



(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Boa tarde a todos.

Declaro abertos os nossos trabalhos.

Fazem parte da Mesa: S. Ex^a o Sr. Embaixador Rubens Barbosa, Presidente do Conselho Superior do Comércio Exterior da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo); o convidado para dizer as palavras de encerramento deste fórum, I Fórum Nacional de Infraestrutura, S. Ex^a o Senador Acir Gurgacz, que foi coordenador do setor de transporte de passageiros no nosso fórum; e S. Ex^a o Senador Delcídio do Amaral, coordenador da mesa-redonda sobre energia elétrica, cuja presença estamos aguardando.

Ex^{mos} Srs. Coordenadores, senhoras e senhores participantes das mesas-redondas, senhores observadores, consultores, demais convidados aqui presentes, em nome da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, gostaria de dar as boas-vindas a esta última etapa do I Fórum Nacional de Infraestrutura, Soluções para o Desenvolvimento Brasileiro, desde já agradecendo a presença de cada uma das senhoras e dos senhores participantes desta empreitada.

Como previsto na programação deste fórum, esta última fase a que damos início é destinada à apresentação e entrega do relatório de cada uma das mesas especializadas. Ressalto que esses relatórios serão, a partir de hoje, sistematizados e condensados em um único documento, a ser apresentado como relatório final do fórum à consideração da Comissão de Serviços de Infraestrutura, em sua próxima reunião do dia 2 de abril, quarta-feira da semana que vem.

Esclareço também que os projetos de lei e demais proposições do gênero, sugeridos pelas mesas-redondas, serão materializados dentro da formatação e técnica legislativas pela Consultoria Legislativa do Senado, e submetidos, na forma de anteprojetos, à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura, na sua reunião do dia 16 de abril. As proposições que vierem a ser aprovadas serão, em seguida, apresentadas institucionalmente, como de autoria desta Comissão, à Mesa do Senado Federal para dar início ao processo legislativo na forma regimental.

Antes de passar a palavra aos senhores coordenadores das mesas-redondas, esclareço que cada um terá até dez minutos para expor o resumo dos resultados do respectivo grupo.

Ao final das apresentações, ouviremos também, como convidado especial, S. Ex^a o Ex^{mo} Sr. Embaixador Rubens Barbosa, Presidente do Conselho Superior de Comércio Exterior da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo).



Assim, como primeiro expositor, passo a palavra a S. Ex^a o Senador Delcídio Amaral, Coordenador da Mesa de Energia Elétrica, para apresentar o relatório do grupo.

Tem a palavra S. Ex^a.

O SR. DELCÍDIO DO AMARAL (Bloco Apoio Governo/PT - MS) – Quero cumprimentar o Presidente Fernando Collor; cumprimentar meu querido Acir Gurgacz, Senador por Rondônia; cumprimentar o Embaixador Rubens Barbosa, um dos grandes quadros deste País; cumprimentar aqui a todos aqueles que trabalharam de ontem para hoje, como trabalham diuturnamente, sistematicamente, discutindo esses temas e apresentando uma série de sugestões.

Sr. Presidente, eu, primeiro, queria fazer um registro. Já comandeí comissões permanentes aqui no Senado, já participei de CPIs, já fui relator do Orçamento Geral da União, já enfrentei muitos desafios aqui nesta Casa, mas quero elogiá-lo pela iniciativa. Foi um dos debates mais produtivos de que tive oportunidade de participar, primeiro, pela qualidade dos convidados, pessoas experientes, que militam nas suas áreas, têm pleno conhecimento do que tratam, representam segmentos importantíssimos para nossa economia, para o meio ambiente, enfim, verdadeiros protagonistas de um Brasil melhor, de um Brasil cidadão e de um Brasil que tem um compromisso em prestar um bom serviço à sua gente, um bom serviço a quem produz e principalmente com marcos regulatórios que efetivamente facilitem a vida de quem quer investir e especialmente marcos regulatórios que tragam segurança jurídica para o nosso País.

Esse, talvez, seja o grande desafio que temos pela frente, até porque ainda enfrentamos muitas dificuldades que, sem dúvida alguma, trazem obstáculos para que especialmente os setores de infraestrutura caminhem numa velocidade compatível com aquilo que se espera para um Brasil melhor, um Brasil desenvolvido, com crescimentos compatíveis com as nossas necessidades.

Eu queria só, Sr. Presidente, aqui fazer uma abordagem muito rápida do que nós conversamos ontem, para, depois, entrar nos encaminhamentos. Ontem, fizemos várias discussões extremamente relevantes. Quero aqui só destacar alguns pontos.

No nosso fórum, tivemos: o Claudio Sales, Presidente da Abegás, um camarada competente, pessoa que sempre nos ajudou muito em todos os projetos que aqui tramitaram na área de energia; a Dr^a Elbia Melo, que não se encontra aqui – pelo menos não a vi ainda –, que é Presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica – está chegando aqui – e que também prestou colaborações importantes, apresentou sugestões importantíssimas para o desempenho do nosso trabalho; o Jerson Kelman, Professor hoje da Universidade Federal do Rio de Janeiro e interventor da empresa de energia do Mato Grosso do Sul, a Enersul, mais um homem que dispensa comentários também, por uma belíssima história no setor elétrico, não só na Enersul agora, como também na



Light, como Diretor-Geral da Aneel – são pessoas muito competentes –; e o meu querido Altino Ventura, meu companheiro de setor elétrico de muitos e muitos anos, homem de bem, republicano, pessoa que conhece profundamente o setor elétrico; deu um banho ontem, até porque não só conhece, mas tem amor pelo que faz. Então, o Altino falando parece um poeta declamando uma poesia.

Então, tivemos a oportunidade de fazer um bom debate, objetivo, dentro da linha que V. Ex^a sugeriu, quer dizer, de não ficar rodeando o toco com diagnóstico, porque ninguém aguenta mais diagnóstico, mas, sim, efetivamente, de dar sugestões, que vamos encaminhar para o Poder Executivo e outras que vamos discutir aqui no Legislativo.

E quero aqui reiterar – tenho dez minutos para falar – algumas coisas importantes que comentamos.

A primeira questão foi com relação aos leilões. É igual ao círculo da Fórmula 1 ou então leilão de petróleo; quer dizer, ter um planejamento todo estruturado, montado, de leilões, qualificar esses leilões. Hoje, fazemos um leilão por volume, por preço. Mas devemos qualificar também, dar um sinal operacional, locacional, porque acho que isso qualificaria ainda mais os nossos leilões. Esse é um dos pontos que foram elencados na reunião de ontem.

Uma outra questão que todos os convidados citaram é a lentidão dos processos que levam à implementação de projetos na área de energia. Como V. Ex^a disse ontem, a “licenciocracia”, a “controlocracia” e outros adjetivos mais, realmente, são fato comum; quer dizer, todos eles repercutiram isto: as dificuldades para que alguém faça alguma coisa nessa área de logística em função de termos, hoje, uma distorção no País. Hoje, os *controllers* mandam mais do que os fins, e não conheço nenhum país que tenha crescido onde *controller* manda na atividade finalística, com todo o respeito que tenho pelos *controllers* e pelo papel fundamental que eles têm na nossa sociedade.

Então, isso ficou muito claro, e um dos temas que aqui foi abordado é a questão dos licenciamentos ambientais. E há outras coisas que também não citam quando muitos criticam superfaturamentos e outras coisas mais. Quando interrompem obras, com 20 mil operários, 30 mil trabalhadores, e essas obras ficam paralisadas por duas ou três semanas, depois voltam, como se nada tivesse acontecido, quanto custou isso para o País? Quanto custou isso para a população? Então, não podemos fugir desses temas. Temos de discutir profundamente isso e acabar com a hipocrisia. Lamentavelmente, a hipocrisia tem prejudicado muito o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

Outro tema de que também tratamos, de extrema relevância, é a questão da operação do sistema interligado. O sistema brasileiro hoje é hidrotérmico, ou, como diz a Dr^a Elbia, renovável térmico, porque hoje avançam outras fontes renováveis. O bagaço de cana, e fizemos aqui uma discussão forte com relação ao etanol... O etanol, como disse o Kelman, está começando a andar de lado, e é uma conquista extraordinária do País.



Falei no Dr. Altino, e olhem o Dr. Altino chegando ali. Estava sentindo a ausência dele aqui entre nós.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DELCÍDIO DO AMARAL (Bloco Apoio Governo/PT - MS) – O trânsito em Brasília...

Uma das coisas que nós falamos também é da questão não só da operação do sistema interligado, com novas fontes, entre elas a eólica, que, nos próximos anos, vai chegar a quase 10% da matriz energética, mas dos desafios que temos. Hoje, o sistema que estuda a operação interligada é o *new wave*, que é um modelo desenvolvido no Cepel, da Eletrobrás – Altino, corrija-me se eu estiver falando alguma besteira –, um modelo que tem funcionado. Mas é claro que estamos começando a operar um sistema integrado, com várias fontes. Ao mesmo tempo também, estamos começando a conviver com regimes outros.

Lá na terra do Senador Acir, temos um impacto no Madeira, dos rios da Bolívia, da Cordilheira dos Andes. Portanto, esse *new wave* cada vez mais exige um aperfeiçoamento para atender essa complexidade. E as eólicas também. Futuramente, a energia solar, ou fotovoltaica, como foi muito bem aqui caracterizado pelos expositores.

Portanto, cuidamos desse tema com muita atenção, com muito carinho nos debates. Ficamos quase cinco horas debatendo os vários temas, pautados pelas perguntas que previamente foram encaminhadas por V. Ex^a para os expositores.

Outra questão também falada aqui: hidrelétricas. As usinas que estão entrando em operação agora são todas usinas a fio d'água. Portanto, não têm reservatório. A despeito de uma defesa forte do Dr. Altino aqui com relação às usinas na Amazônia, que é uma planície em que nós poderíamos eventualmente criar outras Balbinas nos projetos que estão sendo implementados, isso é uma coisa que precisamos debater, porque, quando temos usinas a fio d'água, não temos mais a regularização; não temos a otimização do sistema interligado.

Como disse a Dr^a Elbia na sua exposição e também o nosso Claudio Sales, a eólica gera bastante quando há pouca água, e as hidrelétricas geram muito quando há pouco vento. Cada 1MW de eólica equivale a 1MW de hidrelétrica. Não precisa botar nenhuma a mais, uma complementa a outra. Esse é um pequeno exemplo, existem outros. Como é que vamos fazer otimização energética se temos reservatórios a fio d'água, ou seja, reservatórios que operam na vazão do rio: tem água, turbina o que tiver; não tem água, para. Basta ver Belo Monte, que é uma usina de 11 mil megawatts instalados, e dá cinco mil, cinco mil e quinhentos firmes, não é, Altino? Porque, no período de estiagem, o Rio Xingu deixa a desejar, as vazões são reduzidas.

Então, esse é o debate, Presidente, e um debate que precisamos fazer. Precisamos retomar esse debate aqui. Acho que temos que carimbar como estruturantes alguns projetos que são essenciais para o País para que possamos dar um tratamento específico para essas questões.



Foram levantadas ontem, inclusive, as questões indígenas, a necessidade de regulamentação do art. 231. Muita gente, vários expositores colocaram essas preocupações, e esse assunto também foi tratado.

Outro tema também polêmico, mas é um tema importante – vou concluir, Sr. Presidente, porque V. Ex^a é um homem algoz com o tempo –, um tema bastante polêmico, em torno do qual todos concordamos, é o fato de que temos que fazer a discussão das usinas nucleares no Brasil. Não tem jeito. Para esse sonho, energia renovável, o encaminhamento que dado foi: dos 220 mil megawatts que temos inventariados ou possíveis de aproveitamento, vamos ter 150 mil megawatts, por aí, em função das restrições. Quer dizer, temos que pensar a geração termelétrica o Brasil, não tem como.

Podemos olhar agora que as usinas estão operando, Prof. Adilson, direto na base, todas as termelétricas! Outro dia, a Petrobras estava com 8 mil megawatts na base, operando, de usinas a gás, fora as usinas a óleo. Oito mil megawatts é quase o firme de Itaipu, que é uma usina de 15 mil megawatts, por causa do seu fator de carga.

Há as usinas a carvão, assunto que não podemos deixar de debater e discutir. Nós fazemos um aperto danado para cima do nosso carvão quando temos tecnologia para operar carvão e, ao mesmo tempo, dizemos que temos preocupação – e temos mesmo – com sequestro de carbono, mas, enquanto isso, a Europa, os Estados Unidos e a China estão mandando brasa no carvão. A China está botando 50 mil megawatts de carvão/ano. Então, precisamos fazer uma discussão aberta, sem medo de trazer esses debates. E a Comissão de Infraestrutura, o Congresso Nacional é o local adequado para se fazer esse debate.

E, aí, o que surgiu? Energia nuclear. Energia nuclear. E todos nós concordamos em que temos que ampliar, porque é importante a ampliação da geração nuclear brasileira. Acompanhei a implantação de Angra 1. Ela teve problemas – e o Prof. Adilson acompanha isso de perto – com gerador de vapor. Mudaram o gerador de vapor: tecnologia *westinghouse*, 600 megawatts. Depois, a duras penas, ainda no governo Itamar, retomamos o projeto de Angra 2. Angra 2 está operando 1.360 megawatts na base. Segundo os especialistas – o Claudio, o Altino, a Elbia e o Kelman –, é um dos melhores desempenhos de uma usina nuclear no mundo, talvez o melhor desempenho do mundo em termos de usina nuclear.

Angra 3 está em construção. Será que não vamos fazer mais usinas nucleares? Sob meu ponto de vista, se tivermos uma base térmica, temos que fazer esse debate. Temos que fazer esse debate, com todas as controvérsias de rejeito, de tratamento de rejeito e outras *cositas* mais, como todos falam. E esse tema virou uma espécie de tabu por causa de Fukushima.

Ontem, até fiz uma observação: no circo nuclear, eles sempre sorteiam algumas usinas para que os especialistas da Agência Internacional de Energia Atômica façam as inspeções. Fukushima já tinha sido condenada duas ou



três vezes por esses especialistas. A Tokyo Electric é que não parou, mas já havia sido condenada. E é importante registrar que as usinas nucleares estão incorporando tecnologias muito recentes e muito seguras. Por exemplo, por que Fukushima fundiu o núcleo do reator? Porque faltou água pressurizada já que acabou o serviço auxiliar, e as bombas não operavam. Hoje, o resfriamento dos reatores, do núcleo dos reatores é feito por convecção natural, não tem bomba mais.

Uma comissão do próprio Senado Federal foi às usinas de Angra 1 e Angra 2 analisar e ver a diferença entre os projetos de Angra 1, Angra 2, Angra 3 e a usina de Fukushima, sem falar na questão de formação do globo terrestre, porque as famosas placas tectônicas estão do lado da África, não estão do nosso lado. Portanto, esse é um tema que vamos ter que discutir, vamos ter que trazer à baila. Inclusive, ontem, foi proposto que houvesse parcerias público-privadas ou SPEs.

Ontem, um detalhe importante quando se fala da ortodoxia brasileira é que os grandes projetos de hidroeletricidade no mundo são do Estado. Podem olhar que os Estados Unidos, os países europeus, principalmente os países mais para cima, lá para o leste europeu, têm projetos estatais.

