parte desses funcionários aderiram ao PDV, e outra parte ficou sob a responsabilidade da Infraero, foram realocados para outros aeroportos. Já nessa segunda etapa de concessões, nesses quatro últimos aeroportos, o Governo já vinha num modelo de concessão com a determinação para que os concessionários pagassem um PDV. Ou seja, essa conta não ficou mais para a Infraero, para o Tesouro, enfim. E aqueles que não foram absorvidos, que não foram para o PDV, também foram absorvidos pela Infraero.

Mas é claro que existe uma necessidade de adequação do efetivo da Infraero, isso é fato. Mas é claro também que o Governo está absolutamente preocupado com a sustentabilidade da empresa. Mandamos, inclusive, para o Tribunal de Contas da União, já protocolamos lá um plano de recuperação da Infraero. E, na minha apresentação aqui, eu já anunciei medidas que foram tomadas e que estão sendo tomadas para o enxugamento da empresa, para que a gente tenha uma empresa pública enxuta, eficiente, que responda às necessidades de investimento que o setor vai demandar e, ao mesmo tempo, que não se torne dependente da União. Não é possível que, hoje, com uma PEC aprovada pelo Congresso Nacional, a PEC do teto, se orçamente a Infraero. Isso seria absolutamente inoportuno.

Agora, o que quero aqui deixar bem claro é que o que vem causando essa intranquilidade nos servidores da Infraero foi a notícia de que ela seria totalmente privatizada. O Governo Federal jamais anunciou que a Infraero seria privatizada. Para o Governo, ela é absolutamente estratégica e precisa ser, do ponto de vista financeiro, recuperada. E é isso que nós estamos fazendo, com medidas como a remissão da dívida do Ataero, a incorporação dos 30% do Ataero à receita da Infraero. Só aí são R\$400 milhões por ano e uma dívida de R\$1,8 bilhão que nós colocamos na veia, no caixa da Infraero. Ela saiu de um balanço de R\$3 bilhões negativos em 2013, em 2014 e em 2015, depois das primeiras concessões, para um balanço ainda negativo, de R\$750 milhões, mas já é uma grande diferença. E agora, em 2017, a perspectiva é que a Infraero, do ponto de vista operacional, já tenha um lucro de R\$400 milhões. Ou seja, ela está em recuperação.

Em relação às futuras concessões, nós estamos estudando isso com todo o cuidado do mundo. É por isso que nós não anunciamos ainda qual será o próximo passo. Nós temos uma próxima reunião do PPI em 23 de agosto e nós estamos discutindo com o Planejamento, com o PPI, com a Fazenda, qual seria o modelo ideal, quais seriam os próximos aeroportos a serem concessionados, desde que se respeite a saúde financeira dessa empresa.

O que aconteceu com essa primeira e segunda rodadas de concessão foi que se tiraram da Infraero os seus principais aeroportos, o que a gente chama de filé, e, com isso, a Infraero perdeu 53% de suas receitas, colocando a empresa numa situação muito difícil.

Então, a perspectiva, a partir de agora, é que façamos concessões em blocos, aeroportos superavitários junto com aeroportos deficitários, porque a Infraero não perde a receita dos maiores. Há um equilíbrio para o concessionário e também para o que fica da empresa.

Em relação a Santos Dumont, há um estudo da Secretaria de Aviação Civil de um bloco que contém Santos Dumont, Vitória, Macaé, Pampulha. Parece que são seis nesse bloco. A nossa intenção, porque ainda não está fechado, é qualificar os estudos para a próxima reunião do PPI. A partir dos estudos, nós poderemos definir se vai um bloco, se vão dois, se não vai nenhum, se vão os três, e com uma modificação no sistema. A ideia é que os recursos oriundos das outorgas - que hoje vão para o FNAC, que é o Fundo Nacional da Aviação Civil, e que estão contingenciados - vão para o caixa da Infraero, a fim de garantir caixa à empresa, para fazer investimento na sua rede.

Outra questão...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*)
- É a BR-163?

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Não. Ainda em relação à Infraero, que é importante, porque esse é um assunto que está muito demandado no momento, a Infraero está passando por uma reformulação de enxugamento, de funcionários da sua diretoria, da sua estrutura. Existe um programa comercial extremamente arrojado. A perspectiva é a de que as receitas da área comercial cheguem a R\$1,2 bilhão este ano, podendo chegar a R\$2,2 bilhões até 2021, algo que está sendo implementado pela empresa.

Nós estamos criando uma subsidiária, que é a Asas, uma sociedade entre a Infraero e a Fraport para prestar serviço com um custo muito pequeno, de aporte inicial de R\$17,5 milhões, com uma perspectiva de arrecadação de até R\$1,5 bilhão em cinco anos. Parece-me que é isto, Presidente: cinco anos.

Nós estamos tirando a parte de navegação aérea da empresa, da Infraero, passando para a Aeronáutica, passando junto também todos os seus funcionários. Eles não vão ficar desassistidos. Eles apenas vão passar para a empresa, que é a Nave Navegação, o que vai também permitir uma readequação do seu efetivo.

Além disso, nós estamos estudando a abertura de capital da empresa, o que vai possibilitar também uma melhoria na gestão, troca de tecnologia. Se ficar decidido, através dos estudos, que serão vendidos mais de 50%, teremos uma empresa com mais possibilidade de flexibilidade para as suas compras, ela não fica vinculada à Lei 8.666.

Enfim, nós estamos procurando dar à Infraero as condições necessárias para que ela seja uma empresa absolutamente sustentável.

E, nas próximas concessões, quando elas vierem a acontecer, a ideia é que parte dos servidores que resolverem - porque é Plano de Demissão Voluntária - aderir ao PDV adira ao PDV. A outra parte poderá ser absorvida pela própria concessão ou outros servidores poderão ser relocados, como nós já estamos fazendo para outros órgãos do Governo que têm carência de funcionários. E a Infraero tem um grande corpo técnico para poder ceder alguns funcionários a outras áreas do Governo.

Em relação à BR-364 - é uma pergunta do Presidente -, é uma concessão a ser feita no Estado de Rondônia. Ela entra para ser qualificada na próxima reunião do PPI, ainda agora, em agosto. O estudo está em avaliação e ajustes, e o próximo passo, depois de qualificada no PPI, é a audiência pública, até o final de 2017 - ainda este ano -, depois a aprovação do TCU e posterior leilão. Então, está muito bem encaminhada a concessão da BR-364.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Para duplicação.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Para duplicação. Para duplicação, é claro, nos termos da modelagem atual. Duplica-se primeiro onde o tráfico justifica, e, depois, os gatilhos que estarão presentes na modelagem vão indicando as duplicações subsequentes.

Também há outra pergunta aqui, Senador: "Pergunto ao Ministro dos Transportes qual a previsão de inauguração da BR-163, que fica localizada na região oeste do Estado do Paraná? Será ainda em 2017?" Essa é uma obra que estava praticamente paralisada. Ela está em andamento, num excelente ritmo. São dois lotes sendo duplicados, e a previsão da obra é para 2019, a não ser que nós tenhamos um incremento orçamentário que nos permita antecipar a conclusão dessa obra.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Ministro.

Passamos, então, a palavra aos nossos Senadores. Os autores têm preferência.

Sugiro aos Senadores que possamos ouvir todos os Senadores e depois passar a palavra ao Ministro, para que possamos fazer um debate mais dinâmico. Pergunto aos Senadores se podemos fazer dessa forma. *(Pausa.)*

Então, façamos assim.

Com a palavra o Senador Roberto Muniz, como autor do requerimento, e, na sequência, a Senadora Vanessa Grazziotin, também como autora do requerimento.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Sr. Presidente Acir Gurgacz, quero saudar o senhor, saudando todos os Senadores e Senadoras aqui presentes.

Quero saudar o Ministro Maurício Quintella.

Ao mesmo tempo, Ministro, quero dizer que duas medidas foram muito importantes para podermos chegar hoje aqui com esse nível de detalhamento dos programas e projetos que V. Ex^a apresentou para este Senado. Primeiro, foi a agregação das secretarias de portos de aviação civil. Isso deu centralidade ao Governo Federal, ao Ministério dos Transportes, na possibilidade de melhorar o planejamento do Estado brasileiro.

Eu acho que esse é um dos pontos importantes, Senador Acir, e o Brasil não pode perder este foco: planejar para gastar melhor. E a gente vê que, quando as coisas começam sem programas, sem projetos, sem uma unidade, sem um pensamento, a gente não consegue chegar a resultados positivos.

Outra questão - quero saudar também V. Ex^a - é o debate com as bancadas e com os Governos estaduais para pegar as prioridades regionais. Quero ser testemunha e, em meu nome, no da Senadora Lídice, no do Senador Otto Alencar, no do Governo do Estado da Bahia e também em nome dos baianos, quero agradecer o foco que o senhor deu e até as suas palavras ao dizer que a Fiol é uma das obras mais importantes do Governo Federal e do Estado brasileiro. Então, isso é muito importante. Quero ressaltar isso para elogiar o seu espírito público de poder trazer para nós aqui desta Casa quais são as prioridades e, ao lado das prioridades, o que realmente pode ser feito por cada obra.

Uma coisa também me saltou aos olhos. A questão que eu sempre falo é que, às vezes, os prazos de análises dos projetos no Brasil não são compatíveis com a volatilidade econômica. Isso foi colocado aqui. Então, preocupa-me muito, nesse caso da Fiol, quando a gente tem uma manifestação explícita de interesse, que a gente não consegue dar a real velocidade para concluir essas etapas. Então, a primeira questão que eu coloco para o senhor é - o senhor já falou, mas eu só queria realmente reafirmar e, ao mesmo tempo, já agradecer - a assinatura do MOU, no começo de setembro, na China, entre o Governo da Bahia, o Governo Federal, o governo chinês e as empresas que tiverem interesse.

Outra questão de que o senhor poderia também falar um pouco é se, ao assinar esse MOU, automaticamente essa obra entra naquele Termo de Acordo de Cooperação Brasil e China, porque isso é fundamental para que se tenha acesso a alguns tipos de recursos para tocar o projeto no seu futuro. Então, esse ponto também é importante.

Sobre os estudos, o Governo do Estado esteve com o senhor e já está providenciando os estudos. Acho que, até o final de outubro, no mais tardar, isso chega. Eu queria saber, já que foram colocados aqui alguns prazos para a finalização da primeira etapa, até Caetitê, da Fiol, se vai haver uma nova licitação para finalizar esses trechos e, se houver, qual é o prazo para finalizar essas obras complementares, já que há quase 75% de obras já realizadas. Essa é a terceira questão.

A quarta questão, Ministro, dentro do foco que V. Ex^a colocou, é que tivemos aqui, no ano passado, ainda sob a Presidência do Senador Garibaldi, a presença não só do Ministério dos Transportes, mas também da agência de estudos, de empresas que querem fazer estudos da Transoceânica, de empresas chinesas que estão fazendo esses estudos. E, ao fazer a análise, eles foram muito claros. A Transoceânica tem viabilidade se o braço para chegar ao Atlântico for a Fiol.

Se o senhor pegar o custo-benefício, verá que eles fizeram essas análises. Então, eles estão estudando até a chegada ao Oceano Pacífico e querem que a saída do Oceano Atlântico seja através da Fiol. E aí se fica, muitas vezes, tentando colocar, como estratégia de planejamento, o Porto do Açú, que é um porto privado que tem dificuldades, e as empresas que iniciaram esse porto estão com problemas. Então, aí a gente tira um pouco desse foco podendo, junto com sua equipe, priorizar, de fato, a Fiol como essa saída do Oceano Atlântico. Então, essa é a quarta questão.

A quinta questão, Ministro, é sobre Barreira-Figueirópolis. Essa modelagem também será lançada ao mesmo tempo, simultaneamente, com a modelagem da primeira etapa da Fiol, ou essa segunda etapa da Fiol 2 vai ser feita *a posteriori*? Se sim, quero saber se já há algum prazo para isso.

Eu queria parabenizar o senhor e toda a sua equipe, que sempre recebem todos os Senadores e o Estado da Bahia com muito carinho e com muita presteza.

Muito obrigado, Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Senador Roberto.

Passo a palavra à Senadora Vanessa Grazziotin.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Muito obrigada, Sr. Presidente, Senador Acir.

Eu apenas quero cumprimentar todos os presentes, dirigentes que contribuem com o Ministro Maurício Quintella no Ministério dos Transportes. Cumprimento todos, inclusive alguns ex-companheiros Parlamentares que aqui estão. No nome do Deputado Luciano, cumprimento todos.

Quero dizer que o Presidente desta Comissão, o Senador Eduardo Braga... Não sei se o Senador Acir já fez o registro.

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Já o fez, obviamente. Eu é que cheguei um pouco atrasada aqui. Cheguei de viagem apenas agora.

Nós estamos em processo eleitoral no Estado do Amazonas e já estamos nos preparando para o início do segundo turno, em que o Senador é candidato ao Governo do Estado do Amazonas.

Quero dizer do esforço que nós fizemos para realizar esta audiência ainda no semestre passado, o que não foi possível por conta do tempo, mas aqui estamos para discutir, de forma ampla, a política do Ministério dos Transportes. Eu, desde já, quero dizer que não vou fazer nenhum questionamento, Ministro Maurício, porque falo e tenho imediatamente de sair para outro compromisso.

Eu quero aqui falar das minhas opiniões que divergem das de V. Ex^a e deixar registradas algumas questões que considero extremamente importantes. Por exemplo, nós vivemos, no Brasil, com este novo Governo, um tal de mutirão de privatizações. É assim que tem sido tratada uma série de decisões sobre privatizações na minha região, sobretudo no meu Estado. A Amazonas Energia é alvo de privatização, como o são os aeroportos e os portos, como se isso fosse a solução para todos os problemas do Brasil.

Eu vejo exatamente o inverso e me apego às palavras do próprio Ministro Quintella, que disse o seguinte... Talvez, o problema... E não creio que haja algum Parlamentar que não tenha sido parado, em algum aeroporto, para conversar com os servidores da Infraero sobre o seu temor em relação não só à privatização, mas à própria extinção da Infraero. O Ministro disse o seguinte: "Não. Está planejada somente a entrega de mais alguns aeroportos para a administração da iniciativa privada. Jamais passou pela cabeça do Governo a privatização."

Só que, veja, o Ministro também registrou - com o que concordo plenamente - que os primeiros aeroportos que foram concedidos à iniciativa privada representavam o filé da Infraero. Então, se a Infraero vivia uma situação difícil, quando se concederam à iniciativa privada seus principais aeroportos, ou seja, a principal fonte de recursos, obviamente o problema aumentou - obviamente, porque Guarulhos, que era o maior aeroporto, foi o primeiro ou o segundo a ser privatizado.

Os últimos - vamos pegar a última leva, já sob a orientação de V. Ex^a, Ministro Quintella - foram os aeroportos de Salvador, Fortaleza, Florianópolis e Porto Alegre; entre os 54 ou 55 aeroportos, foram escolhidos 4 também superavitários. Eu quero saber quando é que algum lote de privatização vai conter pelo menos um, Senador Acir Gurgacz, aeroporto deficitário. Até agora nós não vimos nenhum.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA (*Fora do microfone.*) - Nós vimos agora.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Até agora nós não vimos nenhum. Nenhum!

O Aeroporto de Manaus vive permanentemente essa ameaça de ser privatizado. Eu não sei, mas eu acho que hoje é o aeroporto mais importante da Infraero. É o mais lucrativo de toda a Infraero hoje, porque é o terceiro do Brasil em movimentação de cargas e tem uma movimentação de passageiros importantes.

