



SENADO FEDERAL
Comissão de Serviços de Infraestrutura

SENADOR FERNANDO COLLOR

I Fórum Nacional de Infraestrutura

Soluções para o Desenvolvimento Brasileiro

27 e 28 de março de 2014



Senado Federal

Senador **FERNANDO COLLOR**

I FÓRUM NACIONAL DE INFRAESTRUTURA

Soluções para o desenvolvimento brasileiro

27 e 28 de março de 2014

Brasília – DF

**Composição da Comissão de Serviços de Infraestrutura
do Senado Federal – CI**

PRESIDENTE: Senador Fernando Collor – PTB – AL

VICE-PRESIDENTE: Senador Sérgio Petecão – PSD – AC

COMPOSIÇÃO

TITULARES:

Senador Lindbergh Farias (PT – RJ);
Senador Delcídio do Amaral (PT – MS);
Senador Jorge Viana (PT – AC);
Senador Walter Pinheiro (PT – BA);
Senador Acir Gurgacz (PDT – RO);
Senador Inácio Arruda (PCdoB – CE);
Senador Lobão Filho (PMDB – MA);
Senador Eduardo Braga (PMDB – AM);
Senador Valdir Raupp (PMDB – RO);
Senador Vital do Rêgo (PMDB – PB);
Senador Jader Barbalho (PMDB – PA);
Senador Ciro Nogueira (PP – PI);
Senador Sérgio Petecão (PSD – AC);
Senador Cícero Lucena (PSDB – PB);
Senador Flexa Ribeiro (PSDB – PA);
Senadora Lúcia Vânia (PSDB – GO);
Senador Wilder Moraes (DEM – GO);
Senador Fernando Collor (PTB – AL);
Senador Cidinho Santos (PR – MT);
Senador Alfredo Nascimento (PR – AM).

SUPLENTES:

Senador Humberto Costa (PT – PE);
Senador José Pimentel (PT – CE);
Senador Wellington Dias (PT – PI);
Senador Marcelo Crivella (PRB – RJ);
Senador Pedro Taques (PDT – MT);
Senadora Lídice da Mata (PSB – BA);
Senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB – AM);
Senador Romero Jucá (PMDB – RR);
Senador Ricardo Ferraço (PMDB – ES);
Senador Roberto Requião (PMDB – PR);
Senador Waldemir Moka (PMDB) – MS;
Senador Ivo Cassol (PP – RO);
Senador Francisco Dornelles (PP – RJ);
Senadora Kátia Abreu (PMDB – TO);
Senador Vicentinho Alves (SD – TO);
Senador Alvaro Dias (PSDB – PR);
Senador Ruben Figueiró (PSDB – MS);
Senador Jayme Campos (DEM – MT);
Senador Gim (PTB – DF);
Senador João Vicente Claudino (PTB – PI);
Senador Eduardo Amorim (PSC – SE);
Senador Antonio Carlos Rodrigues (PR – SP).

Sumário

	Pág.
Apresentação	5
Mesas-redondas e seus integrantes	9
Discurso de abertura do Fórum proferido pelo Senador Fernando Collor .	13
Discursos dos ministros e secretários-executivos por ocasião da abertura do Fórum	23
Relatório final das mesas-redondas componentes do Fórum	43
Considerações do Embaixador Rubens Barbosa acerca dos trabalhos das mesas-redondas	107
Apresentação do Relatório Final do Fórum pelo Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Senador Fernando Collor	115

Fórum Nacional de Infraestrutura (1. : 2014 : Brasília, DF).

I Fórum Nacional de Infraestrutura : soluções para o desenvolvimento brasileiro : 27 e 28 de março de 2014. -- Brasília : Senado Federal, 2014.

127 p.

1. Infraestrutura, congresso, Brasil. I. Título

CDD 338.981

APRESENTAÇÃO

A presente publicação surgiu da necessidade de se divulgar, entre o maior número de pessoas, os resultados do *1º Fórum Nacional de Infraestrutura – Soluções para o desenvolvimento brasileiro*, realizado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, nos dias 27 e 28 de março de 2014. O encontro reuniu 38 especialistas do poder público, do meio empresarial, da área acadêmica e de entidades do setor em sete mesas redondas, para debater o Transporte de Passageiros; o Transporte de Cargas; a Energia Elétrica; os Combustíveis; as Telecomunicações; a Mineração; e o Saneamento, Abastecimento de Água e Irrigação.