Nós inovamos em Belo Monte, nas usinas do Rio Uruguai – Itá, Machadinho, Campos Novos –, Santo Antônio e Jirau, que são parcerias, são SPEs. Por que não fazer isso também com energia nuclear, como outros países fazem, mas, desde que preservando a tecnologia do ciclo?

Então, esse é um debate que precisamos fazer aqui dentro. Vou trazer esse debate novamente, e com coragem. Ninguém tem que ter medo de fazer um debate que vai ser importante para as futuras gerações do nosso País.

Falamos também de carga tributária, falamos de incentivos dados a determinadas fontes de energia. Comparamos com alguns países europeus. Muita gente faz um discurso bonito, não é, Dr^a Elbia: “Eólica na Alemanha, eólica não sei onde”, e, quando vamos ver, o subsídio é violento. E acho que avançamos nesse sentido porque veio o Proinfa, que é um programa que precisamos retomar, de energias alternativas, olhando PCHs, olhando energia eólica também. Nós, usando os leilões, conseguimos dar competitividade a várias formas de energia, e não podemos perder essa riqueza e esse patrimônio que o Proinfa nos deixou.

Por último, mas não menos importante, nós tratamos também da renovação das concessões. Foi uma proposta que, no mérito, foi extremamente relevante, porque, é claro, com ativos amortizados de geração e transmissão você traz a redução nas tarifas, como disse muito bem o Altino e, conseqüentemente, dá mais competitividade à indústria brasileira, ao País. Só que todos chegaram a um acordo de que acertamos no mérito e erramos na forma. Então, algumas usinas ficaram de fora, as usinas de São Paulo, Minas Gerais e Paraná; as outras aderiram a essa antecipação. Isso foi feito de imediato e causou, efetivamente, uma série de problemas de fluxo de caixa nas companhias, e essas dificuldades ainda perduram.



E também tivemos outro problema no meio do caminho: um mês, um verão de grande estiagem. Dizem que não adianta só ser competente ou acertar no mérito; tem que ter sorte. Tivemos uma estiagem grande, e como poderíamos explicar que, depois de baixar a tarifa em 20%, teríamos que aumentá-la porque tivemos que despachar as usinas termelétricas em função de um período de grande estiagem?

Hoje quem está pagando a conta é o Tesouro, mas esse processo vai ter que ser ajustado *a posteriori* porque não há Tesouro que suporte essas dificuldades momentâneas, mas que, efetivamente, nos levam a colocar as térmicas na base, fugindo um pouco, Claudio, da concepção de elas atuarem complementarmente. Elas estão operando 24 horas na base, a plena carga, a maioria delas. Então, entendemos que a medida, no mérito, foi correta, mas, na forma, não foi. E isso coincidiu também com uma estiagem forte, o que distorceu absolutamente todo o mercado. As empresas ficaram com dificuldade de fluxo, o sistema precisando das térmicas e não podendo repassar para o consumidor porque foi feita uma redução de 20%. É um problema que o setor elétrico vai ter que resolver nos próximos meses irremediavelmente. Não há como escapar. Vai chegar uma hora em que vamos ter que resolver essa questão.

Outro detalhe, Presidente – na primeira gestão de V. Ex^a na Comissão de Infraestrutura foi discutido –, é o aproveitamento múltiplo de bacias. Não podemos olhar os projetos numa leitura só pontual, mas, sim, em uma leitura integrada de bacias. Isso foi bastante discutido ontem.

Há também a questão das hidrovias. Já que estamos falando de logística, os projetos de hidroeletricidade levaram em consideração as hidrovias. Aprovamos – V. Ex^a comandou a aprovação do projeto – projeto do ex-Senador Eliseu Resende, um homem que conhecia essa área muito bem, que estabelecia um estudo prévio quanto à viabilidade das hidrovias concomitantemente com o projeto de geração de energia. Como a área de energia pesa mais que a área de hidrovias, até hoje a energia prevaleceu, e as hidrovias ficaram para trás. Esse foi outro tema amplamente discutido, mas não vou detalhar mais para não me estender muito.

Vou partir aqui, Sr. Presidente, para os finais. Quero agradecer muito o trabalho dos consultores: o Edmundo, o Ivan, que são excelentes consultores aqui do Senado Federal, que tem um time de consultores de primeiríssima qualidade. Nós terminamos ontem às 6h da tarde, e hoje, pela manhã, já havia um *draft* para que todos os participantes discutissem, levando a esse texto que foi aqui apresentado.

Na primeira parte desse texto está muito mais detalhado o que cada um falou e que relatei aqui muito rapidamente. Até por economia de tempo, fiz um resumo e entro agora nos encaminhamentos propostos.

Esses encaminhamentos são, alguns deles, orientações para o Executivo e outros podem se transformar tranquilamente em projetos de lei para



que possamos discuti-los aqui, na Comissão de Infraestrutura, no Senado Federal e na Câmara. Portanto, os principais encaminhamentos:

1 - Evitar a criação de novos subsídios cruzados na tarifa de energia elétrica – falei aqui rapidamente sobre isso.

2 - Criar incentivos para microgeração distribuída, por meio de financiamento específico, desoneração tributária e regulamentação do ICMS para evitar a duplicidade de incidência.

Por que isso? A geração distribuída é extremamente factível, importante, alivia a transmissão. Agora, quem quer investir tem que ter financiamento, tem que ter facilidade. E aí entra o conceito do *smart grid*, que vai sinalizar – a Drª Elbia falou muito bem – e vai mostrar para o consumidor como ele calibra a energia que ele gera, que ele consome, vai saber o que é mais barato para ele. É evidente, todos sabemos que isso não é simples. Já existem algumas experiências-piloto, como o próprio Claudio disse aqui ontem, de distribuidoras já testando o *smart grid*, porque isso é um tremendo avanço.

Portanto, esse tema da microgeração é extremamente relevante; não só a geração fotovoltaica, mas também a geração eólica. Na Europa, a gente anda em grandes cidades e está lá o cata-vento funcionando para gerar energia, e as células fotovoltaicas também. Então, precisamos incorporar isso à competência que, sem dúvida nenhuma, o setor elétrico brasileiro tem.

3 - Adotar uma lei que regule as redes inteligentes *smart grid*; que estabeleça de forma harmônica os interesses de consumidores e distribuidoras dentro do sistema de *net metering* – ou seja, fazer a compensação de um e de outro em função do valor de geração ou dos reais por MW/hora das gerações envolvidas, o que é um processo exitoso, contrariamente ao outro que foi adotado na Europa sem sucesso. Nós pesquisamos, e há um Projeto de Lei de nº 84, de autoria do Senador Blairo Maggi, que trata desse assunto. Portanto, ele pode ser o estopim de uma matéria, de um tema mais amplamente discutido aqui.

4 - Regulamentar o art. 231 da Constituição Federal de 1988, projeto de lei ordinária sobre o que dispõe o §3º do art. 231:

Art. 231.....

.....
§3º. O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivados com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada a participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

Isso é importante até pelos exemplos que foram dados ontem com relação aos aproveitamentos hidrelétricos, essa discussão também com áreas de tradicionalidade indígena.



5 - Retomar a discussão sobre a construção de reservatórios e uso múltiplo de água; dialogar com a imprensa, motivar a discussão ampla com a sociedade civil; publicar artigos.

Acho que nisso cabe, sim, projeto para carimbar projetos estruturantes. Vamos dar um tratamento diferente, sob risco de cair em grandes projetos que operem a fio d'água, e quem perde com isso é a segurança energética e a otimização do sistema.

6 - Retomar a discussão sobre a necessidade de usinas nucleares no Brasil com ampla participação da sociedade, sem medo e sem hipocrisia. A Alemanha, por razões políticas, afirmou: "Até 2023, a Alemanha não vai ter mais usinas nucleares; vamos comprar de usinas nucleares na França".

Eu estive, recentemente, na Inglaterra, que retomou o programa nuclear. Os Estados Unidos também. O Japão não sabe para onde correr. Está louco para fazer usina nuclear, porque, como foi dito aqui ontem, acho que pelo próprio Altino, o que está acontecendo no Japão? Como eles tiveram que tirar as usinas nucleares, o metrô não tinha ar-condicionado. Há uma série de coisas – estou falando de uma coisa menor –, mas há uma série de desconfortos introduzidos no estilo de vida de uma sociedade desenvolvida como a sociedade japonesa.

Então, temos que abrir essa discussão sem medo de sermos felizes.

7 - Considerar a flexibilização do monopólio estatal do setor nuclear.

Proposta de Emenda à Constituição ao art. 21, inciso XXIII, promovendo mudanças no marco institucional e regulatório do setor para realizar a separação das atividades executivas das atividades regulatórias e fiscalizatórias, bem como permitir a abertura desse segmento ao setor privado na parte convencional da usina, reservando ao Estado as atividades relacionadas à tecnologia do combustível. É uma proposta muito bem estruturada pelos convidados que participaram do debate ontem.

8 - Reduzir os tributos que incidem sobre a conta de luz, especialmente PIS, Cofins e ICMS, que oneram os custos da produção, tornando o País menos competitivo no cenário internacional.

Eu só queria fazer um registro, Sr. Presidente. Os Estados – não tiro aqui a legitimidade de os governadores fazerem isso até para tentar desconcentrar o desenvolvimento econômico do Brasil, senão fica tudo em São Paulo, em Minas Gerais, no Paraná –, então, precisam de uma política de investimentos regionais. O País precisa ser dotado de políticas para desenvolvê-lo amplamente e não apenas algumas regiões. O que eles fazem? Dão incentivos para as empresas se estabelecerem. E para onde vai o castigo? Para os serviços de telecomunicações, energia elétrica e combustíveis. Então, as alíquotas vão a 27% e, se fizermos a conta, uma em cima da outra, a cascata chega a 32%, e assim vai. Precisamos fazer essa discussão. O curioso é que antes... Ontem, a Elbia – que é muito mais jovem que eu, mas é do meu tempo do Ministério de Minas e Energia, de quando nós começamos a discutir Proinfa e essas coisas todas – lembrou que uma das



primeiras iniciativas era reduzir as tarifas através dos impostos. Depois, com a antecipação das concessões, não mais se falou sobre isso, e a gente poderia ter avançado muito, evitando essas distorções que ocorreram, lamentavelmente. Então, esse é um tema que precisamos olhar.

E o importante: a redução de tarifa valeu muito mais para consumidor cativo. E a indústria, que vai, por exemplo, no mercado livre, no *spot* atrás de energia para tentar baratear seus custos?

O Brasil é um país de todos, então, temos que olhar todo mundo e fazer com que todos os segmentos da nossa sociedade se beneficiem de uma redução tarifária. Portanto, acho que temos que voltar a carga nessa questão de tributos e impostos.

Eu me esqueci de fazer um comentário. Vejam como as coisas são absolutamente surreais: quem se enquadrou na antecipação da renovação das concessões está com a corda no pescoço, e quem não entrou ganhou dinheiro adoidado. E está ganhando.

9 - Aprimorar a gestão do processo de licenciamento ambiental pela criação de um fórum que congregue representantes de todos os órgãos responsáveis pela outorga de licenças: órgãos estaduais de meio ambiente, IPHAM, ICMBio, Secretaria de Vigilância em Saúde, Funai, Fundação Palmares, dentre outros, com a participação do Ministério Público, com o objetivo de compatibilizar os prazos de licenciamento com planejamento setorial.

O que é? É Ter uma receita de bolo, pelo menos no que se refere à tramitação. Porque não dá. O prazo do planejamento é um, e a burocracia tem outro prazo. Então, esses projetos são como o *stop and go* na Fórmula 1: dependendo da corrida, choveu, para, troca pneu, volta. O meu adversário parou, então vou parar também. Tocar um projeto de infraestrutura de logística com essa mentalidade não há risco de dar certo, nenhum risco de dar certo num projeto como esse.

E por último:

10 - Assegurar que a tarifa de energia reflita o sinal de preço adequado aos consumidores, considerando destacadamente as condições conjunturais de custos da operação do sistema.

Então, esses são os dez itens, fruto de todo um debate extremamente rico de que nós participamos ontem. Não tenho dúvida nenhuma, meu caro Presidente Collor, de que temos muito trabalho pela frente, porque agora nos cabe encaminhar não só para o Executivo, mas aqui dentro do Legislativo, as providências necessárias para fazer valer essa percepção que é absolutamente realista. É uma percepção de quem quer ver o Brasil caminhar na energia, porque quem não tem energia não tem futuro. Acho que nós temos muitas coisas a aprender com quem está no mercado, com quem vive o dia a dia e tem muito a nos ensinar para que a gente vote leis que, efetivamente, contribuam para um Brasil melhor e para um Brasil cidadão.

Muito obrigado, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Muito obrigado a S. Ex^a o Senador Delcídio do Amaral. Ele que é um dos expoentes nesta Casa quando se trata de problemas de infraestrutura, notadamente na questão de energia elétrica.

Obrigado pelo seu entusiasmo, pela sua capacidade de explicar – não tanto de síntese, mas sobretudo de explicar o que foi... *(Risos.)*

O SR. DELCÍDIO DO AMARAL (Bloco Apoio Governo/PT - MS) – Pela ordem. Eu sou igual ao Altino. Nós que somos antigos no setor elétrico não conseguimos falar do setor elétrico sem emoção. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Então, muito obrigado, mais uma vez, a S. Ex^a o Senador Delcídio do Amaral. Ele que foi o coordenador da mesa-redonda sobre energia elétrica no 1º Fórum de Infraestrutura, promovido por esta Comissão de Infraestrutura e pelo Senado Federal.

Passo a palavra a S. Ex^a o Senador Acir Gurgacz, coordenador da mesa de transporte de passageiros, para apresentar o resultado dos trabalhos.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Saudação ao nosso colega Senador Delcídio do Amaral. Bela apresentação, Senador Delcídio, muito pertinente e bem explicativa. É importante para o Brasil neste momento, com certeza, como os demais temas que foram abordados também.

Uma saudação ao Dr. Rubens Barbosa.

Uma saudação especial ao nosso Presidente, Senador Fernando Collor, a quem eu cumprimento pela iniciativa de fazer este 1º Fórum Nacional para debater as questões de infraestrutura em nosso País. Sinto-me honrado em poder participar deste evento, que é da maior importância neste momento em que o Brasil inteiro faz o debate com relação às questões de infraestrutura nacional. É o assunto que está nas ruas. Com certeza deverá ser o principal tema para o debate das próximas eleições estaduais e em nível nacional, também, a questão da infraestrutura.

Temos o prazer de debater este assunto com o Dr. José Luiz Santolin, da Abrati; o Dr. André Dantas, da NTU; o Dr. Ronaldo Jenkins de Lemos, Diretor de Operações da Associação de Empresas Aéreas; e a Dr^a Martha Martorelli, da Associação Nacional de Analistas e Especialistas em Infraestrutura. Juntamente com os consultores, tivemos um belo debate, muitas sugestões, muitas opiniões com relação ao transporte de passageiros.

Resumiu-se, basicamente, com relação às obras de infraestrutura que são necessárias para que possamos ter um transporte rodoviário urbano, interurbano, interestadual e internacional adequado para a população brasileira e também o transporte aéreo.