E, olha, eu falo do Estado do Amazonas, o meu Estado, um Estado onde não temos estradas - eu vou falar sobre a BR-319 e cumprimentar o Dr. Valter pelo que o DNIT tem feito nesse aspecto; nós reconhecemos que tem feito um belo trabalho em relação à luta pela recuperação completa da BR-319. Nós não temos estradas; as nossas estradas são os ares e os rios. Nós dependemos, a população do meu Estado depende de transporte aéreo e de transporte aquaviário. E o que acontece? Nós temos 62 Municípios no Amazonas e, desses 62, existem 3 aeroportos administrados pela Infraero: Aeroporto de Tabatinga, Aeroporto de Tefé e Aeroporto de Manaus. Eu nunca vi - nunca vi! - sendo cogitado colocar o Aeroporto de Tefé para privatização; apenas o de Manaus. Por quê? Porque é o filé - V. Ex^a mesmo disse. Então, eu não sei qual é a mudança, porque, até agora, só é o filé que está sendo colocado para a iniciativa privada. Eu lamento muito.

Eu recebi no meu gabinete, a um tempo atrás, ainda na época da Presidenta Dilma, os dirigentes da Infraero e da agência de aviação, a Anac, para mostrar o belíssimo projeto da Infraero, o projeto de futuro: em vez de privatizar, iam fortalecer a empresa. E eu não vejo isso saindo do papel. Pelo contrário, o que nós estamos vendo são apenas iniciativas para privatizar, para entregar à iniciativa privada aquilo que existe de bom. Eu lamento isso, porque, na minha opinião, o setor público deveria funcionar perfeitamente e de forma a compensar as necessidades que se apresentam, porque é uma questão não só de dignidade humana, de necessidade humana a manutenção de todos os aeroportos no interior do Estado do Amazonas, mas é também uma necessidade na política de defesa do Território nacional. Quando falamos em Tabatinga, nós estamos falando de um aeroporto muito importante, centralizado em um lugar estratégico e problemático: um dos principais corredores de tráfico de drogas. Então, a presença do Estado é importante, é fundamental.

Então, Ministro, eu lamento que, apesar de as palavras serem bonitas, os gestos práticos, a ação prática tem sido exatamente no inverso: de enfraquecer a capacidade de investimento do Estado brasileiro.

Algum tempo atrás, vieram vários empresários do mundo inteiro, inclusive os chineses, para ver a possibilidade de investir na área de portos e aeroportos, e não empresários representando apenas empresas privadas. Empresas públicas também.

China, Alemanha; várias empresas estatais investem no mundo inteiro. Enquanto isso acontece, o que é que nós fazemos? Nós depreciamos uma empresa importante, achando que ela está doente, que ela tem uma dívida, então entrega. Mata o doente, em vez de melhorar a sua situação.

Aí eu pergunto: nós vivemos hoje sob uma emenda constitucional que limita os gastos públicos. De onde é que nós vamos tirar dinheiro para manter os aeroportos do interior? De onde é que nós vamos tirar dinheiro para manter os portos? Porque também os portos estão sujeitos a privatização. Até onde eu sei e me informei, não há nenhuma decisão tomada em relação à privatização dos portos no Estado do Amazonas, porque boa parte deles foi produzida. Mas, se houver, quem é que vai se interessar em operar um porto lá no Município de Apuí? Lá no Município de Novo Aripuanã? No Município de Novo Airão? No Município de São Gabriel da Cachoeira? Óbvio que ninguém. E como é que o Estado vai arrumar dinheiro para operar esses portos e esses aeroportos? Não vai arrumar.

Então, eu lamento muito que seja essa a política estabelecida por esse Governo, no meu entendimento uma política de lesa-pátria. Aliás, a Amazônia está sendo alvo não apenas com a estrutura, não apenas com a sua infraestrutura. Ela própria tem sido alvo do Governo, porque dizem por aí, Senador Acir, que está pronto já o projeto para colocar à venda terras na Amazônia, sem qualquer critério. Eu quero que primeiro apontem qual é o país do mundo que disponibiliza para venda o seu Território sem qualquer critério. Pois bem. Não apenas querem fazer isso com o Brasil, mas sobretudo com a Amazônia, que é a Região mais rica, não do continente, mas mais rica do Planeta.

Por fim, sobre o aeroporto ainda, eu gostaria de falar sobre o Aeroporto Eduardinho. O Aeroporto Eduardinho é o anexo do Eduardo Gomes. Ele sofreu uma reforma e teve a sua capacidade e as suas instalações mais do que duplicadas. Ele foi desativado no último dia 1º. Desativado, fechado, encerrado. E o Ministério está dizendo, Ministro, a Infraero? Que vai estudar o que fazer com aquilo. Não seria melhor estudar o que fazer com aquilo com aquilo aberto? Porque, qual é a economia que se pretende? R\$2 milhões por ano, que é o que custa a manutenção. R\$2 milhões. Aí, vão fechar uma estrutura importante, recém-inaugurada, para que tudo ali seja depreciado? Por que não pensar com ele aberto, funcionando, ver o que fazer? Lá há espaços enormes, gigantescos, que podem ser, inclusive, alugados para diversos fins: fins comerciais de restaurante, um belo centro de gastronomia, por exemplo. Mas, não; decidiram fechar. Por quê?

Então, eu faço um apelo, Ministro: abra as portas. Porque aquilo, ele pode não dar lucro, mas o que está do lado dá muito lucro. E para nós todos é muito importante ter uma estrutura que atende o interior do Estado do Amazonas, que atende a aviação privada, que também tem um fluxo importante em decorrência das empresas instaladas no Polo Industrial de Manaus. Então, é um apelo que faço a V. Exª: mantenha. Aquilo para nós é muito importante.

Desde que o Eduardo Gomes inaugurou, com ele foi inaugurado o Eduardinho, junto dele. Para nós, aquilo é muito simbólico. Dois milhões não representam nada, mas, para muita gente que ali trabalha e não vai encontrar colocação no aeroporto grande, isso é muito importante. Então, vamos abrir as portas imediatamente, colocar aquela situação como prioridade e ver qual é a saída; como aquelas instalações podem dar lucro ao invés de um prejuízo de dois milhões por ano.

Então, eu faço essas minhas observações e registro aqui, desde a primeira hora, a sua disposição em estar conosco aqui. Eu acho que as divergências são importantes e têm que ser destacadas. As nossas divergências vão muito além daquilo que acontece no Ministério dos Transportes; são divergências de foco com o Governo, porque, infelizmente, o Governo que aqui está... V. Exª, como eu, participou de toda a forma como chegou ao poder o atual Presidente. Nós dizíamos: o objetivo dele não é apenas tomar a cadeira presidencial; o objetivo é mudar o plano do Brasil, é mudar a política do Brasil. E, infelizmente, o que nós estamos vendo é isto: não apenas a retirada dos direitos - aliás, hoje acho que já são 25 dias em que o Presidente Temer não cumpre, Senador Acir Gurgacz, o acordo que fez com os Senadores e não edita a medida provisória que deverá mudar a reforma trabalhista.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Para corrigir os problemas cada vez mais graves.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Para corrigir os problemas gravíssimos que os senhores mesmos levantaram e concordaram, não é?

Mas as mudanças que nós estamos vivendo não dizem respeito apenas à retirada de direitos. Salvaram o Temer semana passada, e agora a palavra de ordem: reforma previdenciária. Ou seja, querem exigir 49 anos de contribuição para a trabalhadora ou o trabalhador ter o direito à aposentadoria. Enquanto isso, perdoam dívidas de quem não precisa de perdão, porque tem como pagar. Dívidas acumuladas e recursos não repassados aos cofres públicos. Lamentável.

Mas a mudança, além da retirada de direitos, vai também na própria entrega do nosso patrimônio. É lamentável que isso aconteça. Esse decreto que foi falado aqui, o Decreto 9.048, dizem que é um decreto modernizante, que vai desentravar a possibilidade dos investimentos. Eu não vejo. Porque eu quero ver quem é que vai se animar com esse Decreto 9.048 para

investir na estrutura aeroportuária que nós precisamos, por exemplo, na Região Amazônica. Pelo contrário, o decreto só serve para ampliar até 70 anos - 70 anos! - as concessões para a iniciativa privada.

Então, eu faço essas observações, compreendendo e destacando a importância de a gente corrigir pelo menos aquilo que é possível corrigir, fazendo um apelo, registrando aqui o apelo: devolvam, abram novamente o Eduardinho. Isso para nós é simbólico, isso para nós é muito importante, e há como, a curto prazo, a Infraero obter lucro com o seu funcionamento. Porque, senão, como ele fechou, vai continuar lá, às traças, sem nenhuma decisão em relação a ele.

Muito obrigada.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA (*Fora do microfone.*) - Presidente...

Senadora Vanessa...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não, Ministro.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Eu queria pedir aqui uma quebra do protocolo, porque não acho justo que eu responda ou que eu faça... Primeiro, porque a gente concorda em algumas coisas e discorda em outras. Mas eu não posso fazer nenhum comentário, seria indelicado da minha parte, na ausência de V. Ex^a.

Primeiro, eu quero lhe agradecer mais uma vez a oportunidade de vir aqui apresentar o Ministério, o programa, o que nós estamos fazendo. Eu acho que é uma obrigação do gestor do Executivo prestar contas do seu trabalho ao Poder Legislativo.

Eu quero aqui começar pelo Eduardinho. Quanto ao Eduardinho, eu tomei conhecimento há pouco tempo, inclusive alertado por V. Ex^a e pelo Senador Eduardo Braga, e chamei a Infraero e pedi para que se suspendesse qualquer processo no aeroporto, até que nós tivéssemos uma conversa com a Bancada federal do Amazonas, para que a Infraero possa apresentar a proposta para o Aeroporto Eduardinho. Mas o que me foi colocado, o que me foi passado pela Infraero é que não haverá o fechamento do Eduardinho. O Eduardinho é um aeroporto adjacente ao Aeroporto de Manaus, que hoje tem lá voos executivos em boa parte. A Infraero está passando essa operação para o Aeroporto de Manaus, que tem capacidade, pode prestar o serviço com melhor qualidade, maior conforto, e o Eduardinho serviria... O propósito da Infraero é um projeto comercial. É exatamente isso que a senhora falou.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Mas o aeroporto estava funcionando muito bem.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Tudo bem. Talvez o *timing* tenha sido equivocado, enfim, mas o que eu posso garantir à senhora é que nenhuma medida será tomada sem se ouvir a Bancada do Amazonas. Então...

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - A informação que nós temos é que ele já foi desativado dia 1º. Não foi desativado?

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Então, ótimo. Então, eu agradeço. Maravilha.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Eu vou marcar essa reunião o mais rápido possível, Senadora Vanessa.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Vamos, com a Bancada do Amazonas. Perfeito.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Senadora Vanessa, em relação ao mutirão de privatizações, eu queria deixar registrado que, primeiro: nós não temos um mutirão de privatizações ainda no Brasil. Eu, pela visão de Estado que tenho, que é diferente da visão de Estado que V. Ex^a tem - é absolutamente natural -, gostaria muito que nós tivéssemos realmente esse fluxo de recursos para a privatização de ativos na área de infraestrutura. Pela desconfiança, pelo momento que o Brasil passa, isso ainda não é possível.

Mas eu quero fazer um registro importante: primeiro, não houve presidente no País que concedeu e privatizou mais do que a Presidente Dilma Rousseff. Ela privatizou mais do que o Presidente Collor, o Presidente Itamar, o Presidente Fernando Henrique e o Presidente Temer juntos: PIL 1, PIL 2, o programa dos aeroportos, enfim. Então, esta é a verdade: houve um grande programa de privatização, e - aqui para nós - com privatizações e concessões extremamente problemáticas. E aqui eu não quero pôr culpa no governo A, no Governo B, até porque lá, em 2013, o Brasil estava muito bem, muito rico, o estudo de demanda para esses contratos previa um crescimento de 3,5% do PIB ao ano, e não foi o que a gente viu. Então, não é isso.

Quero dizer que realmente eu concordo: o primeiro lote de privatização foi extremamente danoso à Infraero, extremamente danoso - eu já mostrei aqui em números -, apesar de; ele foi danoso à Infraero, apesar de ter sido extremamente benéfico ao sistema aeroportuário brasileiro. Nós não teríamos, se não fosse por via de recursos privados, jamais, o Galeão como a gente tem hoje, Guarulhos como a gente tem hoje, Viracopos como a gente tem hoje, Brasília como a gente tem hoje.

Agora, quero aqui registrar também que esses quatro aeroportos que nós concedemos agora no Governo nesse programa de concessão, esses quatro aeroportos, já estavam absolutamente definidos e estudados pelo governo anterior. A definição de Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis são decisões tomadas no governo anterior. O que nós fizemos foi alterar a modelagem, livrar a Infraero dessa conta para garantir a sua sustentabilidade. E nós já demonstramos aqui, também, inúmeras medidas desse Governo que ajudam a estabilizar a Infraero.

Em relação a aeroportos superavitários e deficitários, isso é exatamente o que nós estamos fazendo a partir de agora. Nessa nova fase de concessão - se é que ela vai acontecer ainda nesse Governo ou no próximo -, nós vamos fazer concessões em blocos; em blocos com aeroportos superavitários e deficitários, para que a Infraero não perca só o filé. Quem levar o filé vai levar o osso também.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Mas em março foi só o filé, não é, Ministro?

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Foi, mas isso já estava programado desde o governo anterior. Mas a Infraero não participou, não pagou metade da conta; ela agora recebeu dinheiro do PDV dos concessionários; nas concessões anteriores, ela ficou com 49%, mas não manda em nada. Só teve prejuízo a empresa. Nós mudamos a modelagem e vamos aperfeiçoar o programa agora, justamente com essa indicação e sugestão que a senhora concorda, que é fazer - se fizer - em bloco.

E aqui, só para me referir: a 319 é uma rodovia fundamental para a Amazônia, e nós voltamos a atuar nela. Nós não tínhamos licença nem para a manutenção, nem para fazer manutenção. Agora nós conseguimos a licença, e o DNIT voltou a atuar.

Mas eu quero aqui, Senadora, agradecer. Eu acho que as críticas, as sugestões são fundamentais para que a gente alinhe e adeque as políticas. Claro, a visão de Estado é diferente do governo anterior para o Governo atual e de um Parlamentar para outro.

No mais, eu só quero agradecer.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Ministro, e obrigado...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Acir, queria só pedir a compreensão de V. Ex^a. Eu vou ter que sair agora com a Senadora Vanessa, pois nós temos uma reunião aqui da Bancada feminina, mas eu vou voltar...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sem dúvida.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... porque eu estou inscrita para, enfim, fazer aqui algumas questões ao Ministro.

E quero dizer, Ministro, que nós vamos ter muita oportunidade para fazer esse debate da questão. Inclusive, desde já, o senhor já está convidado a ir à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que é presidida por mim, em setembro, para que a gente possa dar continuidade a esse debate, inclusive o debate do tema da privatização. Porque V. Ex^a sabe que, na época do Governo Dilma, houve uma exigência do mercado, daí a Presidenta na época - não foi a privatização; foram concessões, exatamente, que foram realizadas, porém tendo todo o olhar cuidadoso com relação ao papel da Infraero.

Mas, Senador Acir, vamos respeitar a ordem dos inscritos, viu?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Isso. Obrigado, agradeço.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vou lá e voltarei, porque quero falar, inclusive, sobre o meu Rio Grande do Norte.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Obrigado, Senadora.

