



*(Texto com revisão.)*

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS** – Para iniciar os nossos trabalhos, convidamos a fazer uso da palavra o Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Ex<sup>mo</sup> Sr. Senador Fernando Collor.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Ex<sup>mo</sup> Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Senador César Borges; Ex<sup>mo</sup> Sr. Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, Dr. Antonio Henrique Pinheiro Silveira; Ex<sup>mo</sup> Sr. Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, Ministro Márcio Zimmermann; Ex<sup>mo</sup> Sr. Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Dr. Guilherme Walder Mora Ramalho; Ex<sup>mos</sup> Srs. Senadores Delcídio Amaral e Acir Gurgacz; Ex<sup>mo</sup> Sr. Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Sr. Jorge Luiz Macedo Bastos; Sr. Secretário de Telecomunicações do Ministério das Comunicações, Artur Coimbra de Oliveira; senhoras e senhores, o patamar de crescimento econômico e desenvolvimento social alcançado pelo Brasil, especialmente a partir dos anos 2000, se, de um lado, permitiu a sua inserção internacional, de outro, trouxe à luz o enorme desafio que o País precisa superar no campo da infraestrutura e da logística.

Se antes as precárias condições de nossa infraestrutura eram, de certa forma, amainadas pela baixa demanda dos serviços em setores como transportes e energia, hoje não há mais como escondê-las. A ascensão de significativa parcela da população à classe média descortinou, por exemplo, a iminente necessidade de uma nova estrutura, maior e mais complexa, em nossos aeroportos.

Os sucessivos recordes da safra agrícola brasileira clamam também, ano a ano, pelo estabelecimento definitivo de um sistema completo, integrado e abrangente de armazenagem e transporte para escoamento, o que envolve as malhas rodoviária, ferroviária e hidroviária, além de portos bem mais eficientes.

Da mesma forma, o desenvolvimento do País, particularmente no setor industrial, demanda sempre o acompanhamento progressivo da oferta de energia, o que traz à tona a urgência da ampliação e da diversificação de nossa matriz energética.

Mobilidade urbana é outro componente de intensa preocupação, já que nossas cidades parecem ter chegado ao ápice do problema do transporte urbano de passageiros. As grandes capitais, é fato, estão próximas de um colapso no trânsito.

Problemas graves também se verificam e persistem no saneamento básico, setor este que, via de regra, passa despercebido pelos governos locais, mas que afeta drasticamente a população menos favorecida, a começar pela sua saúde.

Não podemos continuar com índices de avanços na cobertura de saneamento básico comparáveis aos de Tuvalu e Samoa. Definitivamente, o saneamento precisa deixar de ser o filho rejeitado das políticas públicas no campo



da infraestrutura. Sabemos que um dos principais déficits nesse setor é realmente a precariedade de projetos, especialmente no âmbito municipal, ou mesmo falta de engenheiros.

Talvez tenhamos que instituir um programa do tipo Mais Engenheiros, para suprir as carências quanto aos projetos nos mais longínquos rincões do País, onde, de fato, o problema é mais latente. O Brasil está conseguindo universalizar serviços muito mais complexos, como os da energia elétrica e de telecomunicações. Contudo, em algumas regiões do norte do País especialmente, 90% da população continua desatendida de esgoto sanitário.

Ou seja, chegamos a um grau de necessidade na oferta de todos esses serviços, tanto em quantidade como em qualidade, em que a infraestrutura entrou, de vez, como protagonista no debate e no estabelecimento das políticas públicas e, conseqüentemente, na agenda econômica do País.

Senhoras e senhores, autoridades aqui presentes, não temos mais como adiar as soluções definitivas para superar os grandes déficits da infraestrutura.

Vivendo de perto o problema desde 2007, na Comissão de Serviços de Infraestrutura, sou testemunha da dedicação do Governo Federal quanto a este desafio, a começar pelo lançamento do PAC em janeiro de 2007, ainda no governo do Presidente Lula, até os mais recentes programas e medidas que vêm sendo adotadas pela Presidenta Dilma Rousseff.

Sem dúvida, estamos todos cientes de que a infraestrutura tornou-se prioridade para o Governo, não apenas pelos grandes eventos que o Brasil vem promovendo e sediando, mas principalmente pela sensibilidade de suas autoridades em perceber as reais demandas da população e do setor produtivo do País como um todo.

Contudo, sabemos também que o desafio vai muito além da disposição e da capacidade de um governo na alocação de recursos para o setor. O processo é muito mais complexo e muito mais abrangente. Começa pelo planejamento, prossegue com a elaboração e aprovação de projetos e culmina com a execução das obras.

Sabemos ainda que mesmo antes, durante e depois dessas etapas, o próprio Governo enfrenta inúmeras dificuldades para conclusão efetiva de qualquer empreendimento de grande porte, a começar pelo processo licitatório.

Como exemplo, basta citar que, no âmbito do DNIT, uma licitação na modalidade de concorrência pública leva em média trezentos dias, segundo dados de 2013 disponibilizados publicamente.

Sabemos que o custo Brasil é só um componente, uma terminologia que resume nossas deficiências. Ele é resultado de diversos outros obstáculos, via de regra germinados na própria estrutura e vícios, diga-se, seculares do Estado brasileiro. Não é, portanto, obra de apenas um governo ou deste Governo. O problema, como disse, permeia toda a nossa história.

Todavia, senhoras e senhores, sinto que o Brasil avança, em que pese a todas as dificuldades. Mas sinto também que nossa conformação



administrativa, aliada ao seu infinito arcabouço legal, alastra-se e ofusca, cada vez mais, qualquer tentativa de uma boa gestão. Burocracia e tecnocracia, de tão enraizadas e encasteladas na cultura dominante de nossos governos e de tão expostas quando se esmiúça o Poder Público, tornaram-se termos desgastados, desprezados e, por isso, caíram num lugar comum. Mas, infelizmente, são práticas que insistem em se recriar, se reinventar e, pior, em procriar.

Hoje nos tornamos reféns da “auditocracia”, da “controlocracia” e da “licenciocracia”, todas adeptas da letra fria da lei e de peculiaridades como a rigidez de análise, a estreiteza de horizontes e a insensibilidade perante as reais necessidades do País.

Quando Arnold Toynbee afirmou, há mais de meio século, que o Brasil só seria uma grande potência no dia em que adquirisse o dom da eficiência, certamente seu recado incluía variáveis desse tipo.

Neste ponto, vou além: mais do que eficiência, precisamos de eficácia. E mais que eficácia, precisamos conjugar as duas condicionantes para chegarmos, no longo prazo, à efetividade.

Tenho reiteradamente ressaltado que o Brasil hoje carece, acima de tudo, de bom senso e realismo em praticamente todas as áreas de Administração Pública, a começar pelos setores de licenciamento, fiscalização e controle, que, não raro, têm trazido enormes prejuízos ao País com a sistemática paralisação de obras importantes para a infraestrutura.

Por isso tenho repetido que, na prática, ofuscou-se o trabalho dos planejadores, dos gestores e executores. O que prevalece é a atuação dos procuradores, dos auditores e dos fiscais. Em suma, substituímos o conteúdo pela forma, o fim pelo meio, a trena pelo papel e o engenheiro pelo analista.

O resultado virou coadjuvante, numa cena em que a burocracia é a protagonista. Em nome da busca de uma eficiência cega, perdemos o rumo da eficácia. Essa eficácia é que deveria mostrar resultados visíveis, palpáveis pela população, que sente cada vez mais a inversão de prioridades na condução das políticas públicas.

No fundo, é este, talvez, o principal motivo da mobilização social, de rebeldes em busca de uma causa, a que temos assistido nos últimos tempos: a ausência de resultados satisfatórios nos serviços públicos, apesar do excesso de encargos e da burocracia a que é submetida a população.