O que se discute é: nós temos à disposição da população brasileira os melhores equipamentos, os melhores aviões que existem no mercado mundial. Mas não temos a mesma qualidade com relação à infraestrutura de terra, que são



os aeroportos, embarque, desembarque, toda aquela logística que se faz necessária para que possamos fazer funcionar um bom sistema aéreo brasileiro.

Com relação ao transporte de passageiros por terra, também, é a mesma situação. Nós temos os melhores ônibus hoje, aqui no Brasil. Os ônibus que andam em pisos na Europa, nos Estados Unidos, são os mesmos que andam aqui no Brasil. Mas a qualidade do nosso piso, das nossas estradas, é evidente, não é a mesma, principalmente nas nossas cidades.

Da mesma forma, o que acontece com a mobilidade urbana? Nós estamos vendo o que está acontecendo nas ruas, neste momento, a população pedindo um transporte mais barato. E é exatamente desta forma que foi abordado este tema: como fazer um transporte com melhor qualidade e de menor custo. Não há outra maneira a não ser desonerarmos a nossa tarifa urbana, que é hoje o ponto crítico e onde há um debate maior da nossa população.

Nós temos, aproximadamente, hoje, 40% de impostos sobre a tarifa urbana. Quando nós comparamos o nosso transporte urbano de passageiros com o de outros países, como os da Europa, por exemplo, lá o transporte é subsidiado. Quando nós aqui falamos que não temos subsídio e ainda arrecadamos impostos sobre a tarifa ou sobre o que o passageiro está pagando, as pessoas passam a quase não acreditar, porque há uma necessidade de haver um subsídio para que haja um transporte de qualidade e de menor custo, ou seja, de acordo com a capacidade de pagamento dos nossos usuários. É o ponto em que nós trouxemos e recebemos as principais sugestões.

Com relação ao transporte urbano de passageiros, vou direto ao assunto. Como ontem também debatemos muito a questão de transporte aéreo e a falta de termos aviões nas principais cidades brasileiras, cito um exemplo clássico meu: o meu voo sai às 16h30; se eu perdê-lo, só segunda-feira. Não há outro voo amanhã para Ji-Paraná, em Rondônia, senão esse das 16h30. Vou procurar ser mais breve, não seguindo o exemplo do meu colega e brilhante Senador Delcídio. Se eu perder o voo, a culpa é do Delcídio.

Enfim, transporte coletivo urbano de passageiros. A realocação do ônus financeiro das gratuidades, que hoje onera a tarifa que é cobrada dos usuários do sistema. É preciso que as gratuidades hoje existentes sejam custeadas por recursos extratarifários, como forma de se buscar a modicidade tarifária. Deve-se, ainda, evitar que novas gratuidades sejam aprovadas sem que o Poder Público indique a devida fonte de custeio extratarifária.

Algumas alternativas extratarifárias para custeio foram citadas. O fato é o seguinte: as gratuidades são importantes, nós não debatemos e jamais pensamos em sugerir a diminuição das gratuidades com relação aos estudantes, aos idosos, às pessoas que precisam da gratuidade. Agora, não podemos fazer com que essa gratuidade venha aumentar o custo dos demais passageiros que estão pagando aquela passagem. Geralmente as pessoas que estão pagando a passagem do transporte, que inclusive não têm o vale-transporte, são pessoas que estão desempregadas, que têm trabalho informal, não têm acesso ao sistema



de vale-transporte e também não têm a condição de comprar uma motocicleta, um automóvel, e dependem do ônibus. Elas acabam bancando a passagem daquelas pessoas que usam o sistema de transporte gratuito. Todos entendem que temos que achar uma fonte para financiar essas gratuidades para não onerar somente aquelas pessoas que utilizam o ônibus pagando as suas passagens.

Uma das sugestões seria a utilização de recursos públicos provenientes de fundos destinados à política pública que dá amparo à gratuidade, como, por exemplo, o Fundo do Idoso. Utilização de recursos dos impostos, como, por exemplo, o IPTU, ou outros recursos orçamentários. A principal justificativa para a utilização de recursos públicos é a de que as gratuidades deveriam ser custeadas por toda a sociedade e não apenas pelos usuários de transporte público.

Segundo, criação de fontes alternativas de financiamentos para o transporte coletivo de passageiros. Recursos orçamentários de maneira geral, alteração da legislação da Cide/Combustíveis para que os recursos sejam destinados a baratear a tarifa do transporte coletivo de passageiros. Os beneficiários indiretos do sistema de transporte coletivo como, por exemplo, os empregadores podem ser chamados a custear o sistema.

Terceiro, aprovação do Reitup (Regime Especial de Incentivos para Transporte Urbano de Passageiros), com redução das tarifas, isenções de impostos e outros incentivos ao transporte coletivo de passageiros.

Os benefícios fiscais concedidos ao setor de transporte de passageiros devem ter necessariamente impacto na tarifa.

Quinto, instituição de uma planilha nacional de custos, metodologia a ser adotada por todos os Municípios que desejam ter acesso às desonerações federais.

Traduzindo, Sr. Presidente, senhoras e senhores, precisamos ter, no meu entendimento e no dos demais, uma planilha nacional. Não quero dizer que o custo do transporte em Brasília é igual ao de São Paulo, que é igual ao de Ji-Paraná, que é igual ao do Rio de Janeiro. Nós temos custos variáveis, mas a planilha deve ser uma só, para que, ao incluir os seus custos, se resulte na planilha do local onde será feito o transporte.

E que essa planilha seja totalmente transparente, à disposição da população, para que todos possam acompanhar o quanto custa uma passagem de ônibus e de onde vem esse custo; qual o impacto da folha de pagamento; qual o impacto do combustível; qual o impacto da manutenção; e qual o impacto da velocidade do ônibus também, entre o ponto de partida, o ponto final e o retorno, porque a velocidade média do ônibus causa um custo a mais ou a menos, dependendo dessa velocidade.

E, como nós não podemos obrigar – e não é essa a intenção – os Municípios a terem uma planilha nacional que seja dirigida não pelos Municípios, porque são autônomos, no nosso entendimento, se a prefeitura quiser ter acesso a algum benefício da União, ela tem a obrigação de utilizar essa planilha nacional



e de dar total transparência para que a população possa acompanhar o que está acontecendo.

Nós queremos gratuidade para todos? O.k. Não tem problema. Vamos ver quem vai pagar essa conta e como nós vamos inserir isso na planilha. Sem uma planilha totalmente transparente, nós realmente entendemos que é difícil atrair benefícios, atrair isenções de impostos para o setor. Por isso, essa questão da planilha nacional, e que seja aplicada conforme os avanços nos sistemas.

Formação de convênios para transporte público nas regiões metropolitanas e RIDEs, buscando-se uma maior harmonização entre os entes federativos que viabilize o planejamento e operação integrada do sistema. Nós temos um exemplo claro aqui no DF. As cidades do entorno têm uma administração pela ANTT, mas a operação é de um sistema urbano, e a ANTT tem a sua expertise para o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Então, entendemos nós que essa operação, por exemplo, a que acontece no Distrito Federal e cidades do entorno, deveria ser administrada pelo DF, porque a expertise é do transporte urbano e metropolitano, com uma cadeia integrada na sua operação. O passageiro que usa o transporte metropolitano também tem que usar o transporte urbano da cidade e, assim, não tendo que pagar duas ou três passagens. Com uma passagem única, ele poderá usar todo o sistema. Entendemos que é pertinente e importante.

Previsão para serviço de mobilidade específica que atenda de forma individualizada pessoas com deficiência, em vez de adaptação obrigatória de todo o sistema de transporte coletivo e infraestrutura de veículos. Ou seja, nós adaptarmos todos os ônibus do País seria mais difícil do que termos em cada cidade uma equipe para atender as pessoas que necessitam de uma atenção especial para o transporte nas cidades.

Capacitação e fornecimento de assistência técnica por parte da União para a elaboração de projetos municipais que devem estar integrados com o planejamento sistêmico da modalidade.

Criação de um novo fundo nacional para o desenvolvimento do transporte urbano.

Incentivos à melhoria da infraestrutura de acesso aos terminais de passageiros de longa distância. Ou seja, a interligação entre aeroportos, rodoviárias interestaduais, portos. Que haja uma interligação através de modais ou através de um transporte urbano de passageiros, passando para o transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, a prorrogação das outorgas existentes, com aproveitamento dos investimentos e da infraestrutura privada já existente.

Segundo, desoneração tarifária da cadeia produtiva de transportes, em especial do ICMS, sobre a tarifa, nos moldes do serviço de transporte aéreo. Ou seja, no transporte aéreo, sobre a passagem não há incidência do ICMS. Já no transporte rodoviário de passageiros, há incidência sobre o custo da passagem.



Assim, quem compra uma passagem aérea não paga ICMS; quem compra uma passagem de ônibus paga ICMS. Para mim, deveria ser o contrário, porque a pessoa anda de ônibus porque não pode andar de avião; ou seja, há aí uma distorção já no custo dos impostos.

Equalização do ICMS sobre óleo diesel entre os Estados. A sugestão é de 4%. Que seja equalizado, que seja uma forma de diminuir o custo das passagens também.

Pesagem dos ônibus nas rodoviárias, e não nas estradas, como medida de economia de tempo nas viagens e respeito aos direitos dos usuários do serviço público. Na linha do proposto no PL nº 6.580, de 2013, de minha autoria. É simples, Sr. Presidente, senhoras e senhores. O ônibus sai da rodoviária com 44, 50 passageiros, pega a estrada e, em determinado momento, tem uma balança e ele tem que pesar. Ele segue a fila dos caminhões e fica 30, 40, 50 minutos, uma hora na fila para pesagem, e as pessoas lá dentro aguardando. Eu entendo que isso é de uma insensatez muito grande. Ônibus não são para carregar carga, mas para transportar passageiros. Os ônibus, na sua fabricação, são todos iguais. Como não carregam cargas, não há motivo de haver pesagem em balanças nas estradas. Daqui a pouco, teremos de colocar uma plaquinha: "Acima de 80Kg não pode embarcar no ônibus". Até 80Kg, haverá tantos passageiros; se passar de 80Kg a média, teremos que diminuir a quantidade de passageiros nos ônibus. Então, eu sugiro, se houver alguma preocupação com relação ao peso do ônibus, que isso se faça na rodoviária, e não na estrada. É uma questão de respeito ao usuário que está dentro do ônibus.

Quinto: estabelecimento no ordenamento interno, nos mesmos limites de peso e dimensões aplicadas nos ônibus de transporte internacional de passageiros no âmbito do Mercosul, por meio do Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas (Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010). Ou seja, ônibus da Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile podem vir ao Brasil porque têm outra capacidade de pesagem e de tamanho. Esses ônibus são fabricados no Brasil, tanto pelas encarroçadoras como pelas fabricantes de chassis, e utilizados em países vizinhos. Eles são autorizados a vir para o Brasil, sem qualquer problema de peso ou tamanho, são autorizados por nós, brasileiros. Mas ônibus brasileiros, de linhas internas, não podem utilizar a mesma quantidade ou o mesmo limite de peso. Há dois pesos e duas medidas nessa questão. Então, já que o Brasil aprovou a vinda de ônibus fabricados no Brasil, mas emplacados na Argentina, por exemplo – apenas modificam o emplacamento e podem transitar no Brasil com uma legislação sobre o seu peso –, que os ônibus brasileiros também possam utilizar a mesma legislação. Eu entendo que é pertinente.

Recursos para a construção de terminais públicos fluviais de passageiros. É a questão da Antaq.

Incentivos para a renovação e construção de embarcações de passageiros, que é, realmente, um sistema que o Brasil não utiliza muito.



Poderíamos explorar ainda mais o transporte fluvial de passageiros, principalmente na Região Amazônica, onde há muitos rios navegáveis, mas não há transporte fluvial de passageiros.

Com relação à aviação civil.

Viabilizar investimentos em ampliação, manutenção e construção de aeroportos, controle de tráfego aéreo e desenvolvimento de novas rotas aéreas.

Equalização de ICMS sobre combustíveis da aviação em todos os Estados, em 4%, conforme também foi dito a respeito do transporte rodoviário.

Abrir diálogo junto à Petrobras para a revisão da fórmula de precificação do QAV.

Redução da carga tributária e manutenção da desoneração da folha de pagamento. Esse é um pedido dos três setores.

Estabilidade do marco regulatório.

Atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica e aumento do limite de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas como forma de promover a redução dos custos para a aviação regional, para a aviação no Brasil.

Esses são os temas, Sr. Presidente.

Há apenas um item que eu creio que pulei aqui, com relação a transporte urbano, que é o aumento das vias exclusivas para o transporte de passageiros nas grandes cidades, para promover a questão da mobilidade urbana.

São questões importantes. Entendo que são colocações que podem ser implementadas e que, realmente, ao serem implementadas, vão trazer um diferencial para o usuário brasileiro.

Dessa forma, eu tenho certeza de que este fórum atingiu seu objetivo, que é trazer sugestões para que nós, através de projetos de leis ou de decretos pela Presidência da República ou Estados e Municípios, possamos melhorar essa questão de mobilidade urbana ou a qualidade dos serviços municipais de transporte passageiros, seja urbano, seja rodoviário, chegando até as aeronaves brasileiras.

Mais uma vez, eu agradeço a oportunidade de participar deste fórum, que, com certeza, vai marcar época na minha passagem por esta Casa e por esta Comissão.

Eu peço licença ao senhor e aos demais componentes da Mesa, às senhoras e senhores, para me ausentar, mas não sem antes agradecer a todos os consultores que nos acompanharam desde ontem. Tiveram um trabalho excepcional, ativamente, junto conosco, nos trazendo sugestões, tirando dúvidas e fazendo com que chegássemos a este que eu considero um belo trabalho como sugestão para V. Ex^a, nosso Presidente, e também aos nossos colegas Senadores.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB – AL) – Muito obrigado a S. Ex^a o Senador Acir Gurgacz pela sua importantíssima



contribuição aos trabalhos realizados, no dia de ontem e hoje, no setor de transporte de passageiros.

Passo a palavra ao Sr. Luiz Afonso dos Santos Senna, coordenador da mesa-redonda sobre o transporte de cargas.

O SR. SR. LUIZ AFONSO DOS SANTOS SENNA – Bom dia, Presidente Collor.

A nossa discussão na área de transporte de carga foi bastante frutífera, muito rica e qualificada, fruto do trabalho e da qualidade tanto dos convidados quanto dos consultores, que realmente nos deram um suporte bastante grande.

O desafio de trabalhar na área de transporte de cargas é muito grande, na medida em que nós temos uma complexidade muito grande, vários modais associados – ferrovias, hidrovias, transporte aéreo, aeroportos, que também servem a cargas, assim como também aos passageiros –, portos, dutos etc. Então, é uma área muito ampla.

Tivemos certo cuidado para buscar as sugestões e recomendações que, de alguma forma, contemplassem a integralidade dessas várias modais. Em alguns casos, nós procuramos também destacá-lo, dada a urgência e a importância específica de determinado ponto, mas a ênfase foi, realmente, buscar aspectos gerais do setor como um todo.

Então, a partir disso, com base nesses itens todos, eu já passaria direto – vou tentar também ser bastante breve – aos principais itens e recomendações, a partir dos debates que aconteceram ontem, e da consolidação que nós fizemos hoje.

Eu só aproveito também para mencionar os profissionais, os técnicos que participaram do nosso grupo de discussão, que incluem: Guilherme Bergmann Borges Vieira, Ellen Capistrano Martins, Luis Henrique Teixeira Baldez, Priscila Santiago e o Prof. Sílvio dos Santos.