Pela ordem de chegada, o Senador Flexa Ribeiro com a palavra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente Senador Acir Gurgacz; Sr. Ministro Maurício Quintella, dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Sr^{as} Senadoras, Srs. Senadores, eu quero, primeiro parabenizar os autores do requerimento que convidou o Ministro Quintella para estar aqui conosco. É um Ministério importante para o Brasil como um todo e em especial para a nossa Região, Senador Acir, Senador Wellington Fagundes, que necessita de estradas, de aeroportos, de portos...

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

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - ... ferrovias, porque todos nós queremos integrar a Amazônia ao Brasil para que possamos continuar ajudando o desenvolvimento do nosso País.

Eu vou fazer cinco perguntas, ou melhor, quatro, e pedir a V. Ex^a ao final o obséquio de assistirmos a um vídeo de quatro minutos, para o Ministro.

A primeira, Ministro. Eu não pude - peço desculpa - ficar o tempo todo ouvindo a sua apresentação e dos seus auxiliares. Eu tive que relatar dois itens da pauta da CAE. Então, eu fui até lá, relatei os dois e retornei aqui. No início da sua apresentação, havia uma transparência aqui, uma projeção falando sobre os aeroportos regionais. E eu lembro que havia o número de 58 aeroportos na primeira etapa.

Quanto a esses aeroportos, Ministro, eu fui o Relator da medida provisória que criou um plano nacional de desenvolvimento da aviação regional. Lembro que àquela época a medida provisória que veio da então Presidente Dilma não dizia nada - não dizia o que era aeroporto regional, o que era rota regional -, só definia que existia o plano. E nós fizemos um parecer definindo isto tudo: o que era aeroporto regional, até 800 mil passageiros-ano; o que é rota regional; qual o modelo do avião para que pudesse haver o subsídio; diferenciamos o subsídio para a Amazônia. Porque lá a aviação regional é para salvar vidas. Ali, a gente só anda por estrada - V. Ex^a vai ligar toda a Amazônia ali, com certeza absoluta, pelo menos fazer o lançamento das rodovias necessárias - e pelos rios. Então, temos que ter a aviação fortalecida.

Então, eu perguntaria... Primeiro, essa lei que criou o Plano da Aviação Nacional foi sancionada no dia 19 de janeiro de 2015. É a Lei 13.097. Até hoje, Ministro, ela não entrou em...

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

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Não foi regulamentada. Não sei se ela vai ficar igual à Lei Kandir, que está para ser regulamentada desde 1996; nós estamos em 2017, e agora o Supremo Tribunal Federal definiu que ou o Congresso regulamentava ou o TCU vai fazê-lo. Ou seja, dando puxão de orelha em todos nós aqui, tanto no Senado, quanto na Câmara.

Então, eu perguntaria... Faça esforço - podemos juntos, Senado e Câmara - junto ao Presidente Temer para regulamentar isso. Porque, para você ir de Belém a Redenção, você paga em torno de R\$4,5 mil uma passagem. É melhor ir passar o final de semana no exterior: Miami é dois mil e pouco, Lisboa é também dois mil e pouco, saindo de Belém. Você vai e volta por, vamos dizer, R\$2,5 mil. Para ir a Redenção, dentro do Estado, e voltar são R\$4,5 mil. O Senador Jorge Viana vive colocando aqui que para ele vir de Rio Branco para cá paga R\$6 mil se tirar em cima da hora. Eu não sei quanto ao Senador Acir também, mas é terrível esse preço das passagens.

E, junto com a questão da regulamentação, quais seriam os aeroportos no Pará dentro do grupo de 58? Parece-me que são sete ou oito aeroportos. Quero saber quais são eles para ver a prioridade que foi dada.

Segunda, Ministro: a duplicação da BR-316. A duplicação da BR-316 é um trabalho da Bancada do Estado do Pará há décadas. Agora, para o Orçamento de 2017, a Bancada fez uma emenda impositiva para a duplicação da BR-316, de Castanhal até Santa Maria. Então, eu pergunto a V. Ex^a: qual é a data prevista para início das obras dessa duplicação? Porque é uma duplicação feita em função de um esforço dos 20 Parlamentares da Bancada do Pará pela emenda impositiva. E alguns lá no Estado se autointitulam autores, Senador Acir, de terem levado a duplicação. Quer dizer, é um esforço de Bancada, e chega um lá e diz: "é porque eu falei com o Ministro, falei com o Presidente, fui eu que trouxe".

E aí é importante deixar claro que nós, quando levamos recursos para o nosso Estado, não estamos fazendo mais do que nossa obrigação. Não existe dinheiro público. Não existe! Não há esse negócio de dizer que o dinheiro é federal, estadual. Não; o dinheiro é da sociedade, da população, que, pagando os impostos, contribui para o Tesouro da União, dos Estados e dos Municípios fazer o quê? Devolver em serviços aquilo que recebe em impostos da população.

Outra pergunta, Ministro. O Governador Simão Jatene está com um projeto para transferir o Aeroporto Brigadeiro Protásio de Oliveira, onde é feita a aviação, eu diria, regional de táxi aéreo, para o Aeroporto Júlio César - de Brigadeiro Protásio,

onde está o aeroclube, para o Aeroporto Júlio César, que é o internacional - e, lá na área do Brigadeiro Protásio, que é uma área já hoje central na cidade e estrategicamente posicionada, fazer um grande parque para a cidade de Belém.

Então, eu pediria a V. Ex^a que pudesse ajudar, acelerando esse processo. Eu conversei com o Presidente... O Senador Fernando Bezerra, meu xará aqui, sempre me auxilia, passando informações. Ele disse: "Aproveita, Flexa, que as coisas estão aceleradas, como fizeram em Campo de Marte agora." Podemos fazer no Campo do Brigadeiro Protásio lá ou do Júlio César.

Muito obrigado, Senador Fernando. Estamos juntos. Há alguma coisa da Bahia em que a gente possa ajudar também?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Sim, Pernambuco. Bahia é o Roberto.

Bem, outra pergunta, Ministro: com relação à 163, 230, 155, 158. São rodovias importantes. A 155 e a 158 estavam totalmente arrebentadas, sem tráfego. V. Ex^a várias vezes nos recebeu lá para falarmos disso. Mostramos fotos das carretas tombadas, perdas de vidas. Elas já foram licitadas, estão avançando. Eu só perguntaria qual a previsão de conclusão. E a 163 também. Eu disse a V. Ex^a que faltavam 180km, Senador Acir, para terminar a 163. Poderia ser concluído no Governo do Presidente Temer: 90km este ano, 90km ano que vem. E V. Ex^a me diz que vão faltar 25km. Faça um esforço para concluir esses 25, para o Presidente Temer ficar na história como o Presidente que terminou a 163. Essa obra tem 40 ou 50 anos.

Por último, eu pediria V. Ex^a que nós pudéssemos passar um vídeo de quatro minutos para apresentar para os Senadores, para a equipe - este é um momento importante - e para o Brasil, através da TV Senado, a Ferrovia do Estado do Pará, a Fepasa, que veio para substituir o tramo da Norte-Sul que vai ligar Açailândia à Fepasa e a Fepasa a Barcarena, para escoar os grãos lá de Mato Grosso, do Senador Wellington Fagundes.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passaremos o vídeo rapidamente. Aos quatro minutos nós vamos cancelar. Quatro, não é? Vou cronometrar aqui.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Acir, quero agradecer a V. Ex^a, ao Ministro e ao Secretário de Desenvolvimento, Adnan Demacki, que está presente.

Se alguém quiser mais alguma informação, está à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Seja bem-vindo, Secretário.

Passo a palavra agora ao Senador Presidente Fernando Collor.

O SR. FERNANDO COLLOR (Bloco Moderador/PTC - AL) - Muito obrigado a V. Ex^a, Senador Acir Gurgacz.

Cumprimento V. Ex^a, cumprimento o Presidente desta Comissão, Senador Eduardo Braga, todas as Senadoras e os Senadores aqui presentes e muito especialmente o Ministro Maurício Quintella.

Já há algum tempo estamos nos debatendo aqui, na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, com os gargalos que impedem o desenvolvimento da nossa infraestrutura com a celeridade com que nós gostaríamos que ela andasse, e verificamos aqui, num amplo debate que foi realizado, debate que durou dois anos de audiências públicas, que o primeiro grande gargalo do porquê de nossa infraestrutura não andar no ritmo da nossa capacidade de crescimento e/ou necessidade de crescimento era falta de mão de obra qualificada, em primeiro lugar. Inclusive o Senador Acir Gurgacz participou ativamente de várias dessas audiências públicas.

Em segundo lugar, a falta de projetos executivos nas obras empreendidas, sobretudo no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento. Em terceiro lugar, a falta de uma programação financeira, programação financeira essa que ficava extremamente prejudicada porque a falta de projetos executivos obrigava a que as obras fossem interrompidas de quando em vez ou de quando em sempre, e novas reavaliações fossem feitas em relação ao orçamento previsto para a consecução daquela obra. E isso, a programação financeira originalmente feita, não estava podendo, então, atender a esse aumento das demandas.

De modo que, assumir como V. Ex^a, Ministro Maurício Quintella, assume um ministério dessa envergadura, que abarca o setor de transportes, portos e aviação civil, exatamente três dos setores mais importantes para a nossa infraestrutura, é um enorme desafio, sobretudo quando o senhor assume um ministério como esse num momento de crise, num momento de dificuldades financeiras, orçamentárias, dificuldades de conseguir alocar os recursos de que V. Ex^a necessita para dar

cobro à enorme pressão que sobre V. Ex^a é exercida, e com justificadas razões, por parte dos parlamentares que aqui estão no Senado da República e na Câmara dos Deputados, exatamente para defender os projetos de interesse daqueles seus coestaduanos. Trata-se de um enorme desafio em que V. Ex^a se vem saindo muito bem.

Na minha avaliação, a sua interlocução com o Parlamento brasileiro, V. Ex^a que é um Parlamentar, tem sido ao nível de excelência. Hoje mesmo, aqui respondendo as perguntas que lhe foram formuladas, V. Ex^a deu uma demonstração cabal de que ouve o Parlamentar, ouve as bancadas dos Estados, e com essa audiência que V. Ex^a dá a essas nossas Bancadas estaduais, V. Ex^a toma as decisões com presteza, como foi o caso agora do Amazonas em relação ao aeroporto conhecido como Eduardinho, lá no Amazonas.

Com relação ao processo de privatização, em todo processo de privatização, não há como não suscitar debates e polêmicas. Todo e qualquer processo de privatização, em qualquer lugar do mundo, e não haveria de ser diferente no Brasil, como não o é.

E é verdade que V. Ex^a já pegou um processo de privatização em andamento, e V. Ex^a agora está tentando corrigir alguns equívocos que foram cometidos em passado recente, e recentíssimo, em relação a certos processos de privatização.

Esses processos de privatização não se deram conta de que era necessário misturar aquilo que aqui foi dito numa linguagem popular de dar não somente o filé, mas junto um pouco de osso. Ou seja, não privatizar somente, no caso específico dos aeroportos, aqueles superavitários, mas dar também, como uma contribuição ou como uma correlação de equidade no processo de privatização, aos vencedores alguns aeroportos que não são superavitários.

V. Ex^a está tentando corrigir isso agora e com muito êxito e com muito sucesso. Portanto, meus cumprimentos a V. Ex^a por isso.

De mais, desejo-lhe sucesso. Não é fácil ser Ministro dos Transportes, Aviação Civil e Portos. Como disse no início, são três setores cruciais para o processo de infraestrutura do Brasil e que vêm atravessando problemas sérios por falta de recursos. Somente a sua capacidade, a sua competência, a sua juventude para, à frente desse Ministério, enfrentar tantos desafios e desses desafios sair-se tão bem.

Portanto, as minhas palavras são no sentido de incentivá-lo a continuar nesse trajeto que V. Ex^a traçou para levar adiante a tarefa que lhe foi confiada como titular de um Ministério tão complexo como esse. Meus cumprimentos a V. Ex^a! Alagoas se sente muito bem representado com V. Ex^a no Ministério referido. Parabéns, Ministro!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador, Presidente Fernando Collor.

Passo a palavra ao Senador Ciro Nogueira.

O SR. CIRO NOGUEIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - PI) - Primeiro, quero saudar o meu querido amigo Maurício Quintela, agradecer a sua presença, sua belíssima exposição. Pude acompanhar a sua primeira exposição, mas, depois, tive que me ausentar para fazer alguns atendimentos no gabinete. Saúdo sua equipe.

Quero dizer, Ministro, da importância da sua gestão no Ministério. No que diz respeito ao País, esses desafios que você elencou são enormes, e criam preocupação em todos nós os cortes que o senhor tem recebido no orçamento da União. Eu acho que cabe a esta Casa e a esta Comissão fazer ver que é importante preservarmos o orçamento do Ministério dos Transportes pelos desafios enormes. Temos que encarar esse Ministério não como despesas, mas como investimentos econômicos que o País tem para destravar todos os gargalos que temos hoje na logística do País.

No que diz respeito ao meu Estado, desde que nós tivemos um Ministro lá atrás que foi João Henrique, nunca tivemos um Ministro tão acessível aos problemas de um Estado que são graves. É mais do que conhecedora a questão da nossa BR-135, da questão das nossas duplicações. Aqui agradeço até o operante, Dr. Valter, que está no comando do nosso DNIT pela sensibilidade.

Teresina é uma das poucas capitais, talvez não a única, que ainda não tem a duplicação das suas BRs, e a situação do nosso aeroporto é um desafio enorme. O senhor bem sabe disso. Então, existe uma expectativa muito grande no nosso Estado, em especial acerca da nossa Transnordestina.

Eu acho, pela expectativa que se tornou para a Região Nordeste e principalmente devido aos investimentos que já aconteceram, temos que dar uma solução para uma obra, no meu ponto de vista, que já poderia estar funcionando. Eu acho que foi um erro gravíssimo lá atrás termos tido duas frentes de trabalho. Já era para termos pelos menos uma delas em funcionamento se tivéssemos concentrado os recursos que já foram gastos, mas temos que dar uma solução para ela. Existe uma expectativa enorme, e muitos recursos já foram gastos. Temos a confiança no seu trabalho, na sua gestão e na de sua equipe para que façamos com que um setor importantíssimo da vida nacional, que é o de transportes, tenha os

investimentos necessários para que a melhoria da qualidade de transportes de passageiros no nosso País e principalmente de cargas, uma vez que um País como o nosso, pela dimensão e pelo que produz, tornou-se praticamente celeiro mundial. Então, meu abraço. Parabéns pela sua gestão!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passo a palavra ao Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Senador Acir Gurgacz, em sua pessoa, cumprimento a todos os companheiros que se fazem presentes a esta audiência, o Ministro Maurício Quintella e todos aqueles que o acompanham aqui.

Eu quero registrar que ontem tivemos a oportunidade de lá no meu Estado, Mato Grosso, ter uma audiência pública da Comissão do Senado do Futuro, bem como a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, para discutir exatamente a logística do nosso Estado.

Eu tenho sempre repetido: Mato Grosso é um Estado continental, de 900 mil km², campeão na produção de produtos agropecuários, da proteína animal, carne bovina, suína, aves, mais de 54% da produção nacional de algodão, milho, enfim, com terras extensas e com várias áreas de fronteira agrícola.

Na região do Araguaia, pudemos incrementar mais de 4 milhões de hectares para produzir. Eu tenho dito: só a região do Araguaia pode produzir tudo o que produz Mato Grosso, da mesma forma que Mato Grosso pode produzir tudo o que produz o Brasil hoje. Mas, por estar no centro do Brasil - Cuiabá, nossa capital, é o centro geodésico da América do Sul -, as distâncias para os portos são muito grandes. Então, a logística nossa é fundamental.