Não podemos correr o risco de chegarmos ao que Hannah Arendt identificou como “governo de ninguém”, em sua obra sobre o declínio da esfera pública. Disse ela:

*Hoje, poderíamos acrescentar a última e talvez a mais formidável forma de tal dominação [a dominação do homem pelo homem]: a burocracia, ou o domínio de um sistema intrincado de departamentos, nos quais nenhum homem, nem um único, nem os melhores, nem a maioria pode ser*



*tomada como responsável, e que deveria mais propriamente chamar-se de domínio de ninguém.*

Contudo, é importante realçar – aliás, como sempre tenho procurado fazer – que não se trata de ser contrário ou negar o quanto são fundamentais a fiscalização, as auditorias e o controle dos gastos públicos. Não. Não discuto o mérito; eu discuto o método. Ou seja, o que se questiona – e este é o sentimento majoritário dos integrantes da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal – é o rigor e a falta de critérios lógicos de determinados setores e, diga-se, em determinadas situações.

Não podemos conceber, por exemplo, a paralisação de um grande empreendimento ou de uma obra vital para a população, por suposto – veja bem, por suposto – superfaturamento ou por questiúnculas burocráticas. Não raro, o que tem ocorrido é que, depois de tudo esclarecido ou atendido, a retomada da obra, meses e até anos depois, acaba, por motivos diversos, saindo mais cara que o preço original.

Não raro também é o abandono definitivo do empreendimento, ensejando no Brasil algo que se tornou chaga comum: as obras inacabadas. É tudo um contrassenso que foge à teoria da boa administração. O certo é que são fatos, ainda que não predominantes, que vêm acarretando enormes prejuízos aos cofres públicos e à população, que iria usufruir daqueles serviços.

Esse é um cenário, senhoras e senhores, que atinge diretamente o desenvolvimento da infraestrutura nacional em todos os seus segmentos, mas é apenas mais um dos gargalos da infraestrutura a ser vencido. Diversos outros obstáculos são latentes e demandam soluções imediatas. E é este o espírito deste primeiro Fórum Nacional de Infraestrutura: propor soluções, sejam elas criativas, complexas, ou mesmo elementares, mas definitivas aos inúmeros problemas da nossa infraestrutura.

Apenas para se ter uma ideia do tamanho do nosso desafio, o mais recente estudo do Banco Mundial, intitulado “Connecting to Compete 2014”, mostra que o Brasil ocupa a posição 65 no desempenho logístico, abaixo dos demais países do BRICS, à exceção da Rússia. Em 2012, esse mesmo estudo colocava o Brasil na posição 45. Ou seja, houve um recuo de 20 posições.

Chega a ser um paradoxo e algo inaceitável para um país considerado a sétima economia do mundo, líder na exportação de diversas *commodities* agrícolas e minerais e que tem na exportação a principal receita para arcar com a importação decorrente da melhoria da renda e do baixo desemprego.

Ao mesmo tempo, esse dado nos instiga a perguntar: e se o Brasil estivesse entre os dez países mais bem posicionados naquele índice, seria a nossa economia ainda maior? Não tenho dúvida em afirmar que sim. Como assinala o articulista Antônio Machado:

*A logística insuficiente e cara achata a competitividade da economia. [...] É axiomático que sem estrada e transporte*



*não se vai a lugar algum. Nem se movimenta a economia. O estudo do Banco Mundial indica nosso atraso e o esforço para vencê-lo.*

E eu iria além: sem transporte, a economia não anda; sem energia e combustível, ela se apaga e para; da mesma forma que, sem telecomunicação, ela se cala; e sem saneamento, ela adocece.

Desde que assumi o mandato de Senador nesta Casa Legislativa, no Senado Federal, em 2007, tenho participado ativamente dos trabalhos da Comissão de Serviços de Infraestrutura, inclusive assumindo a sua Presidência, agora pela segunda vez. Nesses mais de sete anos de atividades, posso garantir que a Comissão jamais se omitiu em desempenhar suas atribuições, principalmente a de discutir as grandes questões, os grandes déficits e os diversos entraves nos setores que compõem a infraestrutura nacional.

No biênio 2009/2010, promovemos um ciclo de debates, dividido em painéis, denominado “Desafios Estratégicos Setoriais”, quando foram realizadas 21 audiências públicas, sempre às segundas-feiras, às 18 horas. A concepção do evento era a de trazer renomados especialistas da área acadêmica, empresarial e pública para discutir exatamente os grandes desafios de cada setor da infraestrutura. Ao todo, foram ouvidos mais de cem palestrantes, que nos trouxeram uma enorme bagagem de opiniões, dados e sugestões.

Com a mesma formatação e dentro do mesmo conceito, em 2013, promovemos mais um ciclo de discussão, dessa feita sob o título “Investimento e Gestão: desatando o nó logístico do País”. Foram 31 audiências realizadas até o momento, que contaram com a participação de 86 especialistas, incluindo ministros de Estado e diversos outros titulares de órgãos públicos ligados à infraestrutura.

Esse ciclo terá continuidade este ano, nos meses, agora, de abril e maio, para tratar especificamente de temas transversais à infraestrutura, mas que lhe dizem respeito diretamente, como a qualificação profissional e a escassez de mão de obra, as carências e deficiências dos projetos de engenharia, a gestão pública e o planejamento integrado, os modelos de concessões, além de questões, como aqui já me referi, como o rigor na fiscalização, o excesso de licenciamentos, a burocracia em geral, entre outros. E como sempre ocorreu, de forma precursora, a Comissão vai contar novamente com a intensa participação dos internautas, telespectadores e ouvintes dos vários canais de comunicação do Senado Federal, que permitem o acesso em tempo real às audiências e o envio de manifestações, perguntas e sugestões aos palestrantes. Com certeza, tem sido e será de grande valia a participação direta e ao vivo do cidadão.

Ressalte-se que, além dessa série de debates dos dois ciclos, a Comissão de Serviços de Infraestrutura, por iniciativa e requerimento de seus integrantes, realizou, ainda, inúmeras outras audiências nos dias de suas reuniões ordinárias para tratar de temas específicos ou localizados, mas sempre afetos aos gargalos da infraestrutura.



Da mesma forma, devemos destacar as atividades das subcomissões temporárias e permanentes da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que exaustivamente trazem à tona a discussão de assuntos diversificados. Assim foi com a Subcomissão sobre Aviação Civil e assim tem sido com a Subcomissão sobre Obras de Preparação para a Seca e a Subcomissão de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano, presididas, respectivamente, por S. Ex<sup>as</sup> os Srs. Senadores Ministro José Pimentel e Inácio Arruda.

Nesse contexto, não posso também deixar de citar a grande contribuição dos Senadores Marconi Perillo, Presidente da Comissão de Infraestrutura no biênio 2007/2008, e Lúcia Vânia, Presidente da Comissão no biênio 2011/2012. Naqueles dois períodos, foram promovidas também 36 audiências voltadas ao debate da infraestrutura, sem falar no simpósio “Desafios para um País Emergente”, realizado em 2008, com seis painéis de discussão.

Como se vê, senhoras e senhores, Ministros e autoridades aqui presentes, discutir, opinar, diagnosticar, discordar, enfim, debater tem sido a tônica da Comissão de Serviços de Infraestrutura e do próprio Senado Federal, por suas diversas instâncias temáticas. E isso é imprescindível.

Como há 2.500 anos asseverou Péricles, não é o debate que é empecilho à ação, e, sim, o fato de não se estar esclarecido pelo debate antes de chegar a hora da ação. Este é o papel do Parlamento: debater tecnicamente e mostrar politicamente a direção, o sentido, os caminhos da ação. Esse é o objetivo principal deste Fórum.

Em resumo, senhoras e senhores, somente nos últimos sete anos, a Comissão de Serviços de Infraestrutura realizou nada menos do que 124 audiências públicas para debater a infraestrutura nacional, com a participação de quase duzentos convidados, entre autoridades e especialistas. Apenas nos períodos desse mandato como Presidente da CI, foram em média quase 30 audiências por ano. São números grandes, sem dúvida. Temos, portanto, um verdadeiro aporte de informações e um extrato de dados que consolidaram significativa produção, todas devidamente publicadas e divulgadas, de diagnósticos dos grandes gargalos identificados. São esses gargalos verdadeiros nós a serem desatados que, na prática, constituem os fatores impeditivos ou restritivos do desenvolvimento integral de nossa infraestrutura.