Os principais itens que elencamos: primeiro, diminuir a quantidade de níveis decisórios, tendo em vista a existência, atualmente, de muitos atores intervenientes nos processos na área de infraestrutura de transportes. No mesmo sentido, a ideia é buscar também harmonizar a atuação dos órgãos envolvidos.

O segundo item é a eliminação dos excessos de controle de meios, ou seja, uma desburocratização dos processos de concessão e licitação, assim como a redução nos níveis de decisão nos licenciamentos e harmonização entre os mesmos. De alguma forma, é o que o Senador Delcídio Amaral também mencionou, quer dizer, a gente está, na realidade, corroborando o que ele acabou colocando ali também.

Um terceiro aspecto que também reputo extremamente importante para a área é a proposição do que nós estamos chamando de uma lei geral de transportes, que disponha sobre a organização dos serviços de transportes, a estrutura governamental do setor e outros aspectos institucionais envolvidos, tendo como molde a Lei Geral de Telecomunicações, que, insisto, saiu de uma



realidade em que tínhamos telefone declarado no Imposto de Renda como ativo para uma realidade que tem mais telefone do que pessoas. Quer dizer, parte disto: a gente entende que essa organização, essa sistematização, esses *links* entre a legislação existente poderia ser feita através de uma lei que permita isso e que, de alguma forma, reflita a intenção econômica de mais eficiência e articulação entre os vários elementos que compõem o sistema de transportes.

O quarto item é o fortalecimento do papel da autoridade portuária, ou seja, que as autoridades portuárias passem a exercer, ou possam fazê-lo, o papel que é o papel central na eficiência do sistema portuário nacional.

Quinto item: elaborar planejamento integrado e sistêmico para todo o setor de logística e transportes, tendo como referência as boas práticas de planejamento. E aqui a gente menciona dois setores, mas eu diria que poderíamos nos estender para outros também: os setores elétrico e de telecomunicações. Nós brincamos um pouquinho, dizendo que são só as boas práticas.

O sexto item é melhorar a qualidade dos projetos, atentando especificamente para quatro aspectos que a gente julga importante: uma maior transparência dos aspectos técnicos dos projetos; a conveniência de se buscar maior estabilidade dos quadros técnicos dos órgãos envolvidos na elaboração desses projetos; o fortalecimento da participação da iniciativa privada na elaboração de projetos – e aqui a gente faz um destaque à necessidade de regulamentação do art. 21 da Lei nº 8.987, de 1995, que, de alguma forma, caracteriza os PMIs –; e, por fim, a maior transparência nos cronogramas físicos e financeiros dos principais empreendimentos – não necessariamente de todos, mas daqueles que têm magnitude e que envolvam recursos de uma certa monta, a partir de uma certa monta, para que a sociedade possa acompanhar de uma forma mais efetiva o que está acontecendo.

Sétimo item: harmonizar os conflitos entre entes da Federação, em especial os interesses e peculiaridades dos Municípios em relação aos interesses da União. Também seria uma melhor articulação entre os vários entes federativos.

Oitavo: elevar o nível de investimento federal em infraestrutura de transportes, contemplando também as redes estaduais e municipais. No caso de transportes, inclusive, aqui, aproveitando este item, de alguma forma a gente identifica que, como ela é uma utilidade pública e a característica fundamental é a característica de rede, muitas vezes transporte não tem sido visto como rede, e as iniciativas acabam sendo muito mais pontuais, sem olhar para a estruturação da rede como um todo.

Item nono: assegurar o papel institucional das agências reguladoras e garantir sua efetiva independência financeira e administrativa, sua autonomia decisória e a competência técnica tanto dos quadros permanentes quanto – e talvez mais importante ainda – do seu quadro diretório.

Décimo: garantir o uso múltiplo das águas, de modo a não inviabilizar a navegação interior. De alguma forma, é muito na linha do que o



Senador Delcídio mencionou, da questão de garantir as hidrovias quando há barragens, etc.

Décimo primeiro: avaliar mecanismos para simplificar e melhorar a competitividade da navegação interior e de cabotagem a partir de estudos já realizados.

Décimo segundo: incluir o Programa de Segurança Ferroviária, o Prosefer, no PAC.

Hoje nós temos alguns gargalos muito grandes, principalmente nas áreas de acesso a portos, por exemplo, em algumas áreas urbanas, em que a dificuldade faz com que a velocidade das composições por vezes chegue a quatro ou cinco quilômetros por hora, além de pôr em risco a segurança das populações. Aliás, este é um detalhe muito importante para se destacar: o risco que hoje nós corremos de haver um acidente de grandes proporções como uma explosão, por exemplo, junto a uma área altamente populosa nesses acessos.

Décimo terceiro ponto: viabilizar que os prazos para a execução de serviços de manutenção de obras sejam compatíveis com a vida útil dos projetos.

Penúltimo item: buscar um tratamento isonômico na formação de recursos humanos para o setor aquaviário em relação aos demais setores.

E, por fim, Senador Collor, a ideia de assegurar a disponibilidade de engenheiros e demais profissionais no corpo técnico dos órgãos do Executivo em qualidade e quantidade necessárias para enfrentar os desafios atuais da área de transportes.

Essa foi uma visão, como eu disse, procurando abranger todas as modais, tudo o que compõe o sistema.

Acabei me esquecendo de mencionar o Prof. Paulo Resende, que também, de forma brilhante, participou das discussões e nos auxiliou a elaborar essa relação de itens que eu acredito sejam bastante relevantes e podem nos auxiliar, sem dúvida alguma, a melhorar e a eliminar parte dos gargalos que estão nos afligindo a todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB – AL) – Muito obrigado ao Prof. Dr. Luiz Afonso dos Santos Senna, coordenador da mesa-redonda sobre transporte de cargas, que vem prestando o seu conhecimento a tantas audiências públicas que nós já realizamos sobre os gargalos da nossa infraestrutura e mais uma vez comparece como alguém extremamente interessado na solução que nós estamos perseguindo neste fórum. Muito obrigado a V. S^a pela sua participação.

Eu gostaria também de dizer a todos os participantes e aos que estão nos ouvindo e nos assistindo pela Rádio e TV Senado que todas essas sugestões que aqui estão colocadas, que são soluções no cômputo geral, passarão agora pela nossa Consultoria do Senado, que é altamente qualificada e, sem dúvida, é a melhor consultoria de todos os Poderes da República. Não conheço nenhum grupo de pessoas tão capacitadas e tão bem formadas como



esse grupo de Consultores Legislativos do Senado Federal, a quem, mais uma vez, eu agradeço pela participação decisiva que vem tendo no êxito dos nossos trabalhos.

Em seguida, até a quarta-feira que vem, todas essas sugestões serão colocadas numa matriz para se saber como será feito esse encaminhamento: se vai ser feito por projetos de lei, se vai ser feito por projetos de emenda à Constituição, se vai ser feito como recomendação ao Executivo.

Na questão de transportes, por exemplo, nós sabemos que isso depende muito da participação dos Municípios e dos Estados. Então isso também será levado ao conhecimento dos Srs. Governadores e dos Srs. Prefeitos, se não de todos os Municípios brasileiros, daqueles com a população, vamos dizer, acima de 50 mil habitantes, para dizer a eles da nossa preocupação, da sugestão que foi apresentada neste Fórum e se eles poderiam participar dando a sua contribuição para a diminuição das tarifas que são cobradas hoje tanto no transporte urbano como no transporte intermunicipal, interestadual e internacional.

Passo a palavra ao Dr. Mário Lório, que coordenou a mesa-redonda sobre telecomunicações.

O SR. MÁRIO IÓRIO ARANHA – Obrigado, Presidente. Cumprimento os presentes, pelo apressado da hora, na pessoa do Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado, o Sr. Presidente Collor.

Eu também tenho aqui a função de enunciar os presentes componentes da mesa de telecomunicações. São eles: Coronel Edwin Pinheiro da Costa, do Comando e da Subchefia de Comando e Controle do Ministério da Defesa; Coronel José Ricardo Souza Camelo, do Centro de Defesa Cibernética do Exército; Prof. Cesar Rômulo Silveira Neto, Secretário-Geral da Telebrasil (Associação Brasileira de Telecomunicações); e o Dr. Eduardo Levy Cardoso Moreira, do Sindicato Nacional das Empresas de Telefonia e Serviço Móvel Celular e Pessoal (SindiTelebrasil), além dos nossos consultores legislativos, que nos honraram com a presença e a colaboração, capitaneados pelo Dr. Marcus Augustos Martins.

Como Coordenador do Núcleo de Direito Setorial Regulatório da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, como contribuição dessa instituição à Casa, fui colocado, pelo meu colega da área de transporte de cargas, como o primo rico. Isso me coloca numa posição difícil. Evidentemente recebo isso com regozijo, entretanto, a aparência do setor está resolvida. Ela não é tão real. Há diversos aspectos que demandam a atuação de uma Casa como o Senado Federal, pela sua importância em dirigir as mudanças fundamentais de um setor como esse.

Eu gostaria de ressaltar que o setor de telecomunicações é um setor fundamental para o desenvolvimento econômico do País. Como dizia Castells, ele é o substrato econômico da sociedade de informação. E à semelhança do papel desempenhado pelas ferrovias na sociedade industrial, que forneciam essas artérias de distribuição da produção na sociedade da informação, as artérias de



fluxo da informação são compostas pelas telecomunicações e, mais precisamente, pela infraestrutura essencial de redes de telecomunicações.

Então, com esse intróito, passo ao sumário executivo do que se obteve na mesa de telecomunicações.

As soluções foram colocadas em cinco grandes temas. Os cinco grandes temas são: primeiro deles, o reforço institucional, a necessidade de reforço institucional da essencialidade das telecomunicações mediante três grandes ações. A primeira delas, dar visibilidade da essencialidade das telecomunicações nas ações governamentais de políticas públicas, notadamente, planejamento estratégico de investimentos setoriais. E aqui se enuncia, a título exemplificativo, o PAC e os Planos Plurianuais. Segundo: promover, como segundo item de ação, a evidenciação das telecomunicações como estratégia nacional de infraestrutura prioritária. Exatamente por essa ideia de que se trata de um setor resolvido, ela não é colocada como uma estrutura prioritária nesses planos, exatamente porque ela tem que ser reconhecida como a condição de substrato econômico da nova economia. E um último item, mais concreto: ressaltar à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal a importância de que se promova a gestão junto ao Executivo para que as licitações relevantes de uso de bens essenciais como espectro de radiofrequências, que é um bem valiosíssimo, privilegiem a expansão de cobertura, qualidade e modicidade tarifária de preços de serviços, eliminando-se aquilo que se pratica no setor e que é um atraso, gera atrasos, que é a função arrecadatória das licitações. Prioritariamente, é uma constante do setor a função arrecadatória das licitações, quando se trata de um serviço essencial que deveria estar sendo promovido, porque ele é essencial para toda a economia que se segue e que se apoia nos bens de informação.

O segundo grande tópico diz respeito à repercussão dessa essencialidade das telecomunicações nas políticas tributária e financeira. E, para isso, existem quatro linhas de ação que foram desenhadas pela mesa.

A primeira delas: desoneração de serviços de banda larga, mediante limitação do valor máximo de alíquota do ICMS, via uma proposta de alteração constitucional, que daria maior valor à função do Senado no seu exercício tradicional de competência, de limites de alíquotas de ICMS para serviços essenciais. Essa seria uma alteração proposta para o art. 155, §2º, inciso V, da Constituição.

O segundo grande item diz respeito ao uso efetivo do Fust, que é o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações, e que praticamente não foi utilizado até hoje, um fundo que beira os R\$15 bilhões, via aprovação de projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional.

Terceiro item: regulamentação imediata da redução da taxa de fiscalização destinada ao Fundo de Fiscalização das Telecomunicações (Fistel), redução já prevista na Lei nº 12.715, de 2012, para os serviços máquina a máquina, que são os serviços de comunicação que viabilizam essa banda larga,



como incentivo de ampliação do ganho de produtividade da economia como um todo.

Quarto item: criação de medidas de transparência de toda a carga tributária. Embora existam já medidas implementadas de transparência da carga tributária sobre as contas, por exemplo, de telefone, não há uma transparência de toda a carga tributária incidente do setor para o consumidor, para a sociedade, até para que haja novos aliados à diminuição da carga tributária em um setor que é decisivo para vários outros setores.

O terceiro grande tópico diz respeito à desburocratização e solução de acúmulos de competências federativas, no setor de telecomunicações, mediante duas grandes ações: uniformização da legislação de posturas urbanas, que é uma demanda antiga, para maior agilidade dos processos de licenciamento de infraestrutura; e desoneração do uso do solo urbano, subsolo e espaço aéreo por serviços essenciais. Isso, certamente, não atingiria só as telecomunicações, mas diversos outros setores.

Um segundo item é a uniformização da legislação ambiental para maior agilidade e racionalização das licenças pertinentes – no caso das telecomunicações, as licenças de estações de antenas, que sofrem diversos problemas, como, por exemplo, um deles, o de que, regulando-se a antena, diminuindo-se o número de antenas dentro de uma cidade, melhora-se a radiação incidente sobre o cidadão, quando na verdade é o oposto que ocorre, porque a radiação, a maior parte da radiação vem é disto aqui, que está próximo do nosso cérebro. E, quanto menos antenas, mais potente tem de ser o equipamento nesse sentido.

O quarto grande item diz respeito ao desenvolvimento do sistema nacional de defesa e segurança cibernética, mediante duas ações de incentivo à atuação conjunta de instituições militares, policiais e civis de monitoramento estatístico – frise-se o “estatístico” – da infraestrutura de redes de telecomunicações brasileira, praticado em todo o mundo civilizado.

Um segundo grande item diz respeito a um incentivo à criação de critérios e regras para a aproximação de equipes de segurança e reação a incidentes computacionais das operadoras de telecomunicações com os órgãos de defesa, via troca de informações essenciais à proteção do espaço cibernético suportado pelas redes de telecomunicações.

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRCIO NUNES IORIO ARANHA OLIVEIRA – E, finalmente, o quinto grande item diz respeito ao incremento da percepção, por parte da sociedade, de déficits de qualidade da infraestrutura do setor, mediante uma ação pontual que diz respeito à instituição do dever de informação à sociedade dos efeitos das opções licitatórias que hoje se praticam no setor de telecomunicações, deveres de universalização, metas de cobertura e abrangência e deveres acessórios em contratos de concessão, em termos de autorização do setor, para que se faça, a partir desse momento, uma efetiva interconexão entre as



obrigações efetivamente impostas às operadoras e a imagem social da sua função para preenchimento dentro do setor.

E, com isso, agradeço imensamente o convite e parabenizo a iniciativa do Sr. Presidente, que certamente me engrandeceu muito com essa experiência de ter contato com pessoas do mais alto gabarito e que, certamente, ajudarão na composição das estratégias do País para o futuro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Grato ao Prof. Mário Iorio, que coordenou com brilhantismo a mesa-redonda sobre telecomunicações.