Ministro, primeiro, quero agradecer o dinamismo do seu Ministério até pelo gigantismo em que o Ministério se transformou. Mas, por outro lado, você consegue fazer uma política de conexão entre as alternativas de transporte. Isso facilita porque pelo menos pensa-se da mesma forma. Como que nós vamos fazer com que as ferrovias possam estar conectadas com as hidrovias, com as estradas? Nosso País optou muito pelo rodoviarismo, e temos que mudar essa matriz porque, no caso de Mato Grosso, para chegar ao Nordeste, uma saca de milho produzida no norte de Mato Grosso, o frete chega a 50% do valor do produto. Ou seja, para competir, Senador Collor, nessas condições, tem que ter uma produção e uma alta produtividade e, mesmo assim, nós conseguimos exportar a soja para todo o mundo e os outros produtos.

Então, quero agradecer, Ministro, porque, em seu nome, esteve lá o Dr. Valter Cassimiro, representando o DNIT; quero agradecer ao Dr. Luiz Antônio, Diretor de Engenharia, que representa, também na diretoria, o Mato Grosso; ao Adalberto Tokarski, que esteve lá também falando em nome da Antaq; e ao Dr. Francisval - a EPL esteve presente. O próprio Ministro teve oportunidade de falar, mesmo que tenha sido por conferência por telefone, e deixou também a sua mensagem.

Aqui estão, nesta audiência, a nosso convite, vários prefeitos; está aqui também o movimento da Pró BR-242, e há poucos dias nós tivemos um evento lá em Mato Grosso exatamente para viabilizar as obras necessárias da 242. A 242 é uma rodovia Leste-Oeste que integra todo o Mato Grosso. Na verdade, ela sai da Bahia. É uma rodovia que vai integrar o Brasil inteiro. Passa pelo Tocantins do nosso Senador Vicentinho, por toda essa região do Araguaia, e vai integrar também a região norte do Mato Grosso e a Amazônia.

Então, temos esse trecho construído, lá de Santiago do Norte até Sorriso, com essas obras há algum tempo, e faltavam as pontes, porque não havia licença ambiental. Então, muitas pessoas, muitas vidas se perderam ali porque é uma estrada asfaltada, e tem que se fazer o desvio, de repente, de uma ponte. À noite normalmente aconteciam acidentes. Ontem, nós lançamos, com o DNIT, a construção dessas pontes. Venceu-se essa dificuldade de mais de dois anos para conseguir a licença ambiental.

O restante da obra também depende ainda da licença ambiental, e lá foi lançada exatamente a licitação dos componentes indígenas da região, todo o estudo do Parque Nacional do Xingu. Mas, infelizmente, Sr. Presidente, vimos a imprensa, na semana passada, praticamente querendo mostrar que aquilo ali era um interesse específico do Ministro da Agricultura, Senador Blairo Maggi, que tem uma fazenda que passa na região. Mas, na verdade, são mais de quatro milhões de hectares que vão promover o desenvolvimento de uma região. É claro que o Senador Blairo Maggi é um grande produtor e promoveu, com tantos outros produtores, o desenvolvimento de Mato Grosso, seja pequeno ou grande.

Então, queremos aqui, Ministro, em nome da sociedade mato-grossense, dizer que Mato Grosso, além de estar ajudando muito o Brasil, precisa muito dos investimentos em infraestrutura porque somos um Estado-solução, exatamente para produzir alimento farto e barato para a cesta básica brasileira e ainda exportar, como nós temos feito - o Estado e a Região Centro-Oeste.

Mato Grosso está todo na Amazônia Legal. Nós temos mais de 60% do nosso território preservado. Essa produção agrícola fenomenal toda está em apenas 13% do território. Agora, nós temos lá também uma legislação ambiental extremamente

rígida. O Terra Legal nasceu em Mato Grosso, com todas as exigências. E agora também o Presidente editou a medida provisória que trata da regularização fundiária, o que é fundamental, porque os assentamentos do Incra, os assentamentos de um modo geral... Quando você coloca uma família sem condições financeiras, sem o documento para acessar o banco, sem condição nenhuma, sem pesquisa, sem apoio, ele vai degradar muito mais. Isso é o que acontece na maioria dos assentamentos, porque falta terra, falta infraestrutura.

Então, agora, com essa condição, nós vamos poder... Só no Mato Grosso 70 mil propriedades poderão receber o documento. E vai precisar de mais estradas, vai precisar de mais possibilidades de escoamento.

O Mato Grosso começou todo seu desenvolvimento através da Hidrovia Paraguai-Paraná, que depois foi abandonada porque disseram que havia impacto ambiental. Aquilo que funcionou tanto tempo teve que parar. Mas, felizmente, hoje, também pelo trabalho do Ministério, já estamos lá recuperando a estrada que liga Cáceres a Porto Morrinhos. E eu sempre tenho dito, Senador Acir, que hoje, com a tecnologia existente, os rios não têm mais que se adaptar às embarcações; a tecnologia permite que as embarcações se adaptem aos rios, às condições de cada hidrovia. Por isso, também a Hidrovia Araguaia-Tocantins é fundamental, além de outras tantas, assim como as ferrovias.

No passado, nós chegamos a ter 35 mil quilômetros de ferrovias; hoje nós temos 12 mil funcionando no Brasil. A ferrovia chegou à minha cidade-natal, Rondonópolis, mas nós queremos que ela avance, que chegue a Cuiabá e vá à frente. A ferrovia Ferrogrão, sobre a qual discutimos tanto... Inclusive, a medida provisória. Tudo isso é uma discussão para que a façamos o desenvolvimento, mas, claro, respeitando a questão do desenvolvimento socioeconômico e ambiental. Nós precisamos disso, até porque nós queremos o Selo Verde para exportar para todo o mundo.

Outro aspecto que também foi uma polêmica foi o decreto dos portos.

Ministro, quero aqui registrar mais uma vez: esse decreto dos portos foi fruto de uma comissão interministerial criada pela Casa Civil. Fizemos mais de 40 reuniões sob a sua liderança - e aqui eu falo como Presidente da Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenagem -, discutindo com toda a sociedade, inclusive com o setor empresarial, que é o que toca.

Então, o decreto, tenho certeza, é uma segurança a mais para as pessoas poderem investir. Nós não podemos pensar em investimento de médio e longo prazo, de 30 anos, de 50 anos, sem ter segurança jurídica, e no Brasil hoje é esse o problema. Os investidores não têm segurança jurídica, e isso nos atrapalha a poder gerar mais emprego e mais riqueza no País.

Então, a maioria das concessões que foram feitas, tanto dos aeroportos quanto das rodovias, está sendo entregue, porque houve um compromisso de governo de financiamento pelo BNDES, e simplesmente os recursos não estão sendo liberados. Então, uma concessão como a da 163, que foi feita, no meu Estado, para 800 quilômetros e no Estado vizinho de Mato Grosso do Sul para mais 800 quilômetros... E são empresas diferentes que estão na mesma situação, abandonando. E, só com a melhoria que foi feita na estrada, principalmente no trecho de Rondonópolis a Cuiabá, já melhorou. Esse trecho, segundo a Polícia Rodoviária, é o que tem o maior volume de acidentes frontais do Brasil. E o acidente frontal normalmente representa a perda de vidas, um impacto muito alto na saúde, enfim, um custo social muito grande. Então, só com aquilo que foi melhorado, já diminuí 42% dos acidentes.

Então, o caminho está certo. Temos que procurar fazer as parcerias, procurar os investimentos nacionais e internacionais, mas temos que ter segurança jurídica. Então, hoje, esse decreto vai facilitar os investimentos. Eu sou, inclusive, autor de uma PEC, porque nós temos que trazer estabilidade. Não pode um contrato ser mudado de acordo com o governo de plantão que se estabelece. Tem que ser política de Estado, não política de governo.

E aí eu quero parabenizá-lo porque acho que as coisas caminharam de forma positiva. A modernidade necessária às alternativas e principalmente os decretos, enfim, as normativas para diminuir a burocracia estão sendo feitas. Na área dos aeroportos, inclusive, também no meu Estado nós temos o segundo maior aeroporto em área do Brasil, que é o Aeroporto de Várzea Grande em Cuiabá. E está sendo feito um projeto de concessão, mas não é só o de Cuiabá também, como V. Ex^a colocou. Vai comer o filé e o osso. Também junto, no pacote, entrarão os aeroportos do interior - Barra do Garça, Rondonópolis, Sinop, Alta Floresta -, exatamente para que se possa fazer uma integração.

Então, em nome da população de Mato Grosso - e aqui também está o nosso coordenador, o Deputado Victório Galli, o suplente também lá da área de Sorriso, o Xuxu Dal Molin -, em nome de todos, falo aqui, porque nós, da Bancada de Mato Grosso, já nos reunimos. Quero dizer que nós apoiamos porque entendemos que esse é o melhor caminho. Com áreas tão grandes, com a necessidade de investimento em estrada, em rodovia, em extensão muito grande, o Governo não vai dar conta de fazer isso sozinho. Então, é isso que nós queremos inclusive apoiar, apoiar essas iniciativas, mesmo alguns querendo questionar se isso vai beneficiar esse ou alguém, nós queremos que beneficie a todos, que gere emprego e que gere novas oportunidades para a população.

Portanto, contem com o Mato Grosso, contem com o nosso apoio e, claro, também como parceiro do Partido, tenho certeza de que o ministério está em boas mãos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passo a palavra ao Senador Vicentinho.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Sr. Presidente, Senador Acir, demais colegas, estimado Ministro, eu o cumprimento e estendo também os meus cumprimentos ao Dr. Valter, Diretor-Geral do DNIT, que se encontra ali, um grande amigo; ao Dr. Mario, da Valec; ao Dr. Dario, da SAC (Secretaria de Aviação Civil), que aqui se encontra; ao Dr. Mário, de portos; ao Dr. Adalberto da Antaq; e ao Dr. Claret, da Infraero, que também é um grande amigo que está presente nesta audiência.

Meu estimado Ministro, eu vim com muita alegria, com muita honra, com muito prazer para encontrá-lo nesta audiência. Vou na linha do Presidente Collor, com um acréscimo: V. Ex^a, Ministro, engrandece os alagoanos e os brasileiros. V. Ex^a é um grande brasileiro, e os tocantinenses que aqui represento têm muita gratidão pelas ações que lá tem desenvolvido, em todas as áreas. Na área da aviação, o Aeroporto de Araguaína, agora no mês que vem, vai ser uma realidade, Presidente. Já há R\$41 milhões - acabei de me informar com o Dr. Dario - para o Aeroporto de Araguaína. As obras da BR-242, que se estende de Luís Eduardo, descendo a serra, ali em Taguatinga e vai até Gurupi e à Ilha do Bananal, estão em pleno andamento. É importantíssima essa obra, que, inclusive, foi idealizada por Juscelino Kubitschek. Ele idealizou a Belém-Brasília e a 242, que era para ligar o Atlântico ao Pacífico. Na época, fez até o hotel na Ilha do Bananal para atrair investidores, turistas, etc.

Portanto, essa BR deveremos inaugurar no ano que vem. É uma obra importante que, neste momento, cobre a ausência da Fiol; ou seja, toda a produção do oeste da Bahia passa a ir para a Ferrovia Norte-Sul pela 242 até o modal de Gurupi. Então, é uma obra de suma importância para os tocantinenses, os baianos e o povo brasileiro.

Então, como disseram os oradores que me antecederam, num momento difícil da vida nacional na questão da economia, V. Ex^a tem dado prioridade a obras estratégicas, que vêm somar, naturalmente, e reforçar a questão da economia nacional. A sua pasta tem grande relevância, como já foi dito. Temos lá portos, aeroportos, e isso não é fácil administrar.

Portanto, de forma muito simples e muito rápida, para colaborar com o tempo, Presidente, como Líder do PR aqui no Senado Federal, com muita honra, quero dizer que V. Ex^a engrandece a todos nós, Senadores do PR, aqui no Senado Federal. E, naturalmente, a amizade vai-se expandindo aos demais partidos. Destaco o seu preparo, a forma rápida de raciocínio, de atendimento a todas as Bancadas. Como coordenador também da Bancada do Estado do Tocantins, todas as vezes em que marcamos uma audiência, você, Maurício, nos recebe tão bem com a sua equipe. Portanto, nós só queremos registrar a nossa satisfação de tê-lo nos quadros do Partido da República. Não é isso, Hélio?

Assim, eu só quero encaminhar, Presidente, o que o Senador Wellington já colocou e que é de muito interesse do Mato Grosso e do Tocantins, até porque somos dois Estados que, desde quando se descobriu o Brasil, nós não nos comunicamos por terra. Nós não temos uma ponte sobre o Araguaia, e o Araguaia não pode ser divisor; tem de ser de união. Dois Estados brasileiros que não se comunicam são o Tocantins e o Mato Grosso. Somos vizinhos fraternais e precisamos dar uma certa acelerada na travessia da ilha, claro que respeitando todos os indígenas que ali estão. O pré-projeto atende toda a questão socioambiental e cultural daquela região, e aí vai destravar... Aí, teremos efetivamente uma rodovia transversal leste/oeste, porque o eixo nacional é sempre norte-sul, as rodovias. Só de sul para norte e norte para sul. Vai cruzar do Atlântico ao Pacífico a 242. Então, eu gostaria de pedir bastante foco na travessia da ilha. Nós temos trabalhado muito, a Bancada do Mato Grosso, a Bancada do Tocantins. Os governadores, da mesma forma, do Mato Grosso e do Tocantins, têm dado um apoio muito grande nesse sentido.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - O outro, a 242, a travessia da ilha.

E, depois, por Mato Grosso está lá o Senador Wellington para lutar pela continuidade, e nós o apoiamos naturalmente, porque a do Tocantins está indo bem, o que é bom para Mato Grosso.

Para se ter uma ideia, Senador Collor, os produtores de São Félix do Araguaia buscam calcário hoje em torno de 600km de distância ou mais. De Formoso do Araguaia para São Félix são 80km. Então, o Custo Brasil vai lá para baixo. Você pode trazer os produtos para a ferrovia e voltar com os insumos lá, calcário e etc.

Se nós quisermos trazer um paciente de São Félix para Palmas, que apoia muito lá, ou é de avião, ou você tem que andar quase 800km.

Então, é complicado para as pessoas também, além do Custo Brasil, e o gargalo está dando 80 e poucos quilômetros só.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. *Fora do microfone.*) - E para os irmãos índios, que ficam lá, isolados.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Que passam a ter renda. Nesse projeto, os nossos índios passarão a ter lá aquele pedágio e vão ter uma renda e uma vida digna. De modo que é importantíssima essa travessia da Ilha para o Brasil.

O outro assunto, Ministro, é a questão da BR-153. Com o problema de a concessão não ter dado certo, o DNIT não pôde fazer a conservação da Belém-Brasília de Aliança do Tocantins para o Sul, Gurupi, e a estrada está esburacada e com problemas. Pela informação que tivemos do Dr. Eduardo Suassuna, do Superintendente, do Dr. Valter e de V. Ex^a, parece que já está na fase final para se começar uma recuperação, ou melhor, a manutenção. Isso é importante, porque a Belém-Brasília é uma rodovia com muito trânsito.

Por fim, cito a hidrovia Araguaia-Tocantins, e eu, como um beiradeiro do Tocantins, nascido ali, nas margens daquele rio, Presidente Collor, ainda muito jovem fui lhe receber como Presidente da República, sendo Prefeito da nossa cidade, Porto Nacional. Então, precisamos fazer com que o rio volte a ser navegável.