Por isso, a experiência adquirida nos dá hoje a certeza de que só nos resta, a partir de agora, promover a hora da ação. Ultrapassamos a fase da utopia, da teoria, da pergunta e do diagnóstico. Chegamos agora ao patamar do concreto, da prática, da resposta e do resultado. Portanto, nossa meta maior passa a ser, nos próximos dois dias desse Fórum, buscar e apontar soluções pragmáticas, reais, exequíveis e, ainda, propor matérias legislativas visando aperfeiçoar nossas leis, nossos marcos regulatórios e até, quem sabe, consolidar a legislação inerente a cada setor. Tudo isso, é claro, respeitando os limites das prerrogativas e competências constitucionais do Poder Legislativo em geral e da Comissão de Serviços de Infraestrutura em particular.



Srs. Ministros, senhoras e senhores, senhores participantes deste Fórum, sei que a tarefa é árdua, complexa e, não raro, controversa, mas cada uma das senhoras e cada um dos senhores que, digna e corajosamente, se comprometeram a nos ajudar foram escolhidos a dedo. Algum já participaram das nossas audiências nestes últimos anos, são renomados especialistas. Outros nos foram indicados exatamente pela capacidade técnica, pelo profundo conhecimento em algum setor da infraestrutura, seja pela atividade econômica, seja pela experiência empresarial, ou mesmo pelo conhecimento adquirido em cargos e funções públicas. Por isso, não tenho dúvida de que nossas mesas-redondas estarão compostas pelo que há de melhor em termos de visão real dos déficits que o Brasil enfrenta no campo dos transportes de passageiros e de cargas, da mineração, das telecomunicações, da energia elétrica e dos combustíveis, do saneamento, abastecimento de água e irrigação.

Aos coordenadores das mesas-redondas, das quais duas serão conduzidas por integrantes da Comissão de Serviços de Infraestrutura, S. Ex<sup>as</sup> os Srs. Senadores Delcídio do Amaral e Acir Gurgacz, aos quais, mais uma vez, agradeço pela disposição e comprometimento, gostaria novamente de reforçar a importância da tarefa de cada um dos senhores, especialmente quanto à direção dos trabalhos voltada para a objetividade, no sentido de trazer ao relatório final perspectivas reais de solução.

Por isso, faço questão de repetir que as propostas devem ser claras, pragmáticas e exequíveis. Afinal, elas serão o suporte, a base e o objeto de ações a serem deliberadas e assumidas pela Comissão de Infraestrutura, tanto na apresentação de proposições legislativas e no envio de sugestões ao Poder Executivo, como na promoção de algumas iniciativas ou medidas, na seara política ou no campo institucional, que estejam dentro de suas atribuições. Para tanto, é necessária não somente a macrovisão dos problemas e suas soluções, mas também o caráter micro, detalhado, dos diversos componentes que envolvem cada setor da infraestrutura.

Do mesmo modo, precisamos de ações com perspectivas de curto, médio e longo prazos. Por isso, o papel dos coordenadores é imprescindível, acima de tudo, pela tarefa de manter o debate e o foco dos participantes voltados para essa verdadeira missão. Daí a minha confiança e a minha satisfação de poder tê-los aqui, envolvidos e dispostos. O meu especial agradecimento a todas as senhoras e senhores especialistas componentes das mesas-redondas por terem aceitado esse grande desafio. Muito obrigado.

Reitero que o Fórum não está restrito aos especialistas das mesas-redondas. Além dos participantes e observadores que acompanharão, pessoalmente, as atividades como ouvintes e consultores, a população, como eu já disse, interessada poderá seguir o andamento dos trabalhos ao vivo, pela internet, no canal e-Cidadania da página do Senado Federal e enviar suas sugestões e propostas.

Esclareço, também, que os resultados do trabalho das mesas serão divulgados oportunamente tanto aos órgãos públicos, universidades e entidades



em geral, como a toda a sociedade brasileira por meio da publicação especial das atividades do relatório final deste Fórum, além da disponibilização eletrônica, em meio magnético, na página institucional do Fórum e da Comissão de Serviços de Infraestrutura, ambos no *site* do Senado Federal.

Enfim, senhoras e senhores, Srs. Ministros, volto a enfatizar a importância deste I Fórum Nacional de Infraestrutura. Tenho certeza de que dele sairão preciosas contribuições ao planejamento, à definição e à implantação de políticas públicas do Governo em suas três esferas, a federal, as estaduais e as municipais. Mais do que sugestões e ações de propostas legislativas, estou certo de que o resultado desse encontro constituirá um poderoso instrumento de cooperação para estabelecermos, em um futuro próximo, um novo ambiente favorável ao crescimento econômico e ao desenvolvimento social brasileiro. Afinal, precisamos adotar, em definitivo, o conceito do espaço seguro para novos investimentos no Brasil, e isso não se limita ao sentido da segurança jurídica, do cumprimento de contratos, da desburocratização, da simplificação tributária – setor este em que se verifica a edição de 35 normas por dia no Brasil – ou ainda na preservação ambiental e no desenvolvimento sustentável. Nosso espaço seguro também passa, inevitavelmente, por uma infraestrutura diversificada, sólida, ampla e eficaz.

A S. Ex<sup>a</sup> o Presidente do Congresso Nacional, Senador Renan Calheiros, às S. Ex<sup>as</sup> os Ministros de Estado e às demais autoridades e convidados que aqui nos prestigiam, agradeço pela presença, e ao Sr. Presidente do Senado Federal pelo apoio indispensável e imprescindível que ofereceu para a realização deste Fórum.

Obrigado pela atenção de todos.

Declaro aberto o 1º Fórum Nacional de Infraestrutura – Soluções para o desenvolvimento brasileiro.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS** – Ouviremos, agora, o Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Sr. Guilherme Walder Mora Ramalho.

**O SR. GUILHERME WALDER MORA RAMALHO** – Bom dia a todos.

Eu gostaria de, em primeiro lugar, cumprimentar e saudar pelo excelente discurso de abertura, que acho que, de forma muito precisa, situou a questão e os desafios da infraestrutura no Brasil, o Presidente, o Ex<sup>mo</sup> Sr. Senador Fernando Collor. Quero saudar o Ministro de Estado dos Transportes César Borges; o Ministro da Secretaria de Portos, Antonio Henrique Silveira e o Sr. Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Zimmermann. Cumprimento também as demais autoridades presentes, o Senador Delcídio do Amaral, Senador Acir Gurgacz, o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes, Sr. Jorge Luiz Bastos, e o Sr. Secretário de Telecomunicações do Ministério das Comunicações Artur Coimbra de Oliveira.



Senhoras e senhores, eu gostaria de fazer uma breve colocação, atendendo já ao chamado do Senador Fernando Collor, tentarei ser breve e pragmático, falando especificamente sobre o que nos cabe no desafio da aviação civil no Brasil.

A aviação civil passa, hoje, por uma mudança paradigmática. Nos últimos dez anos, deixou de ser um setor de transporte de elite para ser um dos principais setores de transporte de massa no Brasil. Passamos de 37 milhões de passageiros no ano de 2003 para o número de 111 milhões de passageiros no ano de 2013, e todas as projeções, mesmo as mais pessimistas, dão conta de uma nova triplicação dessa demanda no horizonte de 20 anos. Então, nosso desafio é particularmente claro. Temos o desafio de aumentar a oferta de infraestrutura e a qualidade do serviço prestado aos passageiros, que cada vez mais crescem nos nossos aeroportos.

Esse enorme crescimento de demanda gerou, obviamente, uma pressão muito grande sobre a infraestrutura, sobre os nossos aeroportos e sobre as nossas instituições. Não é por outro motivo que nos últimos dez anos o nosso setor tem passado por uma mudança institucional relevante, que eu reputo como uma iniciativa e um esforço do Governo para responder e dar vazão a esse anseio da sociedade de melhoria na qualidade do serviço de aviação, seja por meio de aeroportos melhores, de aeroportos mais eficientes, de aeroportos mais confortáveis, seja por meio do aumento da oferta e da qualidade do serviço ofertado pelas empresas aéreas.

É dentro desse esforço que, em 2006, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil e, em 2011, a Secretaria de Aviação Civil, passando definitivamente o controle e a gestão da aviação civil no âmbito federal a instituições civis depois de, durante quase toda a sua história no Brasil, ter estado sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica e, posteriormente, do Ministério da Defesa.