Gostaria também de informar aos Srs. Coordenadores e participantes deste fórum que os senhores serão informados *on-line*, via internet, de todas as ações seguintes a esse nosso encontro. Quer dizer, todos os senhores, indistintamente, tomarão conhecimento das medidas que a Comissão de Serviços de Infraestrutura tomará em termos de processo legislativo, em termos de recomendações ao Poder Executivo etc., tão logo estejamos tomando providências em relação a cada um desses pontos.

Passo a palavra ao Prof. Adilson Oliveira, coordenador da mesa-redonda sobre combustíveis.

O SR. ADILSON OLIVEIRA – Boa tarde a todos.

Gostaria inicialmente de parabenizar o Presidente Collor. Acho que foi uma excelente iniciativa, tomara que isso tenha a sequência desejada e que possamos repetir esse tipo de atividade mais para frente.

Obviamente gostaria muito de agradecer o convite, pois para mim é uma honra enorme estar aqui no Congresso e, como foi dito, ter a possibilidade de trabalhar com outras pessoas que têm profundo conhecimento na área de combustíveis e que me ajudaram, inclusive, a compreender algumas das minhas dificuldades e alguns pontos que não tenho conhecimento suficiente.

Vou nominar essas pessoas que trabalharam conosco e que são o Dr. Eduardo Teixeira, que é sócio-diretor da Creta Planejamento; o Dr. José Augusto Dutra Nogueira, que é Diretor do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis; o Prof. Sergio Bajay, que é professor da Unicamp; e a Prof^a Elizabeth Farina, que é hoje a presidente da Unica (União das Indústrias de Cana-de-Açúcar). Acho que foi uma excelente oportunidade para trocarmos ideias sobre esse tema tão candente que é a questão do desenvolvimento do mercado de combustíveis. Nossa mesa foi essencialmente buscar que soluções podemos adotar para tornar esse mercado mais competitivo e evidentemente mais operativo para atender às demandas da sociedade brasileira.

Tivemos a participação dos consultores, que também foram muito ativos, inclusive conseguiram produzir um relatório em tempo relativamente recorde, e vou nominar aqui o Paulo Springer de Freitas, que foi, na verdade, o comandante dessa equipe – houve outras pessoas –, meu ponto de contato mais imediato.



Como acho que todos os meus colegas que me precederam disseram, acho que o debate foi extremamente construtivo, muito positivo e rico. Então, vou sintetizar o conjunto – infelizmente não podemos apresentar todo o conjunto que foi dito –, o resultado dos nossos trabalhos em três grandes linhas de propostas: questões institucionais, questões regulatórias e alguns elementos estratégicos que vimos como necessidade de equacionar o problema.

Nas questões institucionais, selecionamos quatro tópicos que nos pareceram mais importantes. O primeiro deles é a existência de um Conselho Nacional de Política Energética, que é essencialmente consultivo, quando acreditamos que é necessário ter algum instrumento de formulação de políticas energéticas e que esse instrumento não existe. Então, sinalizar – seria, no caso, o Poder Executivo – a necessidade de um instrumento de formulação de políticas, não de planejamento, mas sim de formulação de políticas na área energética que possa inclusive ser apresentadas ao Congresso, para que o Congresso possa sair dessa situação de certa forma passiva de receber problemas para depois tentar equacionar, mas podendo antecipar-se de um forma ativa as propostas que estão sendo feitas, inclusive sinalizando os acordos, os desacordos e, inclusive, sugerindo mudanças que possam ser necessárias a ocorrer. Portanto, essa proposta de que, inclusive, essa política formulada pelo CNPE venha para o Congresso, e que seja apresentado um plano plurianual com políticas energéticas. Então, que esse plano seja apresentado, essas políticas sejam apresentadas, e o Congresso possa se posicionar sobre essas propostas e sugerir mudanças.

O segundo ponto, ainda na área institucional. Nós identificamos que, apesar de ter sido recentemente, ou pelo menos há poucos anos, definida uma lei geral para o desenvolvimento do gás natural, nós acreditamos – houve um consenso entre todos – que essa lei não está sendo operativa, não está alcançando os resultados desejados. Apesar de ter havido algumas alterações recentes na lei, ela não está conseguindo desenvolver o mercado de gás natural na dimensão das necessidades que o País tem. Por isso mesmo nós sugerimos ao Senado que faça um ciclo de audiências específico trabalhando sobre a questão do gás natural. Como é que a gente pode reorganizar esse setor de tal forma de haja uma legislação que dê suporte ao desenvolvimento mais específico desse setor.

Houve uma proposta que não foi consensual, mas nós resolvemos apresentar algumas coisas não consensuais, de que talvez fosse debatida a criação de uma empresa específica para o gás natural que cuidasse, essencialmente, da construção de toda a logística necessária para levar o gás natural das áreas de produção até os centros de consumo. Então, uma empresa essencialmente de transporte de dutos troncais capazes de articular o mercado de gás natural no Brasil, que é um mercado ainda incipiente, que necessita de muito investimento nessa logística.

Houve também consenso com relação à importância e à relevância de haver a PPSA, porém se destacou a necessidade de a empresa contar com



quadros qualificados. Há uma certa preocupação quanto ao fato de que ela é uma empresa nascente, é uma empresa que ainda não tem uma clara estrutura do ponto de vista organizacional. É necessário, então, haver um certo esforço nesse sentido, e o Congresso, talvez, possa criar certos incentivos para que essa empresa ganhe uma certa dimensão.

Houve uma proposta que não foi consensual, diga-se de passagem, mas que é importante, da ideia de que o poder de veto, de voto qualificado da PPSA, no comitê diretor da execução dos projetos, tenha que, talvez, ser delimitado, porque hoje ele é amplo demais. Não há nenhum limite nessa capacidade de ele vetar qualquer decisão do comitê. E a PPSA é uma empresa que não tem participação financeira no projeto. Então, a ideia de que houvesse uma capacidade de, pelo menos, delimitar até onde pode ir esse veto e quais são as coisas que talvez sejam menos importantes sobre as quais ele não teria esse poder de voto qualificado. Essa foi uma sugestão. Não é consensual, mas achei que era importante trazer aqui para discussão da nossa mesa.

Questões regulatórias. Nós identificamos seis questões regulatórias que nós achamos que são relevantes e que mereceriam uma atuação mais forte do Senado e do Congresso.

Primeiro, houve uma preocupação com um possível conflito entre a PPSA e a ANP, duas instâncias do Estado que, na verdade, devem regular o comportamento do pré-sal. E há uma certa preocupação de que talvez possa haver, em algum momento, conflito entre essas duas instâncias. É preciso, então, delimitar até onde a PPSA pode decidir e quando passa a ser ANP. Que haja, então, a clara limitação para que as burocracias não venham a ter conflitos entre elas. Aventou-se, então, a possibilidade de uma legislação que definisse alguma coisa nessa direção.

Também se concluiu – houve um consenso – que a Petrobras tem toda a capacidade técnica e operacional para desenvolver o pré-sal. Não há dúvida com relação a isso. Porém, há uma certa dúvida quanto à dimensão das demandas que estão sendo colocadas sobre a empresa, pois talvez venha a dificuldade de cumprir tudo aquilo que está sendo colocado como responsabilidade da empresa.

E, dessa direção, surgiu uma proposta consensual de que talvez a solução seja delegar à Petrobras a prerrogativa de abrir mão dos 30% que ela está, por lei, obrigada a cumprir. Então, ela pode cumprir, mas, se ela julgar que não é conveniente, ela pode abrir mão dessa prerrogativa e não ter a obrigação, necessariamente, de entrar nessa proposta. Portanto, essa foi uma proposta concreta, e eu acho que vai ter que haver, talvez, algum tipo de medida mais objetiva nessa direção.

Quanto à exploração do gás de folhelho, uma pergunta bem específica que foi colocada pelo senhor, pelo menos pela Comissão, há um consenso de que é necessária uma legislação específica para isso. O gás de folhelho não é a mesma coisa que petróleo. São dois mundos que têm



características muito distintas, e hoje nós estamos colocando todos no mesmo ambiente regulatório, e essa não é a solução mais adequada. Inclusive, a maioria dos países do mundo, com exceção, evidentemente dos Estados Unidos, adota legislação distinta. Portanto, seria bom o Congresso discutir se não é necessária uma regulamentação específica nesse ponto e aí uma legislação adequada, evidentemente.

Houve uma proposta de modificar alguma coisa no regime de partilha para que haja um volume mínimo de óleo quer tenha que ser oferecido por aquele que participa do leilão. Ou seja, não seria simplesmente uma porcentagem...

(Soa a campainha.)

O SR. ADILSON DE OLIVEIRA – ...do óleo colocado, mas, sim, um volume mínimo que evidentemente provocaria algumas mudanças na legislação.

Quanto ao conteúdo local, talvez seja muito importante... Houve uma preocupação grande com relação a isso, apontou-se que há um risco muito grande de as empresas que assinaram contratos de concessão não venham a cumprir esses seus compromissos, e isso pode gerar muitos problemas para o desenvolvimento do setor. Então, por isso, sugeriu-se ideia de talvez ter um termo de ajuste de conduta, criar condições para que a ANP possa oferecer, como contrapartida evidentemente, oferecer um *wave* para a concessionária, mas que ela faça o ressarcimento à União com algum benefício por essa solicitação.

E também foi sugerido, isso é muito importante, que o Congresso solicite à ANP que faça algum acordo ou tipo de articulação com o Ministério de Indústria e Comércio, porque a política de conteúdo local é essencialmente uma política industrial, para que possa, então, rever em que medida essa questão da política de conteúdo local está sendo conduzida adequadamente.

Eu vou tomar mais cinco minutos, porque há um tema muito importante, que é a questão dos preços dos derivados. O preço dos derivados foi bastante debatido, foi bastante comentado, de que a situação atual não é boa nem para a economia nacional, nem para a Petrobras e tampouco para o mercado do etanol. Nós temos que mudar a situação de preço atual porque ela está prejudicando esses três segmentos.

Para isso, é preciso mudar a forma como está sendo conduzida a precificação dos derivados de petróleo, e o que se propõe é que o Congresso defina uma regulamentação para precificação dos derivados, já que Petrobras é monopolista nesse mercado e ela deverá sendo continuar sendo monopolista na parte de refino e, portanto, ela não pode definir esse preço a critério dela ou a critério do Governo. Há que haver uma regra clara, transparente, para poder fazer isso. Isso já foi praticado no passado, acho que a gente poderia também fazer uma regulamentação específica regulamentando qual é a precificação adequada, com critérios evidentemente especificados.

Nas questões estratégicas, eu vou fechar por aqui.



A questão do etanol foi muito debatida, há muita preocupação porque o etanol é o principal trunfo que nós temos para as nossas discussões no cenário internacional. A política de mudanças climáticas deu ao Brasil um cartão de visitas para poder participar do processo e, no entanto, está sendo destroçado o plano do etanol. E nós sugerimos, então, que seja feita uma mudança em particular no regime tributário, que permita – eu acho que é na mesma linha de discussão com relação ao ICMS que incide sobre esse segmento, que se possa ter uma redefinição da estrutura tributária, incluindo inclusive a Cide como um elemento desse processo de revisão tributária.

Aí houve algumas sugestões particulares com relação a incentivar o Inovar-Auto, a incentivar a rediscussão com relação ao nível máximo de etanol que pode ser adicionada à gasolina. Não vou entrar muito nesses elementos, mas houve, sim, uma preocupação grande com relação às termoelétricas.

Esse é o meu ponto final. E por aqui eu paro. Na verdade, há uma percepção das pessoas que participaram de que as termoelétricas terão no futuro um papel muito mais relevante no sistema elétrico brasileiro. Por essa razão, é o caso, por exemplo, de ter um grande potencial de biomassa, que é preciso criar condição para que ele possa participar de forma mais efetiva, inclusive, para ajudar o sistema elétrico a sair das dificuldades que está vivendo. Então, é preciso criar um papel mais importante para as térmicas no sistema elétrico. Nesse sentido, o gás natural deveria, então, contemplado como uma fonte importante de geração de energia. Que a energia que vem da biomassa e do gás não seja simplesmente complementar da geração hidroelétrica, mas seja operada na base do sistema para atender realmente a base do suprimento de energia.

Houve ainda um último ponto, para terminar: há uma certa preocupação com relação ao impacto que terá o gás de xisto, o *shale gas* ou gás de folhelho, o hidrocarboneto de folhelho, sobre o comportamento da nossa produção de petróleo no *offshore*, dado que haverá uma competição muito grande entre esses dois mercados, que são mercados com características distintas, que, inclusive tendem a demandar pessoal técnico e recursos financeiros com características distintas. E essa competição não estamos afirmando de forma alguma que terá um efeito nocivo para o nosso desenvolvimento a produção de pré-sal, mas a gente não pode simplesmente negligenciar. E nesse sentido foi proposto que fosse realizado um ciclo de debates aqui no Senado sobre qual o efeito que terá o gás de folhelho sobre o mercado global de petróleo e quais os seus possíveis impactos aqui no nosso mercado sobre o nosso pré-sal.

Peço desculpas por ter acelerado, mas que os dez minutos são sempre curtos para quase seis horas de discussão, e peço também desculpas aos que participaram da mesa por ter, talvez, deixado de lado alguma coisa mais relevante que têm.

E mais uma vez meus parabéns e muito obrigado pelo honroso convite por estar aqui no Senado.



O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB – AL) – Muito obrigado ao Prof. Adilson de Oliveira, que coordenou a mesa-redonda de combustíveis, ele que tem sido um participante ativo de todos os debates que vêm sendo travados nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Passo a palavra ao coordenador da mesa-redonda sobre mineração, Dr. Carlos Nogueira da Costa Júnior.

O SR. CARLOS NOGUEIRA DA COSTA JÚNIOR – Boa tarde.

Gostaria de agradecer o Senador Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado, Fernando Collor, pelo convite que me foi feito para coordenar uma mesa que está no bojo da discussão sobre um novo marco regulatório da mineração. Trata-se um tema não muito consensual sob o ponto de vista das opiniões entre Governo e demais setores. Mas gostaria de dizer que a mesa produziu, sim, um trabalho de razoável conteúdo e tranquilo pelo aspecto das discussões, sem que os debatedores deixassem de colocar as suas posições, tendo em vista que eu faço parte do Governo e, conseqüentemente, tenho opiniões na elaboração do que foi submetido ao Congresso Nacional e à Câmara dos Deputados sobre o marco regulatório da mineração.

Então, gostaria de agradecer aos participantes da mesa, o Sr. Carlos Vilhena, advogado e sócio da Pinheiro Neto; o Sr. Elmer Prata Salomão, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa Mineral; o Dr. Valdecir de Assis Janasi, Diretor do Instituto de Geociência da Universidade de São Paulo (USP); e o Dr. Roberto Ventura Santos, Diretor de Geologia e Recursos Minerais do Serviço Geológico do Brasil.

E quero estender o meu agradecimento aos consultores, aos analistas e aos componentes dessa mesa-redonda, pois nos deram suporte. Sem eles, com certeza, não estaríamos hoje aqui e, em um espaço tão curto, de 24 horas, com um resumo executivo, para que a Comissão de Infraestrutura possa dirigir os trabalhos futuros e orientar os encaminhamentos sobre os diversos temas aqui colocados.