As hidrelétricas tiraram dos ribeirinhos a condição de ir e vir, e isso não é bom. Hoje, cada hidrelétrica corta o rio e assim corta a alma, corta o sentimento de todos os tocantinenses e todo aquele pessoal nativo, como eu ali. E quantas barcaças eu via, barcaças não, barcos menores, indo para Carolina, para Pedro Afonso, para Marabá, para Imperatriz, para Belém, iam e vinham. Hoje, não vão e nem vêm.

Então, não podemos fazer isso. Vamos ter as nossas hidrelétricas, mas com as nossas eclusas para tornar o rio navegável. Aí, seremos um País que atende a todos, inclusive às pessoas que lá moram. E essa voz vai estar aqui sempre em defesa das eclusas.

Lá, embaixo é Estreito - já está o derrocamento do Pedral do Lourenço - e Lajeado, mas pode fazer eclusa em Peixe, pode fazer em São Salvador, pode fazer em Canabrava, em Serra da Mesa e vir a quase cento e poucos, 200 quilômetros de Brasília. Você pode sair daqui e ir à Europa de navio, levando e trazendo desenvolvimento. Felizes, inclusive. Somos nós que temos a condição de um eixo em torno de 1,5 mil quilômetro de uma hidrovia no centro de um País. Então, não podemos deixar isso à margem de qualquer programa de desenvolvimento nacional.

No mais, Ministro, o nosso abraço. Registro a nossa admiração, a nossa amizade, porque fomos colegas, inclusive, na Câmara, V. Ex^a um grande Líder de Bancada. De modo que vim aqui lhe dar essa modesta palavra de admiração pela sua competência, pelo seu comportamento e pelo seu companheirismo.

Nós, do PR, temos muito prazer em recebê-lo. E é de forma unânime, V. Ex^a sabe disso, tanto na Câmara, quanto no Senado, os Parlamentares lhe apoiam integralmente, porque você, Maurício, é um grande companheiro partidário.

Portanto, fica aqui registrada essa satisfação de tê-lo aqui no nosso meio.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Vicentinho.

Passo a palavra agora à Senadora Fátima Bezerra.

Depois, o último inscrito, o Senador Fernando Bezerra.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Sr. Presidente, Ministro Maurício Quintella, quero, mais uma vez aqui, dar conhecimento de que, na condição de Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, formulamos o convite, inclusive o requerimento já foi aprovado, para que o Ministro também vá à Comissão de Desenvolvimento Regional, até porque é impossível pensar em desenvolvimento regional, pensar em desenvolvimento do turismo sem que discutamos aquilo que é essencial, infraestrutura, seja no campo portuário, na infraestrutura rodoviária, de ferrovia, aeroportuária etc. Quero, portanto, Ministro, primeiro, tratar aqui de algumas demandas muito importantes para a população do meu Estado, o Rio Grande do Norte.

Primeiro, falo da BR-304, que é a chamada Reta Tabajara, Ministro. Nós temos essa obra hoje paralisada em decorrência de um questionamento feito pelo Tribunal de Contas da União. Os auditores do Tribunal de Contas da União, no seu exercício de fiscalização da obra, identificaram uma série de irregularidades, foi feito o relatório, relatório esse, inclusive, que determinou ao DNIT a paralisação desta obra. Pois bem, quero, antes de mais nada aqui, em nome do povo do Rio Grande do Norte, solicitar que V. Ex^a, respeitados os devidos trâmites legais, desenvolva ações para que isso seja resolvido o quanto antes. Essa obra é muito importante para o nosso Estado, é uma obra que diz respeito à vida de milhares de pessoas que trafegam naquela via para adentrar exatamente no Rio Grande do Norte.

O trecho chamado Reta da Tabajara há muito se sonhava com a sua duplicação pelo quanto se fazia necessária, em função de ser um trecho extremamente acidentado e que figura nas estatísticas, infelizmente, por terem ocorrido muitas mortes naquele trecho, repito, Ministro, em função do contorno da rodovia. Por isso que, há muito tempo, se lutava por essa duplicação.

Finalmente, foi atendida ainda no Governo da Presidenta Dilma. A Bancada Federal do Rio Grande do Norte sempre participou intensamente desse debate, dessa luta, toda a Bancada Federal, inclusive o Deputado João Maia, à época, quando integrava a Bancada Federal do Rio Grande do Norte. Enfim, quero dizer da nossa alegria porque saiu do papel no Governo Lula e Dilma. Tanto é que agora estamos cobrando o quê? Que o Governo conclua. É o que estamos cobrando, ou seja, sua conclusão.

Volto aqui a fazer esse apelo para que V. Ex^a, com os Secretários, possam envidar esforços junto ao Tribunal de Contas da União para que essas pendências sejam equacionadas o quanto antes, porque, quanto mais tempo a obra passar paralisada, maiores serão os prejuízos para a população do Rio Grande do Norte.

Primeiro, Senador Acir, até pela própria depredação do tempo, que, por si só, já causa uma série de prejuízos e, depois, pelos prejuízos que estão acontecendo nesse exato momento, prejuízos que dizem respeito à vida das pessoas. Quero aproveitar aqui a presença do DNIT, do Dr. Valter e toda a sua equipe, para pedir também a sua atenção, porque, em função, claro, da realização da obra, o DNIT instalou várias lombadas. e o que é que está acontecendo agora? Com a obra paralisada, as lombadas, nesse exato momento, estão concorrendo para a insegurança maior naquela área.

Ou seja, os bandidos estão se aproveitando da obra paralisada e têm sido, infelizmente, constatados vários assaltos lá, ações criminosas, pondo em risco a vida das pessoas e dos motoristas que lá trafegam. Esse assunto, inclusive, foi levado ao conhecimento do Superintendente lá, do Rio Grande do Norte, Dr. Valter, que tem sido uma pessoa muito atenciosa, é de carreira etc. Ele tem dialogado com a comunidade, e nós fizemos inclusive um apelo para que, enquanto a obra está paralisada, fossem removidas essas barreiras, repito, pelo quanto de insegurança isso está ocasionando à população do Rio Grande do Norte, uma população que, infelizmente, hoje padece de viver em um dos Estados que apresenta os maiores e os piores índices de violência. E eu não digo isso com alegria, muito pelo contrário, até porque o problema da insegurança não é só do Rio Grande do Norte, não é um fenômeno isolado, é um problema hoje que afeta todo o País, mas no meu Estado, simplesmente, a situação se agravou muito, e muito, e muito mesmo. Daí por que a necessidade de que haja segurança nessas estradas, em virtude do problema da violência que se tem agravado cada vez mais.

Então, Ministro, objetivamente, fica aqui o meu apelo. Nós, Bancada, estamos fazendo nosso papel também, estamos indo, inclusive, ao Presidente do Tribunal de Contas, que é o Ministro Raimundo Carreiro. No entanto, evidentemente, é importante, sem dúvida nenhuma, que o Ministro e sua equipe possam desenvolver todos esses esforços, repito, para que o TCU tome uma posição e o DNIT possa retomar a obra, que não falte dinheiro e que ela seja entregue à população do Rio Grande do Norte no prazo previsto.

Quero ainda, com relação à área de infraestrutura rodoviária, também pedir a atenção de V. Ex^a e de sua equipe para a questão da manutenção. Está faltando dinheiro. Não há dinheiro no DNIT para se fazer manutenção, Dr. Valter. O dinheiro está muito pouco. Eu ando pelo Rio Grande do Norte - não vivo só no litoral -, percorro todo o Estado do Rio Grande do Norte, todas as regiões.

Vou aqui, por exemplo, dizer, Ministro, quais são as rodovias de responsabilidade do Governo Federal que estão em situação muito crítica, precisando de manutenção: a BR-427, Caicó-Natal, principalmente no trecho de Caicó-Jardim do Seridó. Nós estamos também precisando de manutenção na BR-226, trecho de Currais Novos a Pau dos Ferros.

Precisamos também urgentemente de manutenção na BR-406, de Macau a Igapó. Aliás, a BR-406 precisa não só de manutenção, porque pretendemos, no futuro, se Deus quiser, avançar, Senador Acir, no sentido de que ela seja duplicada. Essa BR é muito importante porque agora liga o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, uma região que seguramente tem um dos maiores potenciais do ponto de vista de promover o desenvolvimento do Rio Grande do Norte, não só pela questão do próprio aeroporto que está instalado lá, mas também pelo potencial de energia eólica que se concentra principalmente naquela região, pela questão do gás, pela questão do petróleo. Há muito tempo estamos lutando pela duplicação da BR-406, Macau e Igapó. Igapó porque é Natal, Natal-Macau. Mas, por enquanto, fica o nosso apelo aqui é para a manutenção. Seria muito bom que o Ministro pudesse ir ao Rio Grande do Norte. Nós iríamos botá-lo dentro de um carro para ver como estão uma tábua de pirulito esses trechos que mencionei aqui. E não é por falta, repito, da equipe local, não, Ministro. O senhor tem uma equipe muito competente lá, no DNIT. A questão é orçamento mesmo, e por isso o meu apelo.

Por fim, quero aqui me referir a uma outra importante infraestrutura lá do meu Estado e que está sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes - a Codern, a Companhia de Docas do Rio Grande do Norte. Essa Companhia de Docas, o

nosso porto, é muito importante para nós, é imperativo. Não há como pensar em um projeto ousado de desenvolvimento para qualquer Estado, e, no caso, o Rio Grande do Norte, se não dispusermos de uma infraestrutura portuária adequada. Eu estou falando de uma instituição, por exemplo, dialogando aqui com a Antaq, que gera, entre empregos diretos e indiretos, 25 mil empregos, lá no Estado do Rio Grande do Norte, uma estrutura portuária que, por dever de justiça, aqui nós devemos fazer um registro a respeito.

Nos governos do Presidente Lula e no primeiro mandato da Presidenta Dilma, houve significativos investimentos, principalmente no Terminal Salineiro de Areia Branca. Aliás, para alegria nossa, essa foi a primeira obra do PAC, concluída, em nível de Brasil, no Rio Grande do Norte. Foi exatamente a ampliação do Porto-Ilha, lá de Areia Branca, no valor de R\$220 milhões. Quanto ao Terminal Salineiro, não sei se o Ministro conhece, mas seria importante ir lá, fazer uma visita, porque na verdade é uma ilha artificial o Terminal Salineiro de Areia Branca, Senador Acir Gurgacz. E esse investimento, na época do governo do Presidente Lula, foi decisivo porque o Rio Grande do Norte é o maior produtor de sal. Nós respondemos por 95% da produção do sal do Brasil.

Então, concluindo, quero aqui dizer que do PAC, no governo Lula. E estamos agora passando para o PAC do Governo que está aí, numa situação dramática, Ministro, dramática. O Governo aprovou o teto de gastos, congelando investimentos. Depois disse que não ia aumentar imposto, mas aumentou já o imposto sobre a gasolina, sobre o gás de cozinha, cortou o PAC em mais de 30%. Por isso é que esse debate é importante. Qual é o impacto, Senador Acir, desse corte de 30% no PAC geral para os nossos Estados? Qual o impacto?

Por exemplo, a questão do Rio Grande do Norte, repito, do PAC Lula e Dilma, primeiro mandato, que foi de R\$220 milhões (Construção do Terminal Salineiro) ao PAC do Governo ilegítimo que está aí. O senhor me permita dizer isso, porque acho que o Governo é ilegítimo mesmo, do Sr. Michel Temer, porque nasceu daquela forma, mas o fato é: qual é o PAC, hoje, do Governo Temer? A Codern à míngua. A Codern simplesmente, nesse momento, do pouco que lhe foi para custeio, está usando para fazer investimentos mínimos. Isso é um crime, Senador Acir! E eu sei que o Ministro está sensibilizado com isso.

Eu quero só rapidamente dizer que, nesses últimos dois anos, de R\$100 milhões que foram destinados para a Codern, no Rio Grande do Norte, simplesmente, simplesmente, sabem qual foi o recurso repassado até o presente momento? Foram R\$100 mil, R\$100 mil. Isso levou a gestão da Codern, lá no Rio Grande do Norte, repito, nesse momento, a tirar o pouco que tinha para custeio para assegurar alguns investimentos mínimos que não podia deixar de assegurar. O fato, Ministro, que isso é um absurdo. A Codern, no Rio Grande do Norte, não tem dinheiro mais nem para pagar os seus servidores, os seus servidores!

Concluo, Ministro, dizendo que V. Ex^a também dispõe de uma equipe lá, coordenada pelo Engenheiro Emerson, de carreira, um homem muito respeitado, muito preparado. A Bancada Federal do Rio Grande do Norte já esteve com V. Ex^a, duas, três vezes. O Prof. Emerson já levou várias reivindicações e estará aqui novamente amanhã. Vai se reunir com toda a Bancada Federal do Rio Grande do Norte, ocasião em que vai discutir a questão da apresentação de emendas ao Orçamento Geral da União. Mas o apelo que faço aqui - vou concluir mesmo, Senador Acir - é para que V. Ex^a dê um olhar diferenciado ao Rio Grande do Norte.

Sei que a V. Ex^a, como Ministro, de maneira nenhuma apraz uma situação como esta, ou seja, de um PAC em que houve investimento no governo Lula, e agora temos o quê? Um PAC cortado. Nós temos agora os servidores que nem sequer têm o calendário de previsão do seu pagamento. Até porque para quem trabalha o mínimo que essa pessoa tem a exigir é o pagamento do seu salário em dia. E nem sequer isso hoje a Codern está tendo condições de fazer.

Renovo aqui o meu pedido para seja liberado dinheiro para investimentos, para a manutenção. O Porto-Ilha de Areia Branca, exatamente pela especificidade que tem - difere do restante do País - precisa de uma manutenção permanente. Se a Codern paralisar as suas atividades no Rio Grande do Norte, a falência não será só para o Rio Grande do Norte. Será um desastre para o Rio Grande do Norte, mas, como V. Ex^a sabe, com consequências gravíssimas para o Brasil, pelo quanto a produção salineira representa para a indústria química do País. Imaginem, um porto paralisado, repito, o reflexo para o Brasil em matéria de desabastecimento e o quanto o País ficará refém nessa área do sal.

Ministro, agradeço a sua atenção e espero sinceramente que o Ministério possa tomar providências concretas, concretas, a respeito, porque a Docas do Rio Grande do Norte, a nossa Codern, chegou ao fundo do poço. E lá nos temos uma gestão muito competente. Na verdade, a Codern está sendo vítima desse momento que a gente está vivendo em todo o País.

Então, fica aqui, repito, o nosso apelo, apelo para que sejam dadas as condições de funcionamento à Codern, no Rio Grande do Norte.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Com a palavra o Senador Fernando Bezerra, último orador inscrito.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar o nosso Ministro Maurício Quintella e dizer que eu não poderia deixar de trazer aqui a minha palavra no momento em que V. Ex^a participa desta audiência pública na Comissão de Infraestrutura. Não tive o privilégio de ouvi-lo porque estava em outro compromisso no Banco Central. Mas quero dar aqui um testemunho que, de certa forma, reforça as palavras daqueles companheiros, colegas, que me precederam.

Refiro-me ao trabalho de V. Ex^a à frente do Ministério dos Transportes, à maneira fidalga, companheira, amiga, objetiva com que V. Ex^a se relaciona com as Bancadas que têm assento no Congresso Nacional: sempre muito solícito, muito prestativo no receber, no encaminhar e nas diligências que toma junto a toda a sua equipe para que os Parlamentares possam ter a melhor resposta aos pleitos que lhe são apresentados.