Diante desse breve cenário que eu desenhei, os desafios da Secretaria de Aviação Civil são bastante evidentes. Nós temos que aumentar a qualidade do serviço, temos que ampliar a infraestrutura e temos que aumentar a capacitação dos profissionais, porque de nada adianta aumentar a infraestrutura e ter um bom serviço se não tivermos uma série de profissionais qualificados.

Para alcançar esse desafio mais imediato e palpável, que é o desafio da oferta de infraestrutura, lançamos mão, desde 2007, dos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento, do PAC, e, desde 2011, do programa de concessões na área aeroportuária.

Fizemos as primeiras três concessões de grandes aeroportos...

Na verdade, houve antes a primeira concessão, que pode ser considerada um projeto-piloto, que deve ser inaugurado agora, no próximo mês, do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal, e, na sequência, em 2011, as concessões dos três grandes aeroportos brasileiros, Guarulhos, Brasília e Viracopos, agora em fase de entrega de novas infraestruturas, que nos ajudarão



muito a dar esse primeiro passo que nós temos chamado de ingressar os aeroportos do País no século XXI.

Após essas primeiras três concessões, fizemos as concessões recentemente dos aeroportos do Galeão e de Confins e lançamos, no ano passado, o Programa de Aviação Regional, que complementa o esforço realizado nos grandes aeroportos com o investimento em aeroportos espalhados ao longo do Brasil.

O Brasil, hoje, possui cerca de 5.600 Municípios, e apenas, Senador, 120 aeroportos com operações regulares de voos de passageiros. Esse número, os senhores não de concordar que é consideravelmente tímido e não atende às necessidades do País, sobretudo do desenvolvimento regional. E nós sabemos que os aeroportos desempenham um papel muito relevante como vetores do desenvolvimento regional.

Temos a convicção de que, ao longo deste ano, com a inauguração das primeiras obras das grandes concessões de aeroportos, com o andamento do Programa de Aviação Regional, que prevê investimentos em infraestrutura em 270 aeroportos regionais, dotando-os da infraestrutura necessária para que possam receber voos regulares, aliado ao esforço que as companhias aéreas brasileiras têm feito ao longo dos últimos dez anos de expansão de frota e de aumento de oferta de serviços, nós estamos caminhando no rumo certo.

Espero que o debate de hoje, acerca do tema de transportes, seja bastante aberto, bastante claro, bastante objetivo, como foram as palavras iniciais de abertura deste Fórum, e que daqui possam sair boas ideias para contribuir nesse enorme esforço que depende da colaboração de todos para o incremento na melhoria da infraestrutura brasileira.

Muito obrigado.

Mais uma vez, reconheço a iniciativa e elogio o esforço de vocês em organizar um debate tão amplo e tão salutar para o nosso País.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS** – Neste momento, ouviremos o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, Ex<sup>mo</sup> Sr. Antonio Henrique Pinheiro Silveira.

**O SR. ANTONIO HENRIQUE PINHEIRO SILVEIRA** – Ex<sup>mo</sup> Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Sr. Senador Fernando Collor; Ex<sup>mo</sup> Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Sr. César Borges; Sr. Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, amigo Márcio Zimmermann; Sr. Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Guilherme Ramalho; Srs. Senadores Delcídio do Amaral e Acir Gurgacz; Sr. Diretor-Geral da ANTT, Jorge Bastos; Sr. Secretário de Telecomunicações do Ministério das Comunicações, Artur Coimbra; senhoras e senhores, eu gostaria de iniciar fazendo um sincero elogio à iniciativa do Senado Federal, em particular da Comissão de Serviços de Infraestrutura, de promover um evento, ao mesmo tempo tão denso e tão amplo, com o objetivo de reforçar o suporte desta Casa Legislativa, desta Comissão, da sociedade brasileira ao



planejamento das ações governamentais na área de infraestrutura, com a agregação de conhecimentos e mobilização de especialistas.

Em dois dias teremos aqui debates acerca de um largo rol de temas, como logística de transporte, cargas, passageiros, energia elétrica, combustíveis, mineração, saneamento, telecomunicações, dentre outros.

Eu tenho certeza de que desses debates emergirão ideias extremamente importantes para melhorar a implementação das políticas de desenvolvimento do Brasil nos próximos anos.

Sr. Presidente, consultando o documento base deste evento, verifiquei que, no tocante à Secretaria de Portos da Presidência da República, temos pelo menos dois grandes temas.

Um deles, com a pergunta: “Como se pode acelerar a captação de investimentos em portos privados?” E aqui, conjuntamente com o Ministro César Borges: “Que gargalos impactam a navegação de cabotagem e a navegação interior e quais medidas concretas poderiam estimular o uso desses modos de transporte?”

Sr. Presidente, eu gostaria de pedir a permissão para me concentrar na primeira questão e ampliá-la um pouco. Em vez de restringir a portos privados, que tal propormos: como se pode acelerar a captação de investimento em portos em geral?

Senhoras e senhores, em dezembro de 2012, a Presidenta Dilma Rousseff anunciou o Programa de Investimentos em Logística: Portos, concomitante com a edição da Medida Provisória 595, hoje convertida na Lei 12.815.

Essa lei pauta um amplo conjunto de iniciativas para promover e ampliar os investimentos na infraestrutura, estimular a competição, reduzir custos e aumentar a eficiência na prestação de serviços do sistema portuário nacional.

Quatro grandes vertentes orientam o investimento em ampliação e racionalização da infraestrutura portuária, quais sejam: o programa de arrendamentos portuários; a regulamentação do processo de autorização para a instalação de terminais de uso privado; o Programa Nacional de Dragagem em sua segunda edição e a possibilidade de promover a prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento celebrados após 1993.

No programa de arrendamentos portuários, procuramos reativar e racionalizar os investimentos nos portos organizados do País, a partir de um estudo que tratou de 159 áreas operacionais, com investimentos projetados de até R\$17,2 bilhões de norte a sul do País.

Esse esforço está dividido em quatro blocos. E, pela primeira vez nos últimos 30 anos, foi adotada uma modelagem que trouxe uma visão combinada dos corredores logísticos do País, o que nos permitiu planejar as intervenções de forma integrada aos planos de investimento de outros modais de transporte, numa concepção de logística integrada.

Com isso, objetivamos destravar os investimentos nos portos organizados, que foram pífios nos últimos 12 anos. Tivemos, em termos de



arrendamentos em novas áreas, pouco mais de dez iniciativas nos últimos 12 anos, o que é claramente insuficiente para os desafios por que o sistema portuário brasileiro passa neste momento.

O primeiro bloco desse estudo de arrendamento foi submetido ao Tribunal de Contas da União em 11 de outubro de 2013 e passou por um profundo escrutínio técnico, aguardando hoje a manifestação final do Plenário daquela egrégia Corte.

A implementação desse programa é absolutamente essencial não só para modernizar o sistema portuário brasileiro, mas também para oferecer soluções logísticas para importantes investimentos que contribuirão decisivamente para o desenvolvimento das economias regionais e nacionais.

Uma série de empreendimentos que contribuem para o desenvolvimento regional, principalmente nas Regiões Norte e Nordeste, dependem de terminais que estão previstos nessa iniciativa.

Quanto à autorização para instalação de terminais de uso privado, posso dizer que as iniciativas vão de vento em popa. Foram feitos dois anúncios públicos, em julho e agosto do ano passado, que resultaram num total de 64 projetos habilitados, dos quais 17 já foram autorizados, correspondendo a investimentos na ordem de R\$8 bilhões.

Nesse ponto, Presidente, gostaria de destacar a importância do aspecto central no novo marco regulatório, que é a superação da dicotomia entre carga própria e carga de terceiros nos terminais de uso privado. Isso dá segurança jurídica para iniciativa de portos privados, e, como reflexo, já vimos sendo procurados por grande número de grupos interessados em instalar portos não só dedicados a uma determinada cadeia produtiva, mas a usos diversos. Isso certamente nos trará uma revolução na infraestrutura portuária brasileira.

No Programa Nacional de Dragagem, na sua segunda edição, nós nos empenhamos em revisitar a experiência do Programa Nacional de Dragagem anterior para identificar as oportunidades de aprimoramento nos contratos.