Como nós já prevíamos, esses assuntos, e não é à toa que todos estão aqui no Comissão de Infraestrutura, perpassam – quando eu cheguei aqui o Senador Delcídio do Amaral estava falando sobre energia, sobre o Ministério do qual faço parte –, perpassam fortemente temas como o da mineração, que exige o transporte, portos, exige uma logística, infraestrutura para que possamos desenvolver, até porque os bens minerais estão onde estão, e não onde a gente gostaria que eles estivessem. Normalmente, localizam-se no interior do País, necessitando fortemente da infraestrutura que o País pode oferecer para que a gente possa ser competitivo.

Então, seguindo a sugestão dos debatedores, até do nosso Prof. Lucena, na discussão entre os coordenadores há dois dias, a gente trabalhou em cima de uma matriz, com todas as dimensões que foram colocadas, uma dimensão institucional, regulamentar, operacional e restrições externas ao setor e outras externalidades que foram apresentadas positivamente.



Vou tentar abordar, no tempo que nos foi dado, os assuntos que foram consenso, porque o relatório, como um todo, faz parte da discussão final, vai ser redigido, todas as falas vão ser degravadas e vão estar lá presentes todas as contribuições contra ou pró, enfim, o que foi discutido no debate.

Então, com relação ao conjunto de perguntas preparadas pela Comissão de Infraestrutura – e não poderia ser diferente – que serviu para abalizar todos os aspectos da mesa-redonda, um dos aspectos institucionais é a criação da agência nacional de mineração. Quer dizer, é consenso a criação da agência nacional de mineral para os setores, nos moldes do que expõe a lei geral das agências, garantindo recursos humanos, materiais e financeiros necessários para o exercício, com autonomia, de suas atribuições. Quer dizer, então, é muito importante que nós tenhamos uma agência, mas que ela, como é preconizado pelo Ministério de Minas e Energia, seja uma agência nos moldes da ANP ou da Aneel, que têm desempenhado um papel relevante nos seus respectivos setores.

Com relação à CPRM, o Serviço Geológico do Brasil, o reforço do papel da CPRM nos mesmos aspectos inerentes à agência, são dois os pilares que suportam a questão do birô, da democracia e a questão técnica em um fluxo contínuo de recursos para a realização dos levantamentos geológicos básicos e as suas demais atribuições. Isso vem sendo conseguido ao longo do tempo. Conseguimos, com muito esforço, colocar que todos os trabalhos inerentes da CPRM fossem entendidos como serviços de infraestruturas, estando os recursos alocados no PAC, o que tem garantido que a CPRM faça e – faça bem feito – os seus serviços, os seus trabalhos.

Outra é a criação de um conselho, como bem disse aqui um dos colegas, a criação de um conselho, que é o CNPM, que comparou com o CNPE, que também é do mesmo ministério, a criação de um conselho representativo do setor mineral para discutir e também sugerir políticas públicas que afetam o setor. Com função consultiva e não executiva, o Conselho deverá ter importante papel de sensibilizar outras áreas do Governo para a questão de mineração.

A mineração é vista, no conjunto da obra, como um setor que impacta, e nós temos dificuldade de dar visibilidade a um setor importante que representa quase 5% do PIB nacional como estratégica importante para o desenvolvimento do país. Temos que mostrar a cara para dar essencialidade a esse setor, a esse segmento.

A questão que foi levantada pelo Senador Delcídio Amaral perpassa também à questão dos monopólios dos bens nucleares. A proposta do grupo foi estudar a flexibilização ou a extinção do monopólio da União sobre as pesquisas de lavras e o comércio dos bens minerais. E isso atrelado ao conjunto do que foi falado pelo Senador Delcídio sobre a questão das usinas nucleares. Não adianta construirmos as usinas. Nós temos reservas conhecidas e outras que não estão delimitadas que poderão suportar, se houver uma mudança na matriz energética, novos empreendimentos nucleares no Brasil.



Com relação à dimensão regulamentar, um dos assuntos que tem sido focado e que impacta a indústria mineral é a CFEM (Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais). Um dos itens abordado aqui foi que, no projeto de lei enviado ao Congresso, como são despesas originárias, o Governo Federal não pode dizer ao Estado e ao Município como alocar os seus recursos, mas o Legislativo pode sim. E nós acreditamos que, em relação a todos os entes federados, esteja a vinculação de “em que” e “como” vão ser devolvidos à população esses recursos oriundos dessa compensação financeira do setor mineral.

Estudar mecanismo de apuração nas hipóteses de bem mineral pelo próprio empreendedor. Existe isto no marco, mas como não foi votado ainda, a comissão, a mesa não sabe exatamente o que sairá do Congresso, sugere-se que esse tema continue como um tema a ser validado.

Regras de transição. Essa é uma preocupação muito grande com o setor que vem há quase 50 anos com o código atual. Também há a preocupação de que as alterações desse código não prejudiquem os direitos adquiridos.

Outro assunto também é o que está em moda aí fora, os minerais estratégicos. Nós, geólogos, engenheiros temos uma visão um pouco diferenciada, porque os minerais estratégicos implicam-se na cadeia não necessariamente no *modus operandi* da extração de minerais e de outros bens minerais. No seu procedimento do dia a dia, é uma atividade inerente a qualquer outra atividade. O problema é o que se fazer depois da extração desses bens minerais, é a cadeia tecnológica posterior, que virá. Não adianta produzirmos esses bens minerais estratégicos se não tivermos a tecnologia suficiente, porque, de novo, vamos ser exportadores de *commodities*. Então, temos que ter uma visão muito clara sobre esses assuntos.

Com relação a isso, foi unanimidade. Achamos que não há necessidade de criar códigos específicos para cada, porque, daqui a pouco, vamos ter vários códigos para cada bem mineral, e nós achamos que, no Código Mineral proposto, ou que virá...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS NOGUEIRA DA COSTA JÚNIOR – ... a ser votado, poderão ser contemplados todos esses aspectos.

Desculpe, é porque realmente – o senhor mesmo fez um comentário – a gama de perguntas do nosso setor estava três vezes, talvez mais, do que os outros setores para se debruçar. Em que pese a capacidade intelectual de todos os que estavam participando e mais os colaboradores, é meio impossível fazer esse resumo, tentando contemplar todos esses pontos.

Com relação às restrições externas, de novo, perpassa a questão do licenciamento ambiental, socioambiental, nos seus aspectos ambientais e nos seus aspectos sociais. Então, foi sugerido – e acho que é parecido com o que já foi colocado aqui – o estabelecimento de parâmetros que especifiquem e balizem essa tomada de decisão pelos entes na questão do licenciamento ambiental. Há



muita diferença de Estado para Estado, de técnicos que interpretam, dos órgãos de controle, e a gente precisa, para, como bem disse o senhor, não vou repetir as crassícies que foram criadas ontem... Isso faz parte e encarece o custo Brasil nesses empreendimentos que não são de baixo, são de valores altos, de investimentos altíssimos.

Outra proposta colocada é uma ideia do estudo da conveniência ou não de se regular o licenciamento social, quer dizer, há países que deixaram que o empreendedor e a comunidade façam essa articulação, ou há a necessidade de haver regulamento mesmo pelo Estado. Então, precisamos nos debruçar sobre qual papel que o Estado brasileiro quer para isso, definir de fato para que se evitem esses conflitos na execução e na implantação de empreendimentos, especificamente os de minerais.

Com relação à infraestrutura, nós não vamos entrar muito no assunto, porque a infraestrutura perpassou todos os dados aqui colocados, mas foi-nos colocado aprimorar as regras da instituição de servidão mineral. A área da servidão mineral é um problema porque perpassa a atividade em si da extração de lavra. O mineroduto liga dois pontos e ele tem que passar, às vezes, por dois Estados, por Municípios, por diversas propriedades, e isso não é bem entendido no âmbito simplesmente da concessão em si da lavra, isso é uma externalidade que impacta e muito. Se tivermos que transportar, por exemplo, por estradas, esses bens, vai empatar toda a questão de transporte de carga. Então, sobre essa é uma questão, o setor aqui entendeu que devia haver regras mais estabelecidas.

Com relação à capacitação IPD, essa foi uma discussão, mas há um ponto aqui que é muito importante, Senador, que é a homologação pelo Ministério da Educação das diretrizes curriculares nacionais. Nós temos que preparar técnicos capazes e com competência para aquilo que o Estado necessita e o setor privado necessita. O Ministério da Educação ainda parece que, segundo as colocações, principalmente pelo Dr. Janasi, está lá, mas ainda não foi homologado e promover e incentivar a interação entre a universidade e a empresa. Eu sei que o senhor está propondo que o novo fórum contemple exatamente essa formação de recursos humanos, que isso vai ser debatido, e gostaria de que esse setor estivesse inserido, através das universidades ou dos setores de ciência e tecnologia ou de educação, nesses debates que o senhor vai promover nos próximos fóruns sobre recursos humanos, pesquisa, desenvolvimento e inovação.

Outra questão importante também são as áreas – para quase terminar aqui – com restrição à mineração. O Senador Delcídio colocou a regulamentação do 231, que impacta a questão mineral, impacta a questão energética, a questão florestal e, nos seus artigos, no 3º principalmente, a questão da mineração e que, até hoje, desde a Constituição de 1988, não foi regulamentado pelo Congresso Nacional. Isso não está no bojo do novo marco regulatório porque nós não podemos colocar uma coisa que não está regulamentada.



Existe, no Congresso Nacional, o Projeto de Lei 1.610, do Senador Romero Jucá, e outro, diferentemente, colocado – se não me falha a memória – pela CNPI (Comissão Nacional de Política Indigenista), que é o Estatuto dos Povos Indígenas, em que há um capítulo que tenta regulamentar a mineração em terras indígenas. Nós achamos isso muito importante, porque, hoje, a mineração em terra indígena é uma atividade ilegal, quer dizer, “um caso de polícia”, entre aspas. Nós, do Ministério de Minas e Energia, não temos como intervir sob a ótica jurídica da legislação, porque isso não é permitido. E vimos alguns conflitos muito graves, como a questão dos Cinta Larga em Roosevelt.

Essa situação talvez esteja levando o Brasil... Nós somos signatários do Certificado de Kimberley para controlar os “diamantes de sangue”, entre aspas. E, nas áreas onde há essa atividade, de repente estamos fugindo um pouco à lógica do que nos propomos a regular.

Outra questão é a faixa de fronteira. Nós não estamos discutindo o tamanho da faixa de fronteira; nós estamos discutindo o que é permitido ou não. Quando a faixa de fronteira foi criada, a realidade brasileira era outra, o desenvolvimento regional era outro. Nós gostaríamos que essas faixas de fronteira fossem revistas com relação à atividade mineral.

Em função de uma parte que faz fronteira com o Uruguai e de outra que faz fronteira com o Paraguai e com a Argentina, praticamente 75% do Estado do Rio Grande do Sul, se não me falha a memória, sofre influência. Não sei se Amapá ou Roraima, quase 50%, 60% do Estado fica impactado por essa legislação.

Sugere-se, também, que sejam feitos levantamentos geológicos nas unidades de conservação em áreas indígenas. No Brasil, em trinta e tantos por cento do território há áreas em que não é permitida ou é restritiva a atividade de mineração. O Governo brasileiro, através do serviço geológico, não pode deixar de conhecer as suas potencialidades, até para dizer sim ou não, se fazemos pesquisa ou não. Nós não estamos falando de pesquisa mineral nem de atividade mineral. Nós estamos falando de conhecimento geológico. A Nação brasileira precisa saber, conhecer e entender onde estão essas futuras riquezas do País. E, hoje, é quase impossível o acesso do serviço geológico a essas unidades restritivas.

Outra proposição é a audição prévia do MME sobre o estabelecimento de áreas com restrição à atividade mineral. Já é feito isso em parceria com o Ministério do Meio Ambiente, já existe essa interação nas áreas novas. Mas existe um problema seriíssimo com relação às áreas...

E, com relação às externalidades positivas, há a questão da agregação de valor, que já foi colocada aqui – não vou repetir.

Quanto à criação de mecanismos de incentivo ao investimento nacional na pesquisa mineral, nós estamos tratando disso no Plano Brasil Maior, em que há toda uma discussão sobre o assunto.



Tentei acelerar aqui o que foi extraído do debate nessa mesa-redonda ontem.

Agradeço imensamente aos consultores e aos assessores, porque, ao chegar em casa, já tínhamos a minuta pronta.

Quero colocar aqui que parece que há uma regra. O senhor falou da regra quanto à capacidade de todos os consultores, dos assistentes e dos analistas, porque parece que todas as mesas tiveram o mesmo tratamento e a mesma disposição dos funcionários da Comissão.

Mais uma vez, eu gostaria de agradecer aos colegas que participaram da mesa por esse debate enriquecedor.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Muito obrigado ao Dr. Carlos Nogueira da Costa Júnior, que foi o coordenador da mesa-redonda sobre mineração.

Para finalizar a fala dos senhores coordenadores, passo a palavra ao Dr. Vicente Andreu Guillo.

O SR. VICENTE ANDREU GUILLO – Senhoras e senhores, boa tarde.

Quero agradecer o convite feito pelo Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Fernando Collor, e cumprimentar o Embaixador Rubens Barbosa e meus colegas.

Quero registrar, em primeiro lugar, Sr. Presidente, a oportunidade da realização deste fórum e, em particular, a importância da realização da mesa de infraestrutura, tratando de saneamento, abastecimento de água e irrigação porque propiciou um momento muito particular de convergência de aspectos relativos à legislação brasileira. Muito embora tenhamos fóruns frequentes envolvendo a irrigação, o saneamento e recursos hídricos, nós não tínhamos tido uma oportunidade de tratarmos de maneira comum os aspectos relativos à legislação, que, muitas vezes, é elaborada de maneira estanque, envolvendo os diversos setores. E, aqui, nós tivemos a oportunidade de convergir a respeito de aspectos da legislação que afetam esses três setores.

Do nosso ponto de vista, isso foi tão proveitoso que eu queria manifestar um pedido ao senhor, pela relação que tem, e pelas manifestações dos meus colegas também, em particular do Senador Delcídio do Amaral, tratando a mesa de energia. Nós pediríamos à comissão, sob a sua presidência, para propiciar uma oportunidade também para integrarmos não só recursos hídricos, abastecimento e irrigação, mas, também, os setores de energia elétrica pela matriz energética brasileira, bem como o setor de transporte por conta das hidrovias. Talvez seja um espaço muito interessante para que nós possamos, também, convergir aspectos da legislação, uma vez que o diagnóstico aqui apresentado já caminha um pouco nessa direção.

Eu quero, inicialmente, registrar que esta mesa foi composta pelos especialistas Lineu Rodrigues, pesquisador da Embrapa, com larga experiência



em recursos hídricos; pelo Sr. Marcos Thadeu Abicalil, Consultor do Banco Mundial, é especialista em saneamento, com larga experiência também em recursos hídricos e, também pelo Sr. Fernando Rodriguez, que é Consultor da Del Giudice, Assessoria Técnica, com larga experiência no setor público e privado, e, também, com larga experiência em recursos hídricos. Então, a escolha das pessoas foi muito importante para essa convergência.

Quero também registrar, como meus colegas fizeram, essa realidade, a participação e a colaboração dos consultores João Carlos Victor e Heloísa, e, também, da Sr^a Raquel Breda, da Agência Nacional de Águas, que nos ajudou a fazer esse primeiro rascunho que aqui apresentamos para a formulação do projeto final.