Mas quero destacar duas iniciativas de V. Ex^a que tenho certeza marcarão a sua passagem pelo Ministério dos Transportes. A primeira delas é a nova modelagem para a licitação de aeroportos no Brasil. Que diferença! Que diferença! Antigamente, tínhamos aqui a montagem de grupos que estavam mais voltados para a viabilização da obra do que para a operação dos serviços aeroportuários, por preconceitos. Isso, por uma modelagem que, de certa forma, estreitava as oportunidades para alavancar novos investimentos.

E V. Ex^a, de maneira tranquila, de maneira aberta, transparente, contando com o apoio de toda a equipe do novo Governo do Presidente Michel Temer, brindou o Brasil com tremendo sucesso na licitação das novas concessões para operação dos aeroportos de Salvador, de Fortaleza, de Porto Alegre e de Florianópolis.

Nós conseguimos trazer para o Brasil os melhores operadores e os maiores operadores aeroportuários do mundo. E a licitação foi um tremendo sucesso do ponto de vista financeiro e do ponto de vista, sobretudo, do consumidor. Nós vamos agora poder ter nos nossos aeroportos a prestação de serviços de excelência, como nos melhores terminais aeroportuários do mundo.

Quanto à segunda iniciativa de V. Ex^a, foi preciso muita coragem, determinação, para vencer resistências. Trata-se da decisão do Ministério dos Transportes de promover a prorrogação das concessões dos terminais portuários. Todos nós sabemos que, quando chega próximo ao final do prazo de concessão, os concessionários deixam de investir. E V. Ex^a soube conduzir a mudança na legislação brasileira para se equiparar à legislação internacional, mudando o marco de 25 de concessão para 35 anos. Mas, com isso, V. Ex^a mostrou sensibilidade no momento em que a economia brasileira mergulhou na mais grave crise econômica da sua história.

Essa decisão, Sr. Ministro, refere-se a 30 portos públicos no Brasil. Ela endereça-se diretamente a mais de 170 terminais portuários. Com essa decisão, V. Ex^a abriu a possibilidade de investimentos no setor portuário brasileiro de mais de R \$20 bilhões.

E é isso que faz com que a economia brasileira comece a apontar numa outra direção. É por isso que nós estamos vendo a inflação cair. É por isso que nós estamos vendo os juros caírem. É por isso que nós estamos vendo a confiança ser retomada. É por isso que nós estamos vendo os empregos serem recuperados. E é por isso que nós temos confiança de que a economia brasileira em 2017 inaugura um novo ciclo. Vamos voltar a crescer. Há os que digam que vai ser 0,3%. Há outros mais otimistas que dizem que vai passar de 0,5%. Mas, com certeza, no ano de 2018, a economia brasileira, com decisões como essa que V. Ex^a tomou, poderá ter um crescimento superior a três pontos percentuais do nosso PIB, para que possamos manter essa trajetória de crescimento sustentável.

Por isso eu queria, como Senador de Pernambuco, Senador do Brasil, poder fazer esse registro à passagem de V. Ex^a no Ministério dos Transportes, V. Ex^a que é de Alagoas, que orgulha a sua terra, que orgulha o seu povo, mas orgulha todos nós nordestinos e todos nós brasileiros.

Queria, para encerrar, pedir a V. Ex^a que marque a visita à minha querida Petrolina. Nós estamos ansiosos para poder recebê-lo, para que V. Ex^a possa dar a ordem de serviço no alargamento da BR-407, que é uma travessia urbana muito importante para a mobilidade urbana de Petrolina.

Que V. Ex^a também possa, junto com o Dr. Walter e com o Dr. Claret, marcar a data para a entrega da certificação aeroportuária do nosso aeroporto Senador Nilo Coelho, que é importante. A fruticultura de Petrolina movimenta volumes superiores a seis mil toneladas de frutas via aérea. De setembro a março, são mais de 160 voos que vão passar pelo aeroporto de Petrolina. E a empresa que faz a exportação de frutas de Petrolina para Luxemburgo agora mudou o equipamento. O equipamento agora é o 747-800. E nós precisamos dessa certificação da Infraero para que não haja descontinuidade num importante mercado para o setor de frutas. Trata-se da fruta pronta para comer, *ready-to-eat*, da fruta que é colhida no

pomar e que, em 48 horas, está na prateleira do supermercado, portanto, por um melhor preço, conquistando os melhores mercados e importantes para os produtores de frutas do submédio do São Francisco, na Bahia e em Pernambuco.

Por isso, Ministro, quero parabenizá-lo pela presença, pela maneira como V. Ex^a aqui respondeu a todas as indagações e pelas indagações que ainda vai responder, mas coroar a sua presença aqui agendando essa visita a Pernambuco, desta feita a Petrolina, até porque V. Ex^a recentemente liberou recursos para a qualificação e a colocação de mais uma faixa na Saída Sul do Recife, que é a BR-101.

Serão investidos lá, meu caro Presidente Acir Gurgacz, mais de R\$160 milhões na qualificação da Saída Sul do Recife para Jaboatão dos Guararapes, na direção da BR-101, que nos liga a Alagoas. Esse foi um trabalho do Ministro Maurício Quintella que os pernambucanos reconhecem, o seu empenho, a sua dedicação, para que possamos hoje já celebrar. E brevemente as obras estarão sendo retomadas e iniciadas.

Mas Petrolina aguarda com muita ansiedade a sua visita, porque eu tenho absoluta certeza de que, além dessas duas iniciativas, outras serão anunciadas por V. Ex^a para beneficiar nossa região.

Muito obrigado, Sr. Ministro.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Com a palavra o Senador Hélio José.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Quero cumprimentar V. Ex^a, Senador Acir Gurgacz, pela direção dos trabalhos.

Cumprimento V. Ex^a, Ministro Deputado Maurício Quintella.

Cumprimento nossos colegas de trabalho das várias autarquias dirigidas pelo Ministério e também das secretarias.

Cumprimento de forma especial, Ministro, o seu compromisso com a estrutura pública, com o Governo e o seu compromisso com a infraestrutura, que é fundamental, porque, sem infraestrutura, ninguém consegue avançar.

Como Presidente da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura, sou profundo conhecedor do que significa uma ferrovia, uma rodovia, um porto ou um aeroporto para que possamos sair da situação de crise em que nos encontramos. Estou aqui à frente do nosso Presidente da Comissão de Orçamento, com quem trabalho junto, o Senador Dário Berger. E vamos trabalhar da forma melhor possível na Comissão de Orçamento, na CMO 2017, para garantir avanços nessas áreas importantes.

V. Ex^a, Ministro, é profundo conhecedor, e sua mão de obra, tanto no Ministério quando na Secretaria dos Portos, quanto na Secretaria de Aviação Civil, é exatamente a minha carreira, a carreira de analista de infraestrutura. E eu sei do empenho de V. Ex^a, junto, inclusive, com o Senador Bezerra, para sanar o maior problema que a infraestrutura tem nacionalmente, nos 15 Ministérios, que é exatamente a evasão dessa carreira tão importante.

V. Ex^a é testemunha. Eu quero que V. Ex^a fale aqui, ao vivo e a cores, o que essa carreira tem feito no Ministério dos Transportes, o que essa carreira tem feito na Secretaria dos Portos e na Secretaria da Aviação Civil, que é a sua mão de obra em 90% de todos os seus técnicos. Para garantir que esses projetos saiam do papel e andem, é importante quebrarmos o veto com relação ao ajuste. V. Ex^a ajudou, nós fizemos, o Governo concordou comigo, com o Bezerra, com o Jucá, com todo mundo, a colocar na Medida Provisória 765. E, lamentavelmente, alguns antipatriotas, alguns "antibrasil" fizeram com que o Presidente vetasse um acordo feito com a carreira e conosco aqui no Congresso Nacional.

Eu tenho conversado com o Líder do Governo, tenho conversado com todos os Líderes aqui. O Líder do Governo já deixou clara a inclinação de colaborar para que quebrems esse veto e garantamos que a infraestrutura realmente saia do papel nos diversos Ministérios, nos 15 Ministérios da infraestrutura nacional.

E não há nenhuma testemunha mais importante para mim, para o Brasil, que está nos assistindo, e para o próprio Governo do que V. Ex^a, que trabalha diretamente com 90% da sua mão de obra da minha carreira e que sabe o que significa a solução desses apenas R\$19 milhões, que é o impacto da minha carreira. Apenas R\$19 milhões no orçamento, meu nobre Relator Dário Berger, de bilhões que fazemos, até trilhões.

Então, é inadmissível. Eu quero fazer um apelo aqui, pois há vários Líderes partidários aqui. Então, na próxima análise de veto, nós precisamos quebrar esse veto. E o Ministro é nossa testemunha com relação a essa questão, para garantir que a infraestrutura saia do papel.

Além disso, Ministro, eu tenho uma pergunta, de que vou ser porta-voz, na verdade. Meu nível de servidor público me permite ser porta-voz da Associação Nacional da Infraero. O pessoal está muito preocupado com a forma, com a maneira dos leilões. Há ganhos, como o nosso nobre Senador Bezerra aqui colocou, mas há preocupações com relação à manutenção da Infraero, nobre Ministro, como essa empresa pública tão importante, como V. Ex^a ressalta, inclusive, na

sua apresentação, que fiz questão de ler toda, na íntegra. Refiro-me à importância dos pequenos aeroportos, aeroportos regionais que estão sendo recuperados pela Infraero e ao investimento que a Infraero tem feito.

Quando da venda dos aeroportos de Brasília, Confins e outros e outros, que eram os mais rentáveis do Brasil, o modelo levou a Infraero a ter um percentual que desse sobrevida à Infraero. O novo modelo de venda levou a Infraero a ter zero de participação, o que dá uma grande preocupação, porque foram quatro grandes aeroportos, aeroportos importantíssimos. E a Infraero agora perde renda para poder se manter.

Então, a preocupação é: como vamos fazer, primeiro, para manter a Infraero como essa empresa de excelência que é, com a história de Brasil, fundamental para os aeroportos não rentáveis, inclusive, mas que precisa ter joia da coroa para poder sustentar os não rentáveis. Como V. Exª e a SAC estão fazendo para poder a gente dar sustentação à Infraero? Isso é importante. Além disso, Ministro, para finalizar - estou vendo o meu amigo Acir Gurgacz -, porque o seu assunto é tão importante, e o Acir Gurgacz, como Presidente em exercício desta Comissão e nosso Vice-Presidente de direito, sabe da importância da sua pasta. Por isso que foi tão concorrida esta audiência pública, porque a sua pasta, que envolve aeroportos, portos, rodovias e ferrovias, é fundamental para o desenvolvimento do Brasil e do mundo. Daí essa concorrência. Eu tenho aqui uma série de perguntas sobre a questão das ferrovias e uma sobre a questão dos portos. Inclusive, meus colegas de lá fazem uma série de elogios ao Decreto 9.048 e declinam aqui uma série de questões que vão facilitar essa questão dos portos brasileiros, que vou passar a V. Exª para não declinar mais tempo aqui, meu nobre Presidente. E espero, em uma audiência nossa, a gente conversar sobre esses temas, que estou passando aqui, Tales, por favor, ao nosso nobre Ministro para a gente conversar.

Especificamente sobre Brasília, Excelência, você sabe que nós temos aqui um problema que é parecido com a maioria dos outros Estados também. Nós temos uma rodovia importante, que é quase chamada de rodovia da morte, que liga Taguatinga a Padre Bernardo. São cento e poucos quilômetros, onde todo dia morre um. Nós precisamos duplicar. Essa é a última saída de Brasília que falta fazer a duplicação. V. Exª estava construindo um projeto para poder permitir que onde já há rodovia e a situação já está antropizada não se necessitasse mais da questão do licenciamento, para não perder mais prazo e a gente poder fazer uma concessão. Eu precisaria ver de V. Exª, porque o público de Brasília, ansioso para poder ver... Nós, inclusive, fizemos essa proposta como emenda prioritária, em 2015, da Bancada de Brasília. Estou falando como coordenador da Bancada de Brasília. Nós precisávamos dar um jeito de resolver o problema dessa rodovia da morte, que liga Taguatinga a Padre Bernardo, ver uma forma. Se V. Exª conseguiu avançar na questão de liberar a segunda via, onde está antropizada... Se não conseguiu, o que nós podemos fazer para ajudar nisso? E como podemos dar encaminhamento àquela emenda prioritária que a Bancada de Brasília definiu no ano de 2015, que era a questão dessa duplicação?

Muito obrigado, Excelência. Obrigado, Acir. Desculpa prolongar. Eu, inclusive, dei as minhas perguntas lá por escrito para evitar muito tempo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Hélio José.

Passo a palavra agora ao Ministro...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não, Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. Pela ordem.) - Como foram muitos Parlamentares que falaram e também, dados os compromissos, a maioria não está aqui, eu gostaria de sugerir que o Ministro fizesse um resumo, e aqueles Parlamentares que aqui já não estão...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Exatamente. Dar prioridade para aqueles que estão aqui. E ele poderia, depois, encaminhar, se alguém fez uma pergunta específica, fazer, inclusive, com a sua assessoria, até porque também o combinado é que o Ministro ficaria aqui até 12h30. Ele tem um compromisso, inclusive, com o Bloco Modelador. Eu gostaria de sugerir, então, mas é o Presidente quem decide.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Eu passo a palavra ao Ministro para que faça as suas colocações.

O Senador Roberto Muniz está aqui pacientemente, foi o primeiro orador a usar da palavra e ficou até agora para ouvir as respostas do Ministro. Portanto, entendo que quem está aqui quer ouvir as colocações do Ministro.

Ministro, não é sempre que V. Ex^a tem a oportunidade de estar presente em uma audiência pública. Por isso, todos nós estamos aqui fazendo as nossas colocações devido à importância da sua pasta, do seu trabalho e da sua atenção para com todos os Parlamentares aqui do Senado.

Então, passo a palavra a V. Ex^a para que responda aos Senadores que aqui estão presentes.

Obrigado.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Obrigado, Presidente. Eu gostaria de saudar e agradecer também a presença do Senador Dário Berger, do PMDB, de Santa Catarina. É uma honra participar desta audiência com V. Ex^a. E dizer que, realmente, foi uma audiência muito rica, com oportunidade de a gente debater aqui inúmeros temas, temas que são caros para a população brasileira. E acho que a gente conseguiu, nesta manhã e já início da tarde de hoje, esclarecer. E outras audiências virão. Vamos poder dialogar outros temas de forma mais específica. Vou procurar agora responder os questionamentos dos Srs. Senadores.

Primeiro, o Senador Roberto Muniz, que discorreu sobre a importância da criação do MTPA, a junção de várias pastas em um único Ministério - sem dúvida nenhuma, isso vai ser fundamental para o planejamento, para se pensar o Brasil de forma integrada - e tratou da Fiol e Bioceânica. A Fiol, como nós falamos aqui na nossa apresentação, é uma rodovia importantíssima, que liga o Atlântico, através do Porto de Ilhéus, até à Norte-Sul, e poderá, sem dúvida nenhuma, ser o caminho de ligação ao Pacífico. Não há ainda nenhuma definição se vai por Açu ou se vai ser pela Fiol. São trajetos que estão sendo estudados. A Fiol leva uma grande vantagem porque é uma rodovia que tem sua primeira etapa praticamente pronta, já dentro do programa de concessão. E, como nós aqui falamos, há um entendimento firmado, que nós avançamos bastante, com o Governo da Bahia, a mineradora e a CREC, que faz parte do estado chinês. Então, sem dúvida nenhuma, acho que, ao final, a ligação entre Atlântico e Pacífico poderá se dar pela Fiol.