Fizemos, inclusive, uma consulta pública para colher contribuições no mercado. Em fevereiro, começamos a lançar editais. Já estão na praça os editais de Santos e Fortaleza. Nos próximos dias, será publicado o do Rio de Janeiro. Até outubro, outros sete serão colocados para licitação, cobrindo cerca de vinte portos de norte a sul do País. Com isso, garantiremos a qualidade dos acessos marítimos aos portos, condição *sine qua non* para a movimentação dos navios mais modernos e cada vez de maior porte.

Por último e não menos importante, a análise dos preços de prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento, já em curso na Antaq, nos permitirá alavancar rapidamente cerca de R\$10 bilhões de investimentos nos portos organizados nos próximos três anos.

Ao mencionar aqui a Antaq, Presidente, gostaria de fazer um profundo agradecimento a esta Comissão pelo rápido exame dos nomes submetidos pela Presidenta Dilma Rousseff à avaliação do Senado para a diretoria dessa agência. Os três candidatos estão aqui presentes hoje, e eu



gostaria de trazer um agradecimento sincero a esta Comissão pela presteza na análise. E a agência necessita disso.

Para concluir, nos últimos dez anos, o setor portuário passou por uma mudança qualitativa muito importante. O comércio internacional brasileiro se expandiu muito aceleradamente a partir do ano 2000. Isso pressionou a infraestrutura portuária. Foram construídas soluções, e eu poderia falar aqui grandes números do aumento da movimentação nos portos brasileiros, como Santos, Paranaguá ou Itaguaí, entre outros. Mas me permitam falar da transformação de um porto considerado pequeno, o porto de Maceió, que eu tive a satisfação de visitar na segunda-feira.

A administração portuária do porto de Maceió está aqui hoje e integra a rede de portos da Companhia Docas do Rio Grande do Norte. A administração portuária articulada com os Governos estadual e Federal soube aproveitar oportunidades abertas pelo esforço da exploração do pré-sal e da ampliação das movimentações de carga para conseguir aumentar significativamente a atividade portuária em Maceió. Isso traz reflexos positivos não só para a área portuária, mas para a economia local e para a população local. Certamente, isso dá um impacto no desenvolvimento socioeconômico da região.

Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Secretários-Executivos, Srs. Senadores, senhoras e senhores, muito obrigado pela atenção e desejo o máximo de proveito nesses dois dias de trabalho. E acompanho com o maior interesse o resultado das discussões que aqui se colocarão.

Muito obrigado.

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS** – Antes de o próximo convidado fazer uso da palavra, gostaríamos de registrar neste Fórum a presença do Presidente da Subcomissão Permanente de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano, Ex<sup>mo</sup> Sr. Senador Inácio Arruda.

Agora, com a palavra, o Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, Sr. Márcio Zimmermann.

**O SR. MÁRCIO ZIMMERMANN** – Bom dia a todos. Eu gostaria de saudar inicialmente o Presidente da Comissão de Infraestrutura, Presidente Collor; o Ministro de Estado dos Transportes, César Borges; o Ministro de Estado da Secretaria de Portos, Antonio Henrique; o Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil, Guilherme Ramalho; o Senador Delcídio do Amaral, que vai presidir uma mesa hoje, à tarde, sobre assunto ligado à energia; o Senador Acir Gurgacz, que também vai presidir uma mesa; o Senador Inácio Arruda; os Diretores da ANTT, o Diretor-Geral, Jorge Bastos; o Diretor da ANA, Vicente Andreu; o Secretário de Telecomunicações, Artur Coimbra, e o Secretário de Geologia e Mineração do Ministério, Carlos Nogueira, e a todos os senhores aqui presentes, que participam desta importante iniciativa da Comissão de Infraestrutura do Senado e com quem o Ministério de Minas e Energia tem tido uma parceria bastante grande de colaborar nestes grandes debates nacionais.

Estava tudo certo para o Ministro Lobão vir aqui, mas houve uma convocação e, então, ele pediu que eu viesse. Eu gostaria de até transmitir o



discurso que ele faria aqui ou a fala dele, que tem pontos bastante importantes, já que o Ministério de Minas e Energia está ligado a três importantes áreas do Brasil, como a parte de energia, de petróleo, energia elétrica e mineração e participa aqui, hoje.

Presidente Collor, é com grande satisfação que participo deste evento, idealizado pelo Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, representando o Ministro Lobão.

Meus cumprimentos aos membros desta Comissão pela louvável iniciativa de promover um debate sobre o desenvolvimento brasileiro e discutir as soluções para o seu alcance.

Senhoras e senhores, os desafios recorrentes do setor de energia, como sabemos, estão vinculados ao desenvolvimento sustentável das nações, dos seus eixos econômico, social e ambiental.

Uma nação que pretende um desenvolvimento sustentável e promissor deve buscar, como estamos buscando, os recursos energéticos necessários, transformá-los e disponibilizá-los a toda a sociedade de modo eficiente e seguro.

O atual modelo, no caso do setor elétrico, formulado em 2004, optou, de modo irreversível, pela manutenção de uma matriz energética limpa e renovável. Ele se apoia nos pilares da modicidade tarifária, da garantia do abastecimento de energia elétrica, da estabilidade do marco regulatório e da inclusão social.

À luz dos resultados alcançados, tenho a plena convicção de que o modelo vigente tem sido vitorioso. Estamos garantindo, com esse modelo, a segurança do suprimento de energia elétrica do País, condição básica para o seu desenvolvimento econômico sustentável. Em especial, sublinho a importância da modicidade tarifária, essencial para o atendimento da função social da energia, além de concorrer para a melhoria da competitividade econômica.

Além da estabilidade do marco regulatório, fundamental para a atratividade dos investimentos necessários para a expansão do sistema, o modelo buscou promover a inserção social por meio do setor elétrico, em particular dos programas de universalização do atendimento.

O Brasil a todos impressiona pela solidez de sua democracia, pelos avanços sociais, pelo vigor de sua economia, em especial os resultados obtidos com a sua política energética.

Fomos abençoados no que concerne aos recursos naturais e somos capazes de superar todos os desafios para continuar crescendo e nos desenvolvendo de forma sustentável.

Não canso de repetir que a matriz energética é uma das mais limpas entre todos os países, com 42% da participação de fontes renováveis, quando a média mundial é de 13%. Na geração de energia de elétrica, as fontes renováveis respondem por 90% da energia produzida no Brasil.

A fonte hidrelétrica permanecerá predominante graças à implementação de projetos estruturantes localizados na Região Norte, tais como



as usinas de Santo Antônio e Jirau, no Rio Madeira, e de Belo Monte, no Rio Xingu, já em fase de implantação, assim como o complexo de hidrelétricas da Bacia do Rio Tapajós.

Uma observação: Santo Antônio e Jirau e a Usina de Teles Pires já conseguiram o certificado de Mecanismo de Desenvolvimento Limpo, dado pela Organização das Nações Unidas. Isso é um marco, porque são grandes usinas na Amazônia, e o Brasil, essas usinas têm conquistado reconhecimento internacional de ser um mecanismo importante para o desenvolvimento limpo.

Estruturalmente, temos segurança energética para garantir o desenvolvimento do País. Nesse ano, teremos uma expansão da capacidade instalada de geração de, no mínimo, 6 mil megawatts. Desses, 2.900 provenientes da geração hidrelétrica, 1.600 megawatts de energia eólica, afora o ingresso de geração térmica a gás de mais de 1.500 megawatts.

As hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau estão entrando em operação progressivamente, máquina a máquina. Até o final de 2014 deverão ser instaladas mais de vinte e duas máquinas na Usina de Jirau.

A de Santo Antônio já conta com 17 e vai chegar a 30 máquinas até o final do ano, disponíveis para operação, totalizando uma capacidade bastante... Praticamente com 60% a 70% da capacidade final instalada da usina.

Concomitantemente, estamos garantindo que não haja restrições de transmissão para o escoamento dessa importante energia proveniente da geração do Rio Madeira, em 2014 e nos anos posteriores.

Firme e constantemente, avançamos no sentido de prover energia hidrelétrica limpa e competitiva.

Em 2014, vamos licitar a primeira usina do Rio Tapajós, a Usina de São Luiz do Tapajós, com cerca de oito mil megawatts, bem como as de Itaocara, no Rio Paraíba do Sul, além da expansão das usinas de Santo Antônio, do Rio Madeira, significando um acréscimo de mais algumas centenas de megawatts.