Nós procuramos, Sr. Presidente, seguir à risca as perguntas que foram formuladas no caderno bem como a orientação que o senhor, em uma reunião prévia, nos estabeleceu de, mais do que um diagnóstico, uma vez que, inclusive, que a área de saneamento, no Brasil, possui farto diagnóstico a respeito, bem como da irrigação, que nós procurássemos produzir uma síntese de material legislativo que fosse de natureza mais emergencial para ser tratado nesse período. Então, evidentemente que o diagnóstico é muito abrangente, mas o grupo procurou focar nessa orientação que o senhor nos apresentou.

Então, nessa direção, nós temos como síntese das principais contribuições que vão muito além dessas que vou apresentar, mas que aqui entendo que são importantes ressaltar com relação à questão de saneamento, primeiro, o estabelecimento de programas com a finalidade de fortalecer a regulação dos serviços de saneamento bem como a capacidade gerencial das empresas públicas prestadoras de serviço, particularmente as empresas municipais, que respondem por praticamente metade dos serviços prestados hoje no Brasil. Então, parte são prestados por empresas estaduais, ou empresas regionais privadas e a outra metade dos Municípios brasileiros, mais de 2.500 Municípios, por empresas municipais que têm muitas fragilidades do ponto de vista das suas capacidades, e elas precisam ser desenvolvidas.

Na mesma direção, procurar, também, rever o modelo tarifário do saneamento básico, garantindo que o próprio setor gere internamente recursos para o seu desenvolvimento, uma vez que, na grande maioria dos Municípios brasileiros, muitas vezes, não existe nenhuma prática de política tarifária, a água é servida sem nenhum tipo de controle, muitas vezes, há apenas uma taxa. Nós entendemos que é possível o estabelecimento de uma política, de uma orientação nacional para os diversos titulares dos serviços de saneamento, de tal forma que possam ser gerados recursos necessários para a expansão de serviço de saneamento, evidentemente garantindo o acesso universal para aqueles que não dispõem da renda necessária. Uma preocupação também em financiar um foco no saneamento, de não financiar apenas a execução das obras que, muitas vezes, acabam não produzindo os resultados desejados para a população, mas que



pudéssemos fomentar políticas de financiamentos focados no resultado, na prestação do serviço efetivo à população.

E, por último, na área de saneamento, também há uma revisão do Plansab, ora em andamento sob coordenação do Ministério das Cidades, para torná-lo mais realista, estabelecendo prioridades em que o plano dialogue com os diversos orçamentos – federal, estaduais, municipais e também o da iniciativa privada –, porque o que há é um diagnóstico bastante amplo em torno do Plansab, mas se constata que ele não dialoga diretamente com a possibilidade da sua realização através dos recursos apropriados nos orçamentos dessas esferas. E houve também uma grande aproximação do diagnóstico envolvendo esses setores de irrigação e de abastecimento com a política nacional de recursos hídricos. E, nessa direção, apresentamos rápidas sugestões, porém, são muito importantes para a nossa política neste momento começando por uma atualização da Constituição Federal.

A Constituição Federal, além da transição democrática, procurou fortalecer o Pacto Federativo, delegando aos Estados uma maior descentralização. E assim também aconteceu com o domínio das águas e das águas superficiais em particular, em que as águas passam a ser um domínio dos Estados e da União. Essa condição da Constituição de 88, no nosso ponto de vista, precisa ser atualizada, porque vem produzindo alguns problemas que essa formulação não resolve. Vou citar muito rapidamente – todos estão acompanhando o caso envolvendo Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, tratando do Paraíba do Sul.

Imagine, Sr. Presidente, que ali temos, pela legislação da Constituição Federal, um rio federal com um afluente estadual cuja transposição vai para um reservatório estadual que compõe um reservatório federal, que forma um rio estadual, que é o Rio Atibaia; que, por sua vez, é afluente de um rio federal que é o Rio Piracicaba; que, por sua vez, é afluente de um rio estadual que é o Rio Tietê; que, por sua vez, é afluente de um rio federal que é o Rio Paraná. É impossível uma gestão adequada sem que a Constituição possa ser atualizada nessa direção. E estamos propondo que isso seja foco da discussão desta Casa, do Senado, no sentido do seu aprimoramento.

Estamos sugerindo também o aprimoramento da Lei de Recursos Hídricos, nas seguintes direções: primeiro, a legislação estabelece que, em situações de escassez, o consumo prioritário é o abastecimento humano e a dessedentação de animais, o que obviamente está muito correto. Porém, em situações normais, ela não define prioridades de uso e, perante a legislação, todos os usos são equivalentes, seja o de uma bacia como o Rio São Francisco, com uma vocação hidroelétrica, seja o de um usuário da água com impacto meramente local. Do nosso ponto de vista, seria necessária a definição de algumas prioridades, no âmbito da legislação também, que respeitassem a vocação da bacia, seus impactos em nível nacional, e não apenas o estabelecimento de uma regra para a exceção que, depois, no dia a dia equipara os diversos usos em que



os seus impactos são muito diferenciados para a sociedade, em particular a questão da energia elétrica.

No nosso ponto de vista, também a Lei de Recursos Hídricos precisa fazer com que o planejamento de recursos hídricos – que, na sua elaboração, considera os diversos planejamentos setoriais, seja da agricultura, da navegação ou da própria energia – depois não tenham nenhuma natureza vinculante ou, pelo menos, indutora do planejamento que deu origem ao planejamento de recursos hídricos – achamos que ele deve induzir nessa direção. A segunda questão, também nessa mesma perspectiva, é de que as bacias hidrográficas e a região administrativa, em particular dos Estados, são muito diferentes. Uma bacia pode conter diversos Estados, um mesmo Estado pode conter diversas bacias.

Então, nós entendemos que, no âmbito das unidades administrativas, os Estados, os planos de recursos hídricos deveriam ter um caráter vinculante aos governos estaduais, de tal maneira que você pudesse integrar as bacias com as mesmas políticas, independentemente dessa bacia passar por mais de um Estado.

Nessa mesma direção também, o penúltimo, nessa mesma direção estamos propondo que a Lei de Recursos Hídricos, que tem um instrumento virtuoso, que é a cobrança pelo uso de recursos hídricos, muito embora o nome não seja apropriado, já tive oportunidade de mencionar isso ao senhor, mas é um instrumento econômico em que o valor é definido pelos usuários da bacia e os recursos voltam integralmente para a bacia, para que esses usuários apliquem esses recursos da maneira que julgarem mais adequado.

Pois bem, a legislação, uma vez que a água é um bem de domínio público, não permite que um usuário privado, que participa da contribuição, paga a cobrança pelo uso da água, na hora da repartição desse recurso não possa ter acesso ao recurso, porque ele é considerado um recurso público. É como se em um condomínio pagássemos pelo condomínio, mas o condomínio só pudesse atender alguns daqueles usuários e não todos que participam. Então, no nosso ponto de vista essa é uma questão importante, até para que o setor privado possa participar mais ativamente dos comitês de bacia hidrográfica.

Por último, também na mesma direção já apontada aqui, em particular pelo setor de energia elétrica e também pela de navegação, mas em particular pelo setor elétrico, nós entendemos que o País precisa elaborar uma política nacional de estímulo à reservação de água no Brasil. Nosso foco não é a produção de energia elétrica, são os usos múltiplos, inclusive energia elétrica, mas o nosso foco não é energia elétrica e sim constituir reservatórios, de tal maneira que o País possa ter uma segurança hídrica para os diversos usos, agricultura, para o abastecimento, para navegação e até mesmo para o turismo, que é importante para o nosso País que tenhamos uma política de reservação.

O Brasil, em que pese a nossa cultura a respeito da abundância de água, em que pese uma certa sensação na posição média da população brasileira que o Brasil dispõe de grandes reservatórios, do ponto de vista da quantidade de



água reservada no território brasileiro, o Brasil tem índices bastante inexpressivos em termos mundiais, retiradas as águas colocadas no reservatório do setor elétrico.

Então, nós entendemos que à luz, inclusive da política das mudanças climáticas, em particular da escassez que o Brasil está vivendo no semi-árido, há cerca de três anos e no Sudeste de maneira que supera todos os recordes históricos de baixa precipitação e de escassez, está na hora de a sociedade brasileira discutir a necessidade de novos reservatórios que, claro, tem impactos sociais e ambientais, mas que do nosso ponto de vista também produzem maior segurança hídrica à população brasileira. Então, precisam ser cotejados os seus benefícios e os seus impactos, de tal maneira que a população possa decidir, soberanamente, o que é melhor para ela.

Então, são essas inicialmente nossas contribuições. Queria agradecer a oportunidade que o senhor nos deu, como disse, de integrar, em torno da água, importantes setores da infraestrutura brasileira.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Muito obrigado Dr. Vicente Andreu Guillo, que coordenou a mesa-redonda que tratou dos temas: saneamento, abastecimento e irrigação.

Obrigado pela sua grande colaboração a esse nosso fórum.

Terminada a fase das apresentações dos coordenadores, aos quais mais uma vez agradeço, passo a palavra ao Ex^{mo} Sr. Embaixador Rubens Barbosa, Presidente do Conselho Superior de Comércio Exterior da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), dizendo a todos integrantes desta Comissão e aos senhores coordenadores que a Comissão de Serviços de Infraestrutura sabe bem aquilatar o que significou hoje para o Embaixador Rubens Barbosa poder estar aqui para encerrar esse nosso fórum. Muitos compromissos e também num dia como esse de sexta-feira, onde se acumulam os compromissos em São Paulo, ele se dispôs a estar aqui presente para prestigiarmos com a sua presença e com a sua exposição e fará, em seguida, o encerramento do 1º Fórum Nacional de infraestrutura promovido pelo Senado da República, por intermédio da Comissão de Serviços e Infraestrutura.

Passo a palavra a V. Ex^a, Sr. Embaixador Rubens Barbosa, agradecendo mais uma vez a sua presença.

O SR. RUBENS ANTONIO BARBOSA – Muito obrigado, Presidente, Fernando Collor. Eu queria parabenizá-lo pela iniciativa de convocar este 1º Fórum Nacional de Infraestrutura. É uma ação importante dentro do Congresso.

Eu queria também cumprimentar os diferentes grupos, os coordenadores, os membros do grupo. Eu tomei conhecimento desses relatórios e agora da exposição. Eu acho que são contribuições importantes que vocês fizeram em tão pouco tempo e agradeço o convite para encerrar esta reunião.

Eu acho que o fato de estar sendo realizado aqui, no Senado da República, este encontro, é importante, porque é importante que a classe política



se envolva efetivamente neste debate para ajudar a corrigir o grande atraso, como ficou evidenciado na exposição de vocês, da infraestrutura brasileira, e que seja garantida a sua qualidade.

Nesses últimos dois dias, todos esses grupos discutiram os principais aspectos da infraestrutura em diferentes áreas. Eu não vou aqui revisitar nenhum desses assuntos que os senhores trataram tão bem e resumiram tão eficientemente para conhecimento de todos. Eu gostaria apenas, Senador, de fazer alguns comentários mais gerais, examinando a questão da infraestrutura dentro de uma visão mais ampla. Cada um dos senhores tratou, sublinhou a importância de cada uma dessas áreas e deu grande relevância a elas, mas eu gostaria de mencionar essa questão da infraestrutura dentro de um marco mais geral. Eu vou alinhar aqui quatro ou cinco pontos que talvez amarrem tudo isso que os senhores fizeram.

Primeiro, a importância da infraestrutura dentro de uma visão keynesiana, de geração de emprego e de ativação da economia. Não preciso elaborar isto aqui, os senhores sabem a importância de obras públicas em todas as áreas que foram objeto desta discussão hoje para a ativação da economia, para o crescimento da economia em qualquer país, e o Brasil não é uma exceção. Esse é o primeiro aspecto.

O segundo aspecto é que cada um dos setores que os senhores resumiram aqui geram projetos de infraestrutura que podem ser importante alavanca para a atração de investimento e de novas tecnologias, que é um fato importante também para um país como o nosso, sobretudo por causa desse atraso que nós estamos vivendo na área de infraestrutura. A infraestrutura do Brasil hoje, como os senhores sabem, é um dos fatores negativos que determinam a perda da competitividade da economia nacional. Esse é um aspecto que nós, lá na Fiesp, discutimos muito. É um problema sério para a produção, para a indústria brasileira a perda da competitividade. Nós, hoje, vivemos um período de perda de competitividade sistêmica na economia brasileira. Além de tudo que nós sabemos, a questão da infraestrutura hoje tem um peso importante, como eu vou procurar mostrar mais adiante.

E a infraestrutura, ligada a essa questão da competitividade, é um fator importante na constituição do que nós chamamos de custo Brasil. Nós sabemos disso, o custo Brasil é um dos entraves para o crescimento da economia brasileira hoje. Então, a infraestrutura está ao lado da alta taxa, do custo da mão de obra, do custo da energia, da burocracia. Os senhores, vários mencionaram aspectos ligados sobretudo a essa questão da burocracia, e tudo isso forma o custo Brasil, que está hoje inviabilizando muitos setores da economia nacional, sobretudo setores industriais.

E um último aspecto é a infraestrutura. A maneira como nós estamos vivendo hoje esse atraso na infraestrutura, os gargalos que nós estamos vivendo afetam a percepção externa sobre o País, sobretudo quando se vê a interferência grande do Estado na regulamentação, na maneira como está sendo tratado o



assunto, no esvaziamento das agências reguladoras, e pelas incertezas geradas do ponto de vista dos investidores pelas mudanças de regras nas concessões. Quer dizer, o Brasil não é uma ilha, o Brasil está inserido num mundo cada vez mais competitivo, num mundo que tem informações instantâneas e que fica sabendo de tudo que se faz aqui na mesma hora.

Assim, quando se fala em infraestrutura, direta ou indiretamente nós estamos nos referindo a questões muito importantes que são hoje problemas aqui no Brasil: a questão da privatização, como está sendo conduzido isso, a questão dos órgãos reguladores, a questão do investimento público, a questão do investimento privado, dos ganhos e perdas de competitividade. Todos esses são temas que nós estamos discutindo todos os dias e que estão vinculados à questão da infraestrutura.

Acho que, por todas essas razões, as questões relacionadas com a infraestrutura deveriam ter um tratamento objetivo, sem preconceitos ideológicos, como nós vimos acontecer em algumas áreas. Eu não vou dar muitos exemplos, vocês sabem muito melhor que eu, mas tivemos problemas em várias concessões com a fixação de taxa de retorno e um marco regulatório de alguns regimes, inclusive o regime de concessão na área do pré-sal.

Faço um comentário aqui, à margem do que eu tinha preparado. Ouvi a exposição de cada um dos senhores e comecei a anotar – depois eu deixei de anotar – o número de sugestões de novas regulamentações. É muito interessante isso. O Senador, no discurso de abertura, referiu-se à questão da eficácia e todos os senhores que fizeram um resumo propuseram mais de uma regulamentação. Quer dizer, isso mostra como está dentro da nossa cultura a questão da participação do Estado em tudo. E isso hoje para o Brasil, na minha visão, está sendo um peso para a produção, para a atividade econômica e é uma questão que gera, inclusive, problemas quanto à segurança jurídica, quanto às garantias que o Estado dá, porque, com as mudanças de regras, os investidores...