Então, eu queria, mais uma vez, agradecer as palavras de V. Ex^a.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Só para entender, a assinatura desse MOU, em setembro, automaticamente faz com que esse projeto esteja dentro do acordo Brasil-China?

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Não. O MOU é um protocolo de interesses. Ele, na verdade, tem por objetivo fortalecer os acordos que estão sendo firmados entre o Governo Federal, o Estado da Bahia, a Bamin e o *player* chinês, que é o que tem interesse na licitação da ferrovia, mas ele não é vinculante. O Fundo Brasil-China, esse que está consolidado, ainda não tem a definição dos projetos que serão...

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Ainda não tem?

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Não. Ainda não tem definição.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Então, poderá fazer parte?

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Poderá. E eu defendo que faça. Acho que esse é um dos projetos mais importantes. Se o chinês, realmente, vier a fazer parte desse projeto, eu acho que é o mais maduro que a gente tem hoje para ser financiado por esse fundo.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Era essa a posição, Ministro.

E a questão sobre o prazo da primeira etapa, se vai haver uma licitação finalizando a Fiol I.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Não. A Fiol I está contratada...

Não sei, Dr. Mário, se aquela primeira etapa, o primeiro lote...

O SR. MÁRIO MONDOLFO - A Fiol I está contratada nos lotes 1, 2, 2A e 3. O lote 4 foi feito uma rescisão contratual. É um trecho de 160 quilômetros, está com 77% dele pronto. E a gente está aguardando os estudos que estão sendo feitos pelo Governo da Bahia para tomar uma decisão se faz uma licitação única ou se inclui dentro do programa de concessão.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Na sua experiência, você acha que, se os estudos chegarem até outubro, a licitação seria quando?

O SR. MÁRIO MONDOLFO - A licitação... Os estudos vão definir qual o caminho que a gente vai tomar. A gente está pronto para a licitação no prazo de um mês mais ou menos.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - E estamos dando sequência à obra, até porque, quanto mais investimento público tiver, menor é impacto na concessão.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - O.k., Ministro. Muito obrigado.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Obrigado.

Parece-me que o Senador Flexa Ribeiro não está mais presente aqui, mas quero, primeiro, agradecer as suas palavras e registrar que ele tem sido um parceiro, um lutador pelos projetos de infraestrutura do Pará. Nós temos inúmeros investimentos hoje sendo tocados no Estado do Pará. Aqui eu quero registrar como exemplo a BR-163. Todos os senhores assistiram, no começo dessa safra, à interrupção do tráfego naquela rodovia, porque havia ainda três trechos que não estavam prontos. Nós tivemos uma precipitação muito forte, concentrada em um determinado momento em que se iniciou a safra. Ao mesmo tempo, nós temos uma supersafra, e quase 4 mil caminhões foram liberados para subir para os portos do norte do País por essa rodovia. Nós não tínhamos recursos em 2015 e 2016. Por isso que ela não foi concluída. Nós conseguimos reajustar os contratos, garantimos recursos no Orçamento. Dos três lotes que estavam inconclusos, dois já estão retomados pelas empresas dentro do cronograma. E um outro, que nós fizemos a opção, que era uma empresa que já tinha avisado ao Ministério que não iria performar, em uma região isolada, de difícil acesso. Nós fizemos uma parceria com o Exército. Estamos assinando, na semana que vem, esse entendimento. E o Exército Brasileiro vai entrar não só para executar uma parte do trecho da obra, mas para garantir a segurança do tráfego na próxima safra. E, com certeza, não teremos, no próximo ano, os problemas que tivemos este ano.

Quando o Senador falou que vão faltar 25 quilômetros, nós vamos acelerar para fazer o máximo que pudermos. O que vai faltar são 25 quilômetros de capa, porque a base da estrada, com pedra, vai estar pronta para evitar qualquer tipo de congestionamento. E essa é uma região realmente isolada. Aquele congestionamento aconteceu não só pelo atoleiro. O DNIT não conseguiu acessar a área que teve problema. Para os senhores terem uma ideia, o posto da Polícia Rodoviária Federal mais perto da região do problema fica a 750 quilômetros, só para se entender a dimensão que é este País e a complexidade que é uma obra dessa natureza. E espero que este ano a gente resolva de uma vez por todas.

E nós somos também um grande entusiasta da Fepasa, ferrovia que atravessará do norte ao sul do Estado do Pará. Ela é uma paralela à Norte-Sul, é uma paralela à Ferrogrão. E o Ministério tem dado - não só o Ministério, mas o PPI - todo o apoio técnico para que o Estado desenvolva esse projeto.

Eu queria saudar também o Senador Collor pelas suas palavras. Isso, vindo do meu Estado, é motivo de muito orgulho, muita satisfação. O Senador tem acompanhado a retomada das obras no Estado de Alagoas. Nós também temos investimentos importantes de infraestrutura no nosso Estado.

E o Senador citou alguns gargalos aqui que impedem o desenvolvimento da infraestrutura do País, como a falta da mão de obra qualificada, é uma verdade. Falta de projetos executivos foi o grande problema da Transnordestina, por exemplo. É uma obra que não começou de um porto nem começou da área que tem carga. Ela começou de Salgueiro, em Pernambuco, em direção a um porto, em direção a outro. Era uma obra que não tinha projeto executivo e foi sendo feita à medida que os projetos iam sendo finalizados, com problemas de licenciamento ambiental também, e que acabou culminando, fora a questão do arranjo de financiamento, na sua paralisação, até porque 90% dos recursos públicos que poderiam ser empregados na rodovia, na ferrovia, já foram empregados. E o Tribunal de Contas da União agora quer saber o quanto ela custa. E ninguém sabe quanto a ferrovia de fato custa, porque ela foi iniciada sem o projeto executivo.

Então, o Tribunal de Contas, acertadamente, determinou a paralisação dos repasses públicos. Ela pode até continuar com o repasse do parceiro privado. Nós estamos agora em uma fase - nós, não, a concessionária - de cumprir as diligências determinadas pelo TCU, que é o projeto executivo, quanto é que vai custar essa obra que começou com a perspectiva de 4,5 bilhões, depois passou para 7,5 bilhões. O Poder Público só pode financiar até os 7,5. A perspectiva era, antes da paralisação, de que essa obra custaria 11,2 bilhões, e hoje já está chegando a 13. Então, o Governo parou para resolver o problema e retomar essa obra, com projeto executivo feito, custo determinado, para que não tenhamos mais nenhum percalço durante o caminho. Uma obra fundamental para o desenvolvimento do Nordeste, para o desenvolvimento do País. Eu sou nordestino também, e nós temos todo o interesse de retomar essa obra o quanto antes.

Queria agradecer o Senador Ciro Nogueira também pelas palavras. Nós estamos tocando obras importantes no Estado do Piauí. Tanto o Senador Ciro como o Senador Elmano têm frequentado semanalmente o Ministério, acompanhando o desenrolar dessas obras. A grande preocupação é a Transnordestina, o aeroporto de Teresina, a duplicação das duas BRs que saem de Teresina. Aliás, Teresina é a única capital do País em que as BRs que saem da cidade não são duplicadas, com um movimento hoje já gigantesco.

Queria agradecer o Senador Wellington Fagundes também pelo apoio, pelas palavras, o Senador Wellington Fagundes que preside a Frenlog, que é a Frente Parlamentar de Logística, tem nos dado um apoio imenso no Ministério dos Transportes, feito a interlocução do Ministério também com o Congresso Nacional. Nós temos obras extremamente importantes no Estado do Mato Grosso, que é um grande celeiro de produção do Brasil de pecuária, de grão, enfim, e que precisa, claro,

de soluções logísticas para que a sua produção seja escoada de forma mais competitiva, com menor custo. E o Senador tem acompanhado o trabalho do Ministério.

Nós temos a 242, que ontem foi dada a ordem de serviço para a construção de oito pontes. Uma rodovia foi feita, mas as pontes ficaram para um outro momento. Nós estamos agora dando essa solução.

Estamos a pleno vapor na duplicação da BR-163. Vai sair agora a licitação dos componentes indígenas do Parque do Xingu, também fundamental para o Estado, dentre outras obras. A 158, o aeroporto de Cuiabá está em pleno vapor, os aeroportos regionais. Então, o Estado tem tido do Ministério o melhor tratamento, o tratamento possível para que se desenvolva, do ponto de vista de infraestrutura.

Ao Senador Vicentinho, da mesma forma, o nosso agradecimento pelo apoio, é o coordenador da Bancada do Tocantins. É um Estado que tem uma bancada extremamente ativa, que frequenta o Ministério, reivindicando e apoiando as obras que são importantes para o seu Estado. Nós temos agora, em pleno andamento também, a 242. Finalizamo-la, entregamos na semana passada, lá em Luís Eduardo Magalhães toda a parte da Bahia, e é uma obra que está em pleno vapor no Tocantins e também no Mato Grosso. É uma obra também de integração regional, um corredor de exportação.

A Senadora Fátima Bezerra eu queria também agradecer pela participação. O convite já está aceito para que possamos fazer um debate parecido, como esse, na Comissão de Desenvolvimento Regional. Eu quero lhe dizer, Senadora, que a Reta Tabajara é uma obra fundamental, estruturante para o Rio Grande do Norte. Era uma obra que estava paralisada, que nós retomamos agora no Governo do Presidente Michel Temer, e eu não discuto a importância que teve o governo da Presidente Dilma e do Presidente Lula para priorizar esse investimento. Foi paralisada como a maioria das obras no Brasil em decorrência dessa recessão financeira que todos nós estamos vivendo, a restituição fiscal.

Infelizmente houve questionamentos por parte do TCU. Eu, inclusive, estive visitando, fui na Reta Tabajara ver a obra lá, em andamento. E o DNIT está cumprindo as diligências, fazendo as respostas, e esperamos, pelas informações que eu tenho, que nós vamos conseguir destravar essa obra o mais rápido possível.

A questão das lombadas será revista pelo DNIT, é uma informação importante que a senhora nos traz. Eu quero dizer que o recurso de manutenção que a senhora reclama eu reclamo também. Reclamei, inclusive, nesta Comissão. Nós aumentamos já bastante os recursos de manutenção em relação a 2015 e 2016, mas ainda são insuficientes. Já tem sete Estados do País que praticamente consumiram os seus recursos de manutenção. E eu quero lhe dizer...

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - E o Rio Grande do Norte exatamente está nesse quadro, entendeu Ministro? Por isso o nosso apelo aqui, porque, enfim, dispensa comentários...

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - É claro.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... a necessidade da manutenção das estradas.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Para a senhora ter uma ideia, o DNIT chegou a investir, chegou no pico do investimento a investir quase 6 bilhões por ano em manutenção das nossas rodovias. De repente, esse investimento caiu, em 2015, para menos de 3 bi, e hoje nós conseguimos recuperar o orçamento para 3,7 bi, o que é ainda insuficiente. Nós tínhamos uma demanda e uma necessidade para poder manter a malha contente e melhorá-la a cada dia, de pelo menos 5,5 bilhões, 6 bilhões.

Mas é um programa prioritário do Governo. Eu tenho discutido isso com o planejamento diariamente, e não vai faltar recurso para a manutenção. Eu já tinha inclusive informado ao Presidente da Comissão, nós já estamos preparando a relocação de recurso de outras áreas do Ministério para que as manutenções, os programas de manutenção não parem nos Estados, até que o nosso orçamento seja recomposto. Esperamos que isso aconteça até o final do ano e demos sequência, enfim, às outras obras se Deus quiser, não é? O Dário pode nos ajudar.

Em relação ao porto, à Codern, a senhora tem absoluta razão: o problema não está só na Companhia Docas do Rio Grande do Norte; o problema está nas companhias de docas do Brasil. O Ministério, infelizmente, por força de lei, não pode intervir no custeio das companhias de docas. Elas têm, por obrigação de arrecadar, administrar sua arrecadação e fazer o seu custeio. O que podemos fazer é investimento, e que não deveria. As companhias de docas deveriam hoje estar preparadas, modernizadas para garantir suas receitas e fazer seus investimentos. Mas eu já recebi a direção da companhia. Nós temos conversado sempre, e o Ministério está à disposição para ajudar naquilo que é necessário.

E aqui eu cito o exemplo do Terminal Salineiro, um terminal fundamental. O sal faz parte da cadeia de inúmeros produtos químicos, farmacêuticos, enfim, da culinária. É um produto que não pode faltar. Parece que 90%, mais de 90%.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Noventa e cinco.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Noventa e cinco por cento do sal que é consumido e usado no Brasil vem do Rio Grande do Norte. Esse é um porto, é um porto-ilha que hoje, inclusive, está com um problema de manutenção e com um certo risco de ter vazamento. Nós já garantimos os recursos emergenciais para que não haja nenhum tipo de problema com o terminal salineiro. Estamos dependendo agora que a administração de docas faça a contratação.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mas, Ministro, permita-me aqui...

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Permito.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ...reforçar, porque, veja bem, V. Ex^a, quando coloca a questão do custeio, é de responsabilidade lá de docas. Perfeito, mas o que é de responsabilidade do Governo Federal é exatamente a parte de investimento. E é disso exatamente que nós estamos tratando aqui, ou seja, o Governo Federal simplesmente trancou o cofre mesmo, como se diz. E o que acontece nesse exato momento, Senador Dário: a Companhia Docas foi obrigada a tirar do pouco do custeio, por exemplo, para garantir o calendário de pagamento dos seus servidores para garantir que algumas infraestruturas mínimas em matéria de investimento sejam realizadas.

Então, é esse apelo aqui que eu quero colocar, até porque, tudo bem, eu não vou polemizar aqui, até porque não é o momento.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Claro.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu tenho uma visão diferente de V. Ex^a, uma visão completamente diferente, na medida em que V. Ex^a inclusive reconhece que esse porto, o caráter estratégico que ele tem não é para a indústria só do meu Estado, até porque, se ele paralisar, vai à falência do Rio Grande do Norte. Mas a importância que ele tem, como V. Ex^a mesmo reconhece, é para o Brasil, do ponto de vista da produção salineira, de 95% e o que isso significa para a indústria química no Brasil. De repente, quanto mais precária a atividade portuária no Rio Grande do Norte, maiores reflexos para o Brasil, pelo quanto o Brasil ficará refém por conta exatamente do desabastecimento.

Então, é nesse sentido que eu proclamo aqui, que eu, enfim, renovo o apelo de que o Estado brasileiro tem mais é que botar dinheiro mesmo. Está botando dinheiro em uma infraestrutura fundamental, importantíssima para o desenvolvimento, repito, extrapola os muros do Rio Grande do Norte, para o desenvolvimento do Brasil. Até porque, não é, Ministro, não se trata aqui de não reconhecermos a participação da iniciativa privada. Ela, inclusive, participa, só que, a meu ver, ela participa daquela forma que eu - aí é meu modo de vista - acho mais saudável, mais adequado, que é do ponto de vista da concessão. O Brasil não está abrindo mão do seu patrimônio. Ele faz a parceria privada.

O Brasil não está abrindo mão do seu patrimônio. Ele faz a parceria privada, e deve fazê-lo, mas através de um modelo de concessão, sem abrir mão do seu patrimônio. Essa é uma grande discussão com relação à Infraero que a gente fará em outro momento.