É impressionante a nossa carteira de projetos. De 2013 até 2022, buscamos viabilizar o ingresso de mais de 22 mil megawatts de usinas hidrelétricas. Quantos países do mundo podem exibir tal *performance* hoje? Essa energia hidrelétrica limpa e competitiva é ofertada por meio de leilões de energia em diversas modalidades, em franca competição.

Em 2013, os leilões de contratação de energia elétrica para o mercado regulado viabilizaram mais de sete mil megawatts em novas usinas. Esses certames representaram uma movimentação de R\$84 bilhões na economia ao longo dos contratos de compra e venda de energia que eles viabilizaram.

É importante ressaltar que, nos últimos leilões que realizamos, participaram todas as fontes: hidrelétricas, PCHs, parques eólicos, usinas a biomassa e térmicas a carvão e gás natural, além de plantas solares.

Devo destacar o avanço da energia eólica, que participou com mais de 4.700 megawatts em usinas eólicas contratadas.

Estamos com quase 400 eólicas licitadas e contratadas, com capacidade de 9.400 megawatts, que serão incorporadas ao sistema até 2016.



Até 2022, teremos saltado dos atuais 2% para 10% da participação de eólica em nossa matriz.

A perspectiva favorável de oferta de gás natural e de biomassa em médio e longo prazo aponta para largas oportunidades de negócio no segmento de geração térmica.

O Brasil manterá a sua política de diversificação e de complementação de sua matriz, com a energia solar, que será progressivamente inserida num ambiente competitivo de contratação, por meio de leilões, da mesma forma como ocorreu o processo da eólica. Na solar, está muito próximo; nesse ano, nós já vamos fazer um leilão de energia reserva, e há uma expectativa, em função dos preços que tem apresentado, de que ela tem um largo caminho a seguir.

A robustez do sistema interligado nacional em muito se apoia na capacidade de transmissão e transferência de energia entre as regiões. Nesse sentido, o planejamento da expansão da transmissão definiu uma expansão média de 4.300km em linhas de transmissão por ano até 2022. O setor de energia elétrica movimentará investimentos da ordem de R\$260 bilhões até 2022, 77% dos quais em geração, e 23% em transmissão.

O compromisso da inclusão social é outra conquista do setor elétrico. O Programa Luz para Todos, que é o maior programa de inclusão social em todo o mundo, possibilitou o acesso gratuito à energia elétrica a 15 milhões de brasileiros. Nas obras do Programa Luz para Todos, foram investidos cerca de R\$20 bilhões, gerando cerca de 440 mil novos postos de trabalho e utilizando 1 milhão de transformadores e mais de 7,3 milhões de postes. Dessa forma, além de retirar 15 milhões de brasileiros da escuridão, permitiu-se um impulso extraordinário na economia de regiões, normalmente as menos favorecidas.

Senhoras e senhores, com tantas mensagens de otimismo e de fé no futuro do desenvolvimento energético, quero me referir às adversidades hidrológicas, que têm colocado em discussão a segurança do nosso abastecimento. De fato, no momento, enfrentamos dificuldades incomuns nas afluências hidrológicas, as quais se situam entre as piores dos últimos 83 anos. Na Região Sudeste, onde se concentram os principais reservatórios de hidrelétricas do País, a estiagem está dificultando, inclusive, o abastecimento de água para vários Municípios. Devo destacar, ainda, que o Nordeste enfrenta, pelo segundo ano consecutivo, estiagens históricas. Estamos diariamente monitorando todos os cenários de oferta e demanda de energia elétrica.

O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico, órgão que o Ministro Lobão preside, exerce um papel de extrema importância no processo de avaliação da situação energética do País. Não há, nesse momento, qualquer indicativo de déficit na oferta de energia para o ano de 2014, apesar de toda a adversidade hidrológica.

Quando injustamente nos acusam de não termos planejamento, de não respeitarmos os cronogramas de investimento no setor elétrico, respondemos com os dados da realidade. Durante o Governo da Presidente Dilma Rousseff, já



agregamos ao parque gerador mais de 14 mil megawatts de energia e 16 mil quilômetros de linhas de transmissão. Se incluirmos o Governo do Presidente Lula, os números tornam-se ainda mais robustos, foram 46 mil megawatts de energia nova e 41 mil quilômetros de linhas de transmissão em dez anos, ou seja, em apenas uma década, foram agregados 38% de toda a capacidade de geração de energia acumulada pelo Brasil em toda a sua história. Em matéria de linhas de transmissão, foram construídas 38% de tudo que antes existia. Tudo isso é resultado de planejamento sério e de uma gestão comprometida com resultados. As conquistas dos últimos anos na expansão do nosso parque gerador e de transmissão são a garantia de que não ocorrerá desabastecimento no País. Reafirmo que todos os órgãos e empresas do Governo envolvidos com a governança do sistema elétrico, com o Operador Nacional do Sistema, a Empresa de Pesquisas Energéticas, o Centro de Pesquisas de Energia Elétrica (Cepel) estão abertos e atuam com transparência e competência para garantir o equilíbrio entre a oferta e demanda de energia elétrica.

Senhoras e senhores, outra área importante para o desenvolvimento da economia nacional é a de petróleo e gás. É nessa área que se concentram os maiores investimentos que serão realizados na próxima década, os quais vão transformar o Brasil em um dos maiores produtores mundiais de petróleo. Os investimentos previstos até 2022 alcançam R\$835 bilhões, grande parte dedicada à exploração do pré-sal.

Em 2013, realizamos nada menos que três leilões de blocos exploratórios, com destaque para o primeiro leilão na área do pré-sal. Esses leilões proporcionaram bônus de assinaturas de quase R\$18 bilhões. Nos programas exploratórios mínimos serão investidos R\$7 bilhões. São oportunidades de investimento para as empresas e de muitos empregos que contribuirão para melhorar a renda e a qualidade de vida do povo brasileiro.

Na área do petróleo e gás, vamos cumprir a meta de produção em 2014 de 2,3 milhões de barris diários de petróleo, em média, e 90 milhões de metros cúbicos de gás natural, em média.

Daremos continuidade ao programa da qualidade do nosso combustível. Já concluímos a transição do diesel S1800 para o diesel S500 e agora estamos substituindo a gasolina S800 pela gasolina S50, um grande avanço do País em benefício da qualidade do ar e do meio ambiente.

A indústria naval, que, no passado, já deu ao Brasil a segunda posição no mundo, foi revitalizada e se expande de maneira extraordinária.

Com a expansão da atividade de petróleo e gás natural, grandes encomendas de navios, sondas e plataformas estão sendo feitas. Somente este ano serão entregues seis navios de grande porte para petróleo e derivados. Aliás, o Brasil concentra hoje a maior demanda por equipamentos da indústria de petróleo em todo o mundo.

Estamos concluindo a expansão do complexo petroquímico do Rio de Janeiro e da refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco, e vamos retomar, ainda este ano, as obras da refinaria Premium I, no Maranhão, e Premium II, no Ceará.



Ao estabelecer a política de conteúdo local nas atividades de exploração de petróleo e gás natural, o Governo, ao mesmo tempo em que procura atrair o capital externo, deixou bem claro que apoia e confia no empresariado brasileiro.

Senhoras e senhores, estou convicto de que o Brasil está no caminho certo com sua política de energia capaz de dar o suporte necessário para o crescimento da economia brasileira. Reafirmo o que tenho dito em todos os fóruns de que participo e à mídia em geral: a segurança energética está garantida para que o País continue a crescer e a se desenvolver.

Muito obrigado.

Eu só gostaria de complementar, Sr. Presidente.

Essas palavras o Ministro Lobão gostaria de estar dizendo pessoalmente aqui, mas eu queria tocar em um ponto, rapidamente. O País, que, em termos de energia elétrica, tem um consumo *per capita* de 2,4 mil, 2,5 mil quilowatt/hora/ano, quando vê que a Europa tem um consumo de 6 a 10 mil, os Estados Unidos têm 14 mil quilowatt/hora/ano e a África do Sul tem 4,7 mil quilowatt/hora/ano, percebe que tem um senhor desafio, um desafio permanente de investimento na geração e na transmissão, para permitir, justamente, aquilo de que um país em desenvolvimento precisa: além de atender ao mercado existente, deve atender ao mercado que vem.