Eu estou atuando como consultor de negócios também em São Paulo e eu estou sentindo a retração pela incerteza, pela insegurança, pelas mudanças de regras. O investidor privado nacional e estrangeiro reluta muito em avançar quando não vê uma perspectiva clara, uma transparência muito grande e vê uma crescente participação do papel do Estado e uma diminuição correspondente à eficiência das agências reguladoras de serviços públicos, que, para esse segmento, são muito importantes.

Esses serviços públicos afetam a vida de cada um de nós. Foi mencionada agora a questão de água, que é um problema que surgiu e que afeta toda a população de São Paulo, e outras questões. Cada um dos senhores mencionou uma área e tudo isso afeta a vida de todos nós. Estamos tratando de saneamento, de água, de mobilidade urbana, de aeroportos, de portos, de energia elétrica, de combustível, de internet, que afetam o cotidiano da vida de cada um de nós. E também estamos tratando e foram mencionados aqui alguns aspectos, alguns temas de segurança nacional. Essa questão da segurança cibernética, a



segurança das comunicações, a questão de satélites nacionais são questões, aí sim, de Estado que necessitam de uma visão forte do Estado.

Eu alinhei aqui, só à guisa de exemplo para colocar o Brasil dentro do contexto internacional, alguns exemplos de organismos internacionais. O The World Economic Forum coloca o Brasil em 114º entre 148 países na questão da infraestrutura. O Banco Mundial acabou de publicar agora, ontem ou anteontem, um estudo mostrando que o Brasil perdeu 20 postos no *ranking* global de logística, caímos para 65º lugar. Nós fizemos um estudo, lá na Fiesp, mostrando o que se chama Carga Extra na Indústria Brasileira. Nesse estudo, mostra-se que as deficiências de logística representam 1.8% do preço dos produtos industriais no Brasil. Vejam o peso que só a logística representa. O *The Economist* lembrou que apenas 1,5% do PIB brasileiro vai para investimento em infraestrutura, de todas as fontes, públicas e privadas, enquanto a média global é de 3,8%.

A Mackenzie Global estima que o valor total da infraestrutura no Brasil esteja em 16% do PIB nacional, enquanto na Índia é 52%, e a média dos países desenvolvidos é 71%. Para chegar a esse nível, o Brasil terá que triplicar os gastos no setor nos próximos 20 anos.

O resultado da situação atual, a que o Senador se referiu ao mostrar a necessidade de se ter eficiência e eficácia no que nós estamos fazendo, o resultado dessa falta é um grande prejuízo para o Tesouro e para o contribuinte, porque temos muitos exemplos de obras inacabadas, mal-executadas, que não podem ser utilizadas por falha na execução e as com custos acima do projetado.

Para finalizar, gostaria de trazer aqui ao conhecimento dos senhores três áreas que, penso, têm grande importância estratégica para o Brasil e que estão sendo relegadas a um distante segundo plano. Foi mencionado aqui que, em um dos grupos, se discutiu a questão das hidrovias. Certamente, o grupo se dedicou à questão das hidrovias nos rios do Norte do País, Amazônia, por exemplo.

Eu queria trazer aqui outra hidrovia: a hidrovia do Paraná-Paraguai. Não sei se foi discutido entre os senhores. Mas é uma coisa muito importante. É um projeto importante de integração regional. Cinco países se beneficiam da hidrovia Paraná-Paraguai e com um movimento crescente de transporte de produtos agrícolas e produtos minerais. Essa hidrovia tem um viés estratégico grande para todos os países, inclusive para o Brasil, mas está sendo tratada em um nível burocrático muito baixo, sem maior importância, sem políticas que possam levar adiante todo o trabalho técnico que precisa ser feito para que ela possa ser aproveitada durante todo curso do ano.

Há problemas com o setor ambiental. É uma questão discutida e que não ignoro, mas acho que esse é um tema que deve ser discutido e de maneira moderna, não com interferência maior do Estado para maior regulamentação. Cada Estado-membro – Bolívia, Brasil, Paraguai, Argentina, Uruguai – tem regulamentações próprias e impossíveis. Não vou entrar em detalhes aqui, mas são conflitantes e gerariam maior despesa. Mas eu estava pensando nos



exemplos europeus, no exemplo americano lá no Mississippi Authority e, sobretudo, na área internacional, no Danúbio e outros rios que são parte de vários países e que têm uma autoridade supranacional que regula. Acho que chegou o momento de a gente enfocar essa questão da hidrovia com um outro aspecto: um aspecto estratégico de integração regional, que vi beneficiar, no caso do Brasil, todo o Mato Grosso para baixo com o transporte mais barato e mais eficiente do que se produz por lá.

Esse é o primeiro aspecto que eu gostaria de sublinhar aqui e que deveria merecer, também, um estudo e uma decisão política de melhorar o tratamento dessa importante via de comunicação de transporte aqui na região.

O segundo aspecto também diz respeito à infraestrutura, de maneira importante, do ponto de vista internacional, quer dizer, a integração física aqui da região certamente não mereceu a atenção dos grupos que trataram de vários aspectos de transporte, aqui no Brasil, mas esse é um aspecto estratégico.

Os senhores vejam a falta de visão estratégica que nós estamos tendo, e não é de agora. Isso já é de algum tempo. Hoje, os principais parceiros comerciais do Brasil, de longe, são a Ásia e a China, e todos os produtos que vão para a Ásia e para a China saem pelo Atlântico e têm que fazer a volta no sul da América do Sul ou passar pelo Canal do Panamá.

Nós não temos, quer dizer, há no papel – porque, aqui no Brasil, a gente faz tudo no papel e quando chega a hora de executar é que são elas – uma estrada, uma ferrovia entre Antofagasta e o Porto de Paranaguá. Há anos está lá isso e não se avança. No lado brasileiro, para chegar até o Paraguai, falta um trecho de Cascavel a Foz do Iguaçu, e no Paraguai não tem nada. Lá no Paraguai e no Brasil isso poderia ser muito útil, porque a produção de soja e de outros produtos agrícolas no Paraguai, de brasileiros que estão morando lá, ficaria muito facilitada.

Onde está a visão estratégica nossa de buscar canais de escoamento para o Pacífico para levar o produto brasileiro mais competitivo para os mercados da Ásia e, sobretudo, da China? Os portos do Pacífico, do Peru e do Chile, poderiam ser melhorados, ampliados e utilizados como um canal de comercialização dos produtos brasileiros, porque se a gente pensar 10, 15, 20 anos à frente, a produção agrícola nossa vai-se ampliar, os mercados vão ser ampliados, os mercados da Ásia vão ser ampliados e nós vamos continuar – porque essas obras não são imediatas, levam tempo – com um custo do frete para transporte dessas mercadorias muito alto, tornando o produto brasileiro menos rentável.

Então, esse é o segundo aspecto que eu queria chamar.

Finalmente, a questão do comércio exterior. A questão da infraestrutura... Eu sou presidente do Conselho de Comércio Exterior da Fiesp e a gente trata disso diuturnamente. A infraestrutura é um dos problemas maiores que existem para o comércio exterior brasileiro. Há problemas, como o problema da taxaço, o problema, enfim... Não vou repetir, aqui, tudo o que o senhor já sabe,



mas a infraestrutura, como eu mostrei por esse estudo da Fiesp, é um dos principais elementos no encarecimento do produto brasileiro de exportação, quer dizer, nós estamos perdendo competitividade por causa desse custo Brasil que nós não conseguimos diminuir. Aí, entram não só as estradas, a estrada de ferro, mas os portos, aeroportos, que afetam, sobretudo, os produtos manufaturados brasileiros.

O senhor sabe que eu fui Embaixador em Washington. Eu saí de lá em 2004. Quando eu saí de lá, 80% dos produtos que o Brasil exportava eram de manufaturas e o Brasil tinha um superávit de US\$4 bilhões ou US\$5 bilhões.

Hoje, nós só temos avião que a gente exporta para os Estados Unidos – todos os outros produtos são produtos primários – e nós estamos com um déficit de US\$11 bilhões. É a perda da competitividade, é o custo Brasil, e a ineficiência e a burocracia que existem hoje nessa área.

Os produtos agrícolas estão indo pelo mesmo caminho, quer dizer, há uma redução da rentabilidade, a situação dos produtos agrícolas não é tão crítica quanto a dos produtos manufaturados, mas os problemas de infraestrutura a gente vê na época de safra, filas de caminhões nos portos, o que torna o custo cada vez mais alto e com rentabilidade menor.

E os senhores sabem que teve um caso recente em que a China cancelou um contrato por causa da dificuldade de embarque, por causa da situação nos portos aqui no Brasil. É um problema concreto, não é uma teoria, é uma questão importante, para a gente meditar.

Um estudo do Banco Mundial mostrou que o Brasil poderia exportar 30% a mais somente com a melhoria da logística de estradas, de ferrovias, portos e aeroportos; 30% a mais. É um estudo grande do Banco Mundial. Então acho que o custo do transporte de bens primários e industriais nacionais para exportação, o custo disso é maior do que as tarifas e o protecionismo que dificulta a exportação dos produtos brasileiros.

O resultado disso a gente pode medir pelo que aconteceu na balança de comércio no ano passado. Nós quase tivemos um déficit e este ano estamos arriscados a ter um déficit na balança de comércio por tudo isso que nós estamos conversando. E a infraestrutura tem um papel importante nisso.

Para concluir, eu acho que o investimento em infraestrutura em todos os setores examinados pelo fórum tem um impacto direto no crescimento da economia brasileira, na produtividade e na competitividade do País.

O Senador Collor mencionou a importância de nós termos um espaço seguro aqui no País e, para esse espaço seguro, a infraestrutura é parte integral nesse conceito.

E eu acho que também foi mencionado, o Senador Delcídio mencionou, eu acho que nós temos que passar a discutir os temas, mesmo os temas que sejam difíceis, que sejam tabus. Eu acho que estamos chegando ao limite das dificuldades para o crescimento do País. E nós temos que ter – e o



Congresso está tomando essa iniciativa de discutir francamente essa questão da infraestrutura –, eu acho que nós temos que ter a coragem de discutir.

Foram propostas algumas medidas aqui, importantes, corajosas. Eu acho que a gente tem que enfrentar esses problemas hoje e discutir abertamente esses problemas tão delicados que os senhores tão bem trataram nesse diversos grupos.

Muito obrigado pelo convite e parabéns pelo trabalho de vocês.

Senador, foi feito um resumo executivo do trabalho que os grupos fizeram e eu tenho o prazer de encaminhar ao senhor o resultado do trabalho desses últimos dois dias.

O SR. PRESIDENTE (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Muito obrigado a S. Ex^a o Sr. Embaixador Rubens Barbosa, pela sua exposição. As exposições do Embaixador são sempre uma aula sobre o Brasil. Obrigado pelo prestígio que emprestou ao enceramento do nosso 1º Fórum.

Gostaria de informar, conforme divulgado desde o início, o emblema desse 1º Fórum Nacional de Infraestrutura está contido na palavras de Arnold Toynbee: “O Brasil só será uma grande potência no dia em que adquirir o dom da eficiência”, que foi tão bem atingido, esse ponto, pelas palavras do Embaixador Rubens Barbosa.

Ao finalizarmos os trabalhos deste evento, duas certezas passo a ter. A primeira de que a condução dos coordenadores e o trabalho realizado pelos integrantes das mesas redondas cumpriram fielmente o conselho do Toynbee. Graças às senhoras e aos senhores, a eficiência imperou em nossas atividades, sobretudo pela metodologia adotada e seguida à risca por V. S^{as}. A segunda certeza extraio das próprias apresentações dos coordenadores. Pelos resultados aqui expostos e pelas propostas aqui sugeridas, não tenho dúvida em afirmar que cumprimos eficientemente a tarefa. Ou seja, o objetivo de propor soluções reais e exequíveis para superar os gargalos e déficits da infraestrutura brasileira, pelo que percebemos das apresentações, foi alcançado.

A continuidade da missão, agora, ficará a cargo da Comissão de Serviços de Infraestrutura. Teremos a responsabilidade de analisar e acolher o que foi debatido e proposto por cada uma das mesas-redondas e que me foi agora entregue por S. Ex^a o Embaixador Rubens Barbosa: o resumo executivo das soluções apresentadas pelas diversas mesas-redondas que os senhores coordenaram. Mais do que isso, haveremos, também, de materializar esses resultados, de modo a encaminhá-los, em alguns casos, ao Executivo e, em outros, apresentá-los, conforme já aqui tratamos, como iniciativas do Legislativo.

Assim, enaltecendo a excelência do produto final deste fórum, não me resta outra alternativa a não ser dar os parabéns e agradecer a cada um dos senhores participantes.

Aos coordenadores das mesas, o meu muito obrigado pela missão cumprida, especialmente pela integral fidelidade às expectativas e à concepção do fórum.



Especial agradecimento faço a S. Ex^{as}, os Srs. Senadores Delcídio Amaral e Acir Gurgacz, pela colaboração e disponibilidade na coordenação das suas mesas.

Aos especialistas integrantes de cada um dos grupos, agradeço o empenho, a disposição e a competência que apresentaram no curso dos trabalhos.

Muito obrigado, mais uma vez, a S. Ex^a, o Embaixador Rubens Barbosa, cuja capacidade de conhecimento sempre engrandecem qualquer evento dessa magnitude e complexidade.

Mais uma vez, agradeço ao Presidente do Congresso Nacional, Senador Renan Calheiros, pelo incondicional apoio institucional à realização deste fórum.

Agradeço também a presença dos convidados, observadores e demais ouvintes que aqui estiveram presentes, bem como aos internautas e cidadãos que acompanharam o evento e enviaram seus comentários e, ainda, à equipe de consultores do Senado Federal, que, desde o início, nos auxiliou com sua dedicação e extrema qualificação técnica. Eles seguirão, como sempre, nos assessorando na continuidade dos trabalhos, no âmbito desta Comissão.

Por fim, gostaria de registrar o meu muito obrigado aos demais setores funcionais do Senado Federal, sem os quais não obteríamos esse sucesso: à Diretoria-Geral, na pessoa do diretor-geral, Dr. Antônio Helder Medeiros Rebouças; à Secretaria de Comunicação Social, na pessoa de seu diretor, Davi Emerich; à Secretaria de Editoração e Publicações, na pessoa de seu diretor, Florian Augusto Coutinho Madruga; à Consultoria Legislativa, na pessoa do consultor-geral Paulo Mohn; à Secretaria de Comissões, na pessoa de seu diretor, Flávio Heringer; à Coordenação de Relações Públicas, na pessoa da coordenadora Andréa Valente da Cunha; ao Instituto Legislativo Brasileiro, na pessoa da diretora executiva Elga Mara Teixeira; a toda a equipe da Secretaria da Comissão de Serviços de Infraestrutura, na pessoa de seu secretário, Álvaro Araujo Sousa; e à equipe de meu gabinete parlamentar, na pessoa do chefe de gabinete Joberto Mattos Sant'Anna.

Pela relação de agradecimentos e de pessoas envolvidas nesse processo, V. S^{as} bem podem avaliar o enorme esforço que foi realizado para que este fórum tivesse o êxito que hoje nós podemos verificar que foi alcançado.

A todos, portanto, o meu muito obrigado.

Declaro, assim, encerrado o 1º Fórum Nacional de Infraestrutura.

(Iniciado às 14 horas e 1 minuto, o fórum é encerrado às 16 horas e 44 minutos.)