Reconheço a disponibilidade de V. Ex^a, que tem recebido a Bancada Federal. Nós vamos estar novamente com o Diretor-Presidente da Codern, mas faço este apelo aqui na Comissão de Infraestrutura, assim como tenho feito na minha Comissão, contando com o apoio dos nossos Pares: Senadores Hélio José, Dário, Wellington e Acir, repito, pela situação insustentável que a Docas do Rio Grande do Norte vive neste exato momento. Simplesmente sequer dinheiro para pagar aos seus servidores tem. Então, fica aqui o apelo, Ministro, para que, enfim, providências concretas sejam adotadas. Várias reuniões já foram feitas, mas infelizmente não avançaram do ponto de vista de responder concretamente a essa situação de penúria que vive a Docas lá no Rio Grande do Norte.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Muito obrigado, Senadora. Eu acho que não é momento para a gente polemizar. É uma visão de Estado diferente. Docas - não só no Rio Grande Norte, mas, no Brasil inteiro - precisa e deverá sofrer um processo de modernização para que possa ter condição de pagar, custear e fazer seus investimentos. Mas só para registrar, não foi o Governo Temer que trancou o cofre para Docas. Eu tenho aqui os dados. Em 2015 e em 2016, ainda no governo anterior, Docas só recebeu R\$100 mil.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Inclusive, eu disse que nem precisava à Assessoria de ter passado esse dado para o Ministro, permita-me - eu aqui disse isso há exatamente dois anos -, aliás, isso tudo aconteceu em função do processo de *impeachment* fraudulento, de todo o processo de sabotagem que foi feito na época do governo da Presidenta Dilma, que parou não só os recursos para portos, mas para o geral, por toda

aquela sabotagem que o senhor conhece muito bem, sabe muito bem do homem pauta-bomba que havia lá na Câmara dos Deputados, o Sr. Eduardo Cunha, o capitão do golpe.

Mas eu quero aqui, Ministro, mais uma vez, só dizer o seguinte: como representante do povo do Rio Grande Norte, Senador Acir, estou trazendo aqui o apelo. Repito: sei que a realidade é em nível nacional. Mas a Docas do Rio Grande do Norte tem esta particularidade: o terminal salineiro, essa ilha lá no alto mar. E o impacto que tem a questão do sal para a indústria brasileira... Então, é nesse sentido que eu renovo o apelo para que V. Ex^a olhe com muito carinho, muito carinho mesmo, e que recursos sejam liberados.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Não tenha dúvida, Senadora. O Estado do Rio Grande do Norte tem recebido e receberá de mim toda a atenção que merece.

Eu queria agradecer o Senador Fernando Coelho pelas palavras, pela posição em relação à nova modelagem das concessões de aeroportos. As prorrogações, os contratos portuários vão dar uma dinâmica extremamente favorável. O setor vai atrair investimentos. Nós já temos mais de 50 pedidos de adesão ao novo modelo protocolado da Antaq. Vamos chegar a quase 100% sem dúvida nenhuma. Esse prazo de 35 anos, na verdade, é de até 35 anos, a critério da Administração e do interesse público e da oportunidade que se tenha. Recursos que antes seriam inimagináveis pela insegurança jurídica no prazo hoje são possíveis.

Foi uma construção coletiva. Ouvimos o setor privado, ouvimos os técnicos do Ministério. E, aliás, o pedido do setor privado e as observações que os técnicos do Ministério que trabalham no setor faziam sobre a necessidade de modernização das normas da legislação portuária eram praticamente os mesmos.

Todo esse processo, como foi citado aqui, foi absolutamente transparente, todo gravado, nós temos um relatório de trabalho que é público. Foram mais de trinta reuniões feitas do Ministério dos Transportes, acompanhadas pela Controladoria da República e pela AGU, e depois foi enviado para Casa Civil para uma nova avaliação. E nada do que está na Lei de Portos foi alterado. Nada. Está absolutamente preservado o debate que foi feito no Congresso Nacional e que ajudou a modernizar o setor.

O que se fez foi uma nova revisão para garantir segurança jurídica, desburocratização do setor e novos investimentos, que são fundamentais não só para o setor, mas para toda a infraestrutura portuária brasileira, logística brasileira, e que vai gerar, sem dúvida nenhuma, muito emprego, que é o que a gente precisa. Então, Senador, queria agradecer.

Petrolina. A ordem de serviço está prevista para setembro, vamos marcar a data, os recursos já estão garantidos. O projeto está pronto na nossa travessia, o alongamento, a readequação da travessia de Petrolina. O aeroporto de Petrolina, eu queria registrar aqui, é um dos que mais cresce no País. A certificação está prevista agora para o final de agosto, está bem pertinho.

Fora esses recursos que V. Ex^a citou, são R\$160 milhões para investimento lá na saída do Recife, liberamos agora mais R\$30 milhões para a manutenção do Contorno de Recife. Os recursos já estão na conta do Estado, é um convênio e já estão na conta do Estado.

No mais, eu queria - viu, Presidente? -, se não houver...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Ah, o Hélio. Desculpe, Senador Hélio José. Eu, inclusive, iria começar as minhas respostas pelas suas colocações, indagações.

Eu queria aqui registrar de público que, se em algum outro ministério nós temos problemas de pessoal, ou de competência, ou de capacidade, no Ministério dos Transportes nós temos a sorte de ter uma equipe extremamente competente. Grande parte dela foi aproveitada ainda do governo anterior. E eu queria aqui registrar a importância dos analistas de infraestrutura, que são grande parte da força de trabalho do Ministério. Aliás, todos os meus assessores que estão aqui presentes são analistas de infraestrutura extremamente competentes e mal remunerados. Merecem muito mais do que recebem hoje.

E eu me comprometo, já me comprometi com ele e me comprometo com o senhor também, a trabalhar junto ao Presidente Michel Temer para que haja sensibilidade e que o Governo apoie a derrubada desse veto. O veto veio por circunstâncias fiscais, enfim, mas é uma categoria pequena e de uma importância fundamental para a infraestrutura do País, não só no nosso Ministério, mas dos outros ministérios que também lidam com essa área.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Maurício, eu gostaria, nobre Ministro, de que V. Ex^a, como eu estou conversando com o Jucá aqui, porque a questão foi burocrática, fizeram o veto por uma questão burocrática e não por uma questão...

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Até porque o acordo estava feito.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - ... porque há um acordo e o acordo foi feito, que V. Ex^a, junto com os demais quinze ministros da infraestrutura, liderasse esse processo, já que V. Ex^a reconhece a questão, para nós, todos juntos, como o

Jucá, que vai me ajudar aqui com os demais Líderes, conseguirmos garantir a quebra desse veto na próxima análise de veto agora, no final de agosto. Então V. Ex^a...

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Conte comigo.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - E eu queria, só complementando, Senador Acir, sugerir que tanto a Comissão de Infraestrutura como a minha, de Desenvolvimento Regional, fizessem um abaixo-assinado para anexar...

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Importante.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ... a essa luta aí pela derrubada do veto.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Essa pauta tem todo o meu apoio.

E quero aqui, Senador Hélio José, em relação a Taguatinga, a Padre Bernardo, dizer que é uma obra que depende de licenciamento ambiental. Está tramitando na Câmara dos Deputados uma revisão da lei ambiental e um dos assuntos que será tratado é justamente a dispensa de licitação para rodovias que já estão abertas, antropizadas, faixa de domínio. A gente espera avançar nessa legislação lá, depois avançar aqui no Senado. Isso vai possibilitar que a gente desenvolva o projeto e garanta orçamento para essa que é uma obra importante e que o DF merece. O DF tem uma malha federal muito pequena, tem poucos investimentos. Essa é a grande prioridade que o senhor, a Bancada já me levou e que, não tenha dúvida, está no radar do Ministério.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF. *Fora do microfone.*) - Muito obrigado.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Presidente, era isso.

Se o senhor me permitir, eu queria agradecer de forma muito efusiva à Comissão de Infraestrutura do Senado. Para mim e para a minha equipe foi uma grande oportunidade de fazer esse...

(Soa a campainha.)

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - ... debate, democratizar as informações do Ministério com os Senadores, receber as sugestões e as críticas que são pertinentes, que, sem dúvida nenhuma, orientarão as nossas futuras ações, e me colocar sempre aqui à disposição.

E eu não poderia perder a oportunidade neste momento, Senador, rapidamente... No Senado, hoje, está na pauta a votação do teto do ICMS da aviação civil. Essa é uma pauta fundamental para a aviação. O querosene de aviação no Brasil é um dos mais caros do mundo. É um insumo que representa 40% do custo de operação da nossa aviação civil. E quando você vai para a aviação regional, o impacto é ainda muito maior. Essa cobrança desse imposto regional é um grande gargalo para o desenvolvimento e para o crescimento da nossa aviação. Seria fundamental que nós vencêssemos essa etapa.

E aqui eu quero só registrar o compromisso das empresas aéreas, através da sua associação, de que, aprovado esse projeto, os acordos que foram feitos nos Estados brasileiros - alguns Estados já deram incentivos, obviamente, em troca de outros benefícios, como mais voos internacionais, mais voos locais -, esses acordos estarão mantidos. Não haverá nenhum voo ou nenhum acordo que foi feito quebrado.

Além disso, há um compromisso de imediatamente se colocar à disposição do País mais 74 novos voos, principalmente para o Norte e Nordeste do País, ligando, claro, ao Centro-Oeste, ao Sudeste, o que é fundamental para que a gente tenha o novo crescimento da malha, para que incluamos novos passageiros no sistema e para que a gente desenvolva a nossa aviação regular, a aviação regional, para que a gente atraia empresas de baixo custo.

Então, é fundamental...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Só um aparte, Ministro, com relação a essa questão de isenção de impostos ou teto.

Foi feito um acordo em Rondônia e foi dada isenção de impostos para a empresa Azul colocar um jato em Ji-Paraná e até agora, já passou mais de um ano, a coisa não acontece. Então, não acredito mais nesses acordos. Foi feito o acordo, o Estado de Rondônia baixou o ICMS, e não colocaram. Está lá, continua o ATR. É importante o ATR? É claro que é importante, muito pior seria sem, mas o acordo era para que o jato que estava trabalhando, estava atuando e hoje não atua mais, não está mais trabalhando... Isso já passou ano, e sempre empurram dizendo que é a Anac. Estivemos na Anac e da Anac não tem nenhum óbice. Pode, com toda a segurança, voltar o jato, porque já operava antigamente na cidade. Nós estamos aguardando isso há muito tempo. O acordo é para manter o jato em Cacoal, operar o jato em Ji-Paraná e manter o

ATR em Vilhena. Não está sendo mantido um acordo que foi feito com a empresa, e ela está tendo o benefício do ICMS, o Estado deu esse benefício. Quando nós aprovamos isso a nível nacional, nós também tiramos essa possibilidade de cada Estado negociar a sua necessidade. Então, eu não sei se isso é uma coisa importante em função desse não cumprimento do que acontece no Estado de Rondônia.

Só para fazer esse complemento.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Sr. Ministro, só uma consideração também sobre a questão da Infraero, que eu perguntei e V. Ex^a...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Vai encerrar. Calma, garoto. Calma, meu nobre Senador.

Sobre a questão da Infraero, eu gostaria, eu falei com a Fátima Bezerra aqui, até como Vice-Presidente da Frente Parlamentar do Turismo e como Presidente da Frente Parlamentar da Infraestrutura, de fazer esse debate lá na Comissão de Desenvolvimento Regional. Eu vou apresentar o Alex, queria que o Alex da Anei fosse ao meu gabinete. Eu vou apresentar um pedido de audiência pública para V. Ex^a, o Presidente da Infraero, o Presidente da Associação Nacional da Infraero, dos trabalhadores, para nós debatermos esse assunto, porque ele é grave e importante para o País. A questão dos aeroportos, a questão da aviação regional e a questão dos grandes aeroportos brasileiros são fundamentais para o nosso desenvolvimento.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Com o maior prazer.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Então, vou apresentar junto à nossa Presidente Fátima Bezerra esse requerimento para nós fazermos esse debate lá. Vou acertar com vossa assessoria uma data em que V. Ex^a possa estar junto com a diretoria da Infraero e o pessoal da Anei para a gente poder discutir esse assunto.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Trinta segundos, Senador Acir. Primeiro, com relação à questão do querosene de aviação. Sem dúvida nenhuma o PLS é muito importante, o 55, e esperamos que seja votado hoje à tarde, por tudo que significa a questão do turismo em matéria de promover o desenvolvimento do nosso País. Para nós, inclusive, da Região Nordeste é muito importante nós termos esse balizamento. O nosso Estado do Rio Grande do Norte já vem fazendo muitos esforços nesse sentido, reduziu a alíquota etc., e, como disse o Senador Acir aqui agora, esperamos que esses acordos sejam cumpridos. Por exemplo, é um absurdo nós, no Nordeste - Natal, João Pessoa, etc. -, estarmos sendo mais penalizados ainda que as demais capitais em matéria de redução, Senador Hélio, do ponto de vista de voos. É um absurdo. O senhor sabia que a gente não tem mais voo direto de manhã para Brasília? Não tem mais!

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pois é! Maceió também. Quer dizer, é um absurdo isso. Sem contar que recentemente essas empresas tiveram inclusive o direito de cobrar mala, de cobrar bagagem. Agora a TAM também aboliu o lanche mínimo que ofertava. Então, é preciso ter cuidado com isso. Cada vez mais, de repente, empresas visam ao lucro pelo lucro, sem olhar o interesse do consumidor.

E esse debate nós vamos fazer lá na Comissão de Desenvolvimento Regional sobre a questão dos trabalhadores da Infraero...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Senadora.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mas eu termino mesmo, Senador Acir, só pedindo ao Ministro que, além daquele apelo que eu fiz para que ele pudesse envidar mais esforços ainda para que o TCU destrave, possa acelerar o processo da auditoria com relação à Reta Tabajara, auditoria em que o TCU identificou irregularidade e por isso foi embargada a obra, além de envidar esforços nesse sentido, eu queria, Ministro Maurício, também fazer um outro apelo, até porque sei que isso já está em estudos pela sua equipe...

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Deixo vocês terminarem aí e eu concluo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É que a senhora também está...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu sei, é só para terminar, porque é um dado importante. Permita-me! Assim como o senhor fala de Rondônia, eu tenho que falar do meu querido Rio Grande do Norte.

Mas concluo, Senador Acir, apenas pedindo que ele também pudesse tomar uma decisão, que ele pode tomar e os estudos já estão sendo feitos... É que enquanto o trecho está embargado pelo TCU, que o outro trecho, que não depende da auditoria do TCU, o senhor liberasse, para que a obra fosse retomada...

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA (*Fora do microfone.*) - É o próprio Ministro do TCU...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Exatamente, o próprio Ministro. Aliás, desculpe, é o Ministro do TCU. Esse esforço que está sendo feito... E repito: o seu papel é muito importante, muito mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senadora Fátima Bezerra.

Ministro, não há restrição no aeroporto de Ji-Paraná. Nós já estivemos na Anac e não há nenhuma restrição com relação ao pouso de aeronaves de grande porte no aeroporto da cidade de Ji-Paraná, como não há em Cacoal, como não há em Alta Floresta, como não há em Sinop. São as mesmas situações em todos os aeroportos, mas, enfim...

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Eu vou levantar isso, Senador. Não tenha dúvida de que eu vou empreender todos os esforços para que esse compromisso que foi assumido seja cumprido.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Está certo.

Ministro, muito obrigado pela sua presença aqui junto conosco.

O SR. MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Eu é que agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A sua responsabilidade realmente é muito grande, nós sabemos, o Brasil é este País continental. Agora, com esse superministério, com rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, realmente o serviço não dobrou, mas quadruplicou.

Desejamos sucesso.

Disponha da nossa Comissão, estamos sempre à disposição. Aquilo que nós pudermos fazer para engrossar o orçamento... Também estamos à disposição.

Muito obrigado pela presença! Conte sempre conosco.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião.

(Iniciada às 9 horas e 03 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 03 minutos.)