Muito obrigado, senhores. (*Palmas.*)

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS** – Registramos a presença do Secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do Ministério de Minas e Energia, Sr. Carlos Nogueira da Costa Júnior. Ainda registramos a presença do Diretor-Presidente da Agência Nacional de Águas, Sr. Vicente Andreu Guillo.

O próximo a fazer uso da palavra será o Ministro de Estado dos Transportes, Ex<sup>mo</sup> Sr. César Borges.

**O SR. CÉSAR BORGES** – Bom dia a todos.

Eu quero saudar, com entusiasmo, o Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Presidente Collor, que, em muito boa hora, traz ao debate a situação da infraestrutura no Brasil, a procura dos caminhos a que o debate, com certeza, vai conduzir.

Quero saudar o Ministro de Estado Chefe Interino da Secretaria de Portos, já não está mais presente, o colega Antonio Henrique Silveira; o Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Zimmermann, e, na sua pessoa, saudar o Ministro Lobão. Quero saudar o prezado companheiro, o Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil, Guilherme Ramalho; os Senadores, de quem, com muito orgulho, fui colega durante o período em que estive no Senado Federal, não só o Presidente Collor, durante quatro anos, também o Senador Acir Gurgacz e, em especial, esse prezado amigo, o Senador Delcídio do Amaral, o Senador Inácio Arruda, que passou por aqui, não está mais presente, mas também foi um colega; o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que é um órgão ligado ao Ministério dos Transportes, o Sr.



Jorge Luiz Macedo Bastos. E também quero agradecer à Comissão pela rapidez da aprovação do nome do Jorge Bastos, que passou pela Comissão, e, na sua pessoa, gostaria de saudar os demais presidentes de agências nacionais aqui presentes; cumprimento o Secretário de Telecomunicações substituto do Ministério das Comunicações, Artur Coimbra de Oliveira, as senhoras e os senhores.

Sr. Presidente Collor, parabênizo a sua iniciativa na realização deste debate, que, com certeza, será extremamente proveitoso. Estou aqui com muita satisfação, aceitando o convite, mas lhe diria que também estou muito entusiasmado pelas palavras que ouvi de V. Ex<sup>a</sup> dessa tribuna, pelo seu discurso. Quero dizer que V. Ex<sup>a</sup> sintetizou e expressou... nem tanto sintetizou, porque não foi sintético o seu discurso, mas foi um discurso preciso, no tamanho correto, falando sobre o dilema com que a sociedade brasileira hoje se defronta: temos necessidade da infraestrutura.

Este País cresce, a iniciativa privada, o setor produtor brasileiro anseia por crescer, por se desenvolver, e claro que o setor público tem que estar *pari passu* acompanhando essa necessidade do País. E, muitas vezes, a sociedade tende a imaginar que toda a responsabilidade recai sobre o Executivo – V. Ex<sup>a</sup> já foi do Executivo e sabe exatamente que não é bem essa a realidade. A responsabilidade pela infraestrutura nacional é de toda a sociedade brasileira, dos três Poderes e da sociedade, que precisa escolher qual é o caminho.

O que nós queremos? Uma sociedade em que se promova crescimento econômico, o desenvolvimento, a geração de emprego, a geração de renda ou, talvez, uma sociedade burocratizada, cheia de amarras que impedem que a sociedade possa receber rapidamente aquilo que ela anseia para o seu crescimento, para o seu desenvolvimento? Fico a imaginar, Presidente Collor, se, lá no interior de Alagoas, quem está sem uma estrada pode, muitas vezes, cumprir toda a burocracia que foi criada. E aqui o Senador Collor, Presidente Collor, criou, eu vou gravar, palavras novas: “controlocracia”, “licenciocracia”. (*Risos.*)

Quer dizer, essa é uma realidade que pode ficar no discurso, mas que precisamos entender que ela existe. Hoje, entre a vontade política de um governante, de dotar o País de infraestrutura, tendo, inclusive, disponibilidade orçamentária, ou seja, há a disponibilidade dos recursos, e a execução propriamente dita, a sociedade brasileira precisa entender que é uma via-crúcis, em que todos se escudam de que estão dentro de uma missão constitucional, porque foi a Constituição que deu a possibilidade para que os órgãos licenciadores pudessem agir dessa forma, que os órgãos controladores também possam agir da mesma forma. Então, Senador Collor, acho que estamos na Casa certa para o debate, no Parlamento brasileiro, na representação da sociedade brasileira, no Congresso Nacional. Daqui tem que sair o futuro, o caminho, o balizamento: para onde nós iremos? Porque, entre a vontade política de realizar, por exemplo, uma duplicação, uma estrada e efetivamente conseguirmos iniciar as obras, o prazo hoje é no mínimo de dois anos, Presidente Collor! E, se houver a intervenção ou a identificação de sobrepreço ou de graves irregularidades, que,



muitas vezes, não se comprovam, e depois ninguém é responsabilizado por isso e toda a sociedade perdeu, quem paga por isso?

Temos casos emblemáticos: o aeroporto de Vitória, cinco anos; o aeroporto de Goiânia; na querida Alagoas do Senador Collor, temos a BR-101, em que foi indicado sobrepreço, a empresa não aceitou. É um direito que ela tem pela LDO. Ela renunciou ao contrato, e vamos agora levantar o remanescente, relicitar e iniciar todo o processo de concorrência. E os preços, provavelmente, depois... E quem pagará isso, quem está pagando isso para a sociedade? É a própria sociedade, é o contribuinte brasileiro.

Então, as palavras do Presidente Collor calaram profundamente em mim, o seu discurso. E eu diria que a nossa tarefa, no Ministério dos Transportes, é um desafio permanente, é uma preocupação e uma angústia diária de vencer todos os entraves. Costumo dizer aos meus parceiros do Ministério dos Transportes que temos dificuldades internas que temos que superar com inteligência, com determinação, e temos as dificuldades externas, mas não há como ficar a se lamentar dessa realidade, temos que nos estruturar estrategicamente para vencermos todas as dificuldades. E é isso que temos feito no Ministério do Transportes.

Acho que o Brasil, com relação ao que está afeto ao Ministério do Transportes, que são as rodovias, as ferrovias e as hidrovias, temos desafios imensos. Trabalhamos com relação às rodovias, em primeiro lugar, no sentido de manter o imenso patrimônio que foi construído em cima do modal rodoviário. Temos uma malha rodoviária federal em torno de 60 mil quilômetros, e 80% dessa malha hoje está bem conservada, e temos contratos de recuperação e manutenção em praticamente toda ela. Então, estamos investindo anualmente algo em torno de R\$6 bilhões para manter em bom estado as rodovias brasileiras.

Essa é uma determinação do Governo Federal, e vamos manter esse patrimônio em funcionamento. Por outro lado, precisamos ampliar essa malha, porque o País cresceu, felizmente a fronteira agrícola do País cresce a cada dia. Estados que no passado pouco produziam, como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, hoje são grandes produtores de grãos.

O Brasil, na verdade, é um celeiro hoje do mundo, e temos que escoar rapidamente essa safra. E há um grande desafio: estamos concluindo os eixos estruturantes nacionais. Cito, por exemplo, a BR-163. Temos que chegar ao Porto de Miritituba, para que a safra que é produzida no Centro-Oeste, e é aproximadamente 60% da safra brasileira produzida acima do paralelo 16, 40% abaixo do paralelo...

Entretanto, a exportação é o inverso, ela se dá abaixo do paralelo 16, e pouco se dá na Calha Norte. E o futuro do Brasil, em termos de exportação de grãos, aponta para o Norte. São os portos de Porto Velho, com uso da hidrovia do Rio Madeira; temos a grande hidrovia do Amazonas, com o Porto de Itacoatiara; o Porto de Miritituba, no Rio Tapajós, com a saída através de barças até Barcarena, no Pará.



E veja a nossa vantagem estratégica da Calha Norte, altura do Equador, defronte a Roterdã, próximo da Costa Leste americana, próximo do Canal do Panamá, que está sendo ampliado, portanto, defronte da Ásia. Esse é o futuro de construir esses eixos estruturantes.

Do ponto de vista orçamentário não faltam recursos. Através dos programas PAC 1 e PAC 2, nós saímos de um patamar de investimento, o Ministério dos Transportes, de 2 bilhões por ano para 15 bilhões por ano. Agora, Presidente Collor, qual é o desafio? Conseguir gastar os 15 bilhões, porque está essa dificuldade entre licenciamento, entre órgãos controladores e as dificuldades do processo licitatório, e muitas vezes há dificuldade na execução das próprias empresas, porque muitas vezes algumas demonstram fragilidade na hora de execução.

Não conseguimos alcançar essa *performance* de gastar 100% do que está disponibilizado no orçamento. Mas é muito pouco! O País precisa de 400 bilhões para que possamos colocar infraestrutura, rodoviária e ferroviária, no patamar que desejamos. Esse é o diagnóstico que fizemos através da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), num plano nacional de logística integrado.

Então, precisamos procurar parceria do setor, e por isso o Governo lançou o programa chamado PIL (Programa de Investimentos em Logística). Nesse programa, nós lançamos nove trechos rodoviários e onze trechos ferroviários. A situação atual é que, no ano passado, conseguimos fazer cinco leilões, todos com sucesso. Esse programa, que costumo dizer que consiste nas concessões do atual Governo da Presidente Dilma, prevê que a cobrança de pedágio só pode ocorrer após 10% da duplicação prevista.

A duplicação prevista tem que ser executada em cinco anos, conforme determinação da Presidenta, em cinco leilões realizados, em eixos estruturantes: 163, no Estado do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, um estirão de 1.600km; a 040, para estar duplicada de Brasília até o Rio de Janeiro, de Brasília a Juiz de Fora e de Juiz de Fora até o Rio já está duplicada; a 262, 060 e 153, que são saídas de Brasília, entrando pelo Triângulo Mineiro até Betim, uma outra ida para Belo Horizonte, também inteiramente duplicada; a 050, também aqui no Centro Oeste. Estamos, nesses leilões, a comemorar que foram atingidos todos os objetivos: empresas brasileiras de porte, já um setor que foi criado, está dinâmico, para as concessões rodoviárias, e também foi alcançada a modicidade tarifária, leilões onde tivemos deságios em torno de 52% nos valores-teto de tarifa previstos.

Já lançamos novos trechos rodoviários para manifestação de interesse, e, hoje, acho que o caminho do Brasil com relação à questão rodoviária é ampliar a malha e, principalmente, Presidente Collor, duplicar a malha hoje existente, principalmente nos eixos estruturantes. Temos, dos 60 mil quilômetros, apenas 5 mil quilômetros duplicados, mas só nesse programa, PIL, já temos hoje contratada a duplicação de mais 5 mil quilômetros em cinco anos. Nunca houve, nunca aconteceu ser duplicado 5 mil quilômetros em cinco anos. Teremos, inclusive, a necessidade de mais engenheiros, aqui se falou em um programa



Mais Engenheiros, vamos ter necessidade até do suprimento de asfalto, do cimento asfáltico de petróleo, para enfrentar esse desafio, mas as empresas estão aí com os contratos já assinados.

Entretanto, ainda o mercado é limitado. Quando se diz que vai abrir ao setor privado, o Governo está totalmente aberto, criando as condições de financiamento, de garantias, para que o setor privado participe. Entretanto, o mercado do setor privado, de empresas interessadas em participar desse processo, não é constituído de mais do que dez empresas no País hoje, empresas que estão prontas e que participam desses consórcios e desses leilões. E se, por um lado, estamos avançando bem em rodovias, temos um grande desafio, Presidente Collor, senhoras e senhores, que é o modal ferroviário, que precisa voltar a ter a importância que ele merece para reduzir os custos de logística e para que o nosso produtor rural possa ficar com esse custo logístico no seu bolso, incentivando as suas atividades.

Nesse programa, PIL, foram previstos 11 mil quilômetros de rodovias. Para aqueles que não sabem, o Brasil já teve 29 mil quilômetros de ferrovias. Hoje, desses 29 mil quilômetros de ferrovias, desse total, Presidente Collor, por um processo de concessão que foi feito no passado, em um sistema verticalizado, onde quem opera ferrovia é quem faz o transporte da carga, e sem exigências contratuais de novos investimentos, o resultado é que sobreviveram apenas os trechos que têm economicidade, e hoje não há mais do que 12 mil quilômetros funcionando, e o restante desse patrimônio está relativamente abandonado.

Hoje, o que se pretende é construir uma nova malha ferroviária para o País, com a bitola da distância entre trilhos de 1,60m, o que dá muito mais capacidade de transporte e com velocidade média diretriz de 80km/h. Esse programa, nós estamos procurando colocar de pé. Não fizemos ainda nenhuma licitação porque temos dificuldades na aprovação. Passamos pelo Tribunal de contas em um lote, que é Lucas do Rio Verde a Campinorte, e estamos procurando despertar no setor privado brasileiro o interesse da licitação. Espero que o setor privado, as *tradings* já comecem a manifestar que estarão dispostas a participar, em um modelo que nós chamamos de modelo horizontal: o Governo vai comprar toda a capacidade de carga e haverá o operador ferroviário independente que vai poder transitar livremente. Não será um único monopólio; será aberto totalmente, democratizado. Quem tiver possibilidade de ter os seus trens, a sua locomotiva, o seu vagão, pode ser o produtor rural, podem ser associações, vai ser um operador ferroviário independente.

Então, Sr. Presidente, eu estou apenas querendo passar algo que nós estamos trabalhando de forma árdua e dizer a V. Ex<sup>a</sup> das minhas sinceras esperanças de que, no momento em que o País vai enfrentar eleições, praticamente eleições gerais, para Presidente da República, para Senador – um terço do Senado será renovado –, Deputados Federais, que nós possamos olhar para o futuro e saber o que a sociedade brasileira deseja, e que o Congresso Nacional possa vir ao encontro dessa vontade da infraestrutura, de um país



moderno, de um país ágil, onde os custos logísticos sejam compatíveis com os países mais modernos. O nosso custo logístico é o dobro do de um país desenvolvido, e nós precisamos avançar.

Nós queremos um país fiscalista, burocratizado, um país da “controlocracia”, da “licenciocracia” ou um país moderno? Essa é uma escolha da sociedade brasileira.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS** – Informamos que as mesas-redondas ocorrerão na tarde de hoje, a partir das 14h, nos plenários das Comissões das Alas Alexandre Costa e Nilo Coelho, localizadas no Anexo II do Senado Federal.

Amanhã, sexta-feira, pela manhã, as propostas apresentadas nas mesas-redondas serão sistematizadas, e os relatórios serão elaborados para encaminhamento à Plenária, que ocorrerá à tarde, a partir das 14h.

Os integrantes da Secretaria da Comissão de Serviços de Infraestrutura estão à disposição para sanarem quaisquer dúvidas sobre a dinâmica de trabalho do Fórum. Para encerramento desta solenidade, fará uso da palavra o Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Ex<sup>mo</sup> Sr. Senador Fernando Collor.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco União e Força/PTB - AL) – Eu gostaria de agradecer, mais uma vez, a presença de S. Ex<sup>as</sup> o Ministro de Estado dos Transportes, Senador César Borges; o Ex<sup>mo</sup> Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, Dr. Antonio Henrique Pinheiro Silveira; o Sr. Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, Ministro Márcio Zimmermann; o Sr. Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Dr. Guilherme Walder Mora Ramalho; os Ex<sup>mos</sup> Srs. Senadores Acir Gurgacz e Delcídio do Amaral; muito especialmente, S. Ex<sup>a</sup> o Presidente do Senado Federal, Senador Renan Calheiros, pelo apoio, como eu disse, indispensável e imprescindível para a realização deste 1º Fórum de Infraestrutura aqui no Senado Federal; a todos que aqui estão e que nos prestigiaram com suas presenças; às diversas autoridades que engrandeceram este evento; e aos demais convidados aqui presentes, desejando a todos um profícuo trabalho e sucesso nos resultados.

Declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos. (*Palmas.*)

(*Iniciada às 9 horas e 12 minutos, a cerimônia é encerrada às 10 horas e 38 minutos.*)