O objetivo do Fórum foi o de apresentar soluções objetivas, exequíveis e condizentes com a atual situação sócioeconômica brasileira, de modo a suprir os déficits de nossa infraestrutura. Os debatedores foram municiados com um imenso banco de informações e dados colhidos e processados pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, que promoveu, nos últimos sete anos, em seus ciclos de debates, um total de 124 audiências públicas para discutir a infraestrutura nacional, com a participação de quase 200 convidados entre autoridades e especialistas.

As sete mesas redondas do Fórum proporcionaram a discussão por parte de especialistas no que há de melhor em termos de visão real dos déficits que o Brasil enfrenta, em todos os setores da infraestrutura. Ao final, os debatedores apresentaram recomendações aos poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e a outros entes federativos, sobre cada um dos temas discutidos. Pelos resultados e sugestões oferecidas, num total de 101 propostas, não tenho dúvida em afirmar que cumprimos, eficientemente, a meta deste 1º Fórum, que foi a de buscar e apontar soluções pragmáticas e propor matérias legislativas visando aperfeiçoar nossas leis, nossos marcos regulatórios e, até quem sabe, enxugar ou consolidar a legislação referente a cada setor.

O Relatório Final do Fórum foi aprovado pelo colegiado da Comissão de Serviços de Infraestrutura. Os projetos de lei e demais proposições do gênero sugeridos pelas Mesas Redondas - após materializados dentro da formatação e técnica legislativas pela Consultoria Legislativa do Senado - foram submetidos, na forma de anteprojetos, à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura e distribuídos a relatores integrantes do colegiado. As proposições aprovadas serão apresentadas institucionalmente, como de autoria da Comissão, dando início ao processo legislativo na forma regimental. As demais sugestões e propostas foram encaminhadas ao Executivo em suas três esferas, como indicações para que sejam analisadas e, se possível, materializadas e implantadas. Além disso, foram criados dois Grupos de Trabalho no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura para discutir e apresentar uma proposição abrangente e completa sobre temas específicos: um marco regulatório para exploração do gás de folhelho e a atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Os debates do Fórum mostraram que o Brasil avança, a despeito de todas as dificuldades, mas que nossa conformação público-administrativa, aliada ao seu infinito arcabouço legal, alastra-se e, cada vez mais, ofusca qualquer tentativa de uma boa gestão. Na realidade, a burocracia e a tecnocracia, de tão enraizadas e encasteladas na cultura dominante de nossos governos, e de tão repetidas quando se esmiúça o poder público, tornaram-se termos desgastados, desprezados e até vulgarizados. Por isso, caíram no lugar comum. São práticas que insistem em se recriar, se reinventar e, pior, em procriar.

A verdade é que o Brasil não tem como avançar com um grau tão elevado de normas, exigências, órgãos e departamentos, uma verdadeira teia de emaranhado burocrático que se apresenta como praticamente um governo paralelo que se autoadministra sem um responsável visível. Como oportunamente identificou Hannah Arendt, em sua obra sobre o declínio da esfera pública, trata-se do “domínio de ninguém”. Como consequência desse quadro, constatamos que sem transporte a economia do País 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.

Discutir, opinar, diagnosticar, discordar, enfim, debater tem sido a tônica da Comissão de Serviços de Infraestrutura e do próprio Senado Federal, em suas diversas instâncias temáticas. Este é o papel do Parlamento: debater tecnicamente e mostrar, politicamente, a direção, o sentido e os caminhos da ação. Este foi o espírito do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura: propor

soluções – sejam elas criativas, complexas ou elementares, mas definitivas – aos inúmeros problemas de nossa infraestrutura. O resultado deste encontro constitui um poderoso instrumento de cooperação para estabelecermos, num futuro próximo, um novo ambiente favorável ao crescimento econômico e ao desenvolvimento social brasileiro.

Enaltecendo a excelência do produto final do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura, objeto desta publicação, parabênizo, mais uma vez, a cada um dos coordenadores, participantes, convidados e aos cidadãos que contribuíram com suas manifestações e agradeço a todos eles. Registro meus sinceros agradecimentos a Suas Exas. os Senadores Delcídio do Amaral e Acir Gurgacz pela coordenação de duas das mesas redondas; ao Presidente do Congresso Nacional, Senador Renan Calheiros, pelo apoio institucional, imprescindível à realização do Fórum; a Suas Exas. os Ministros de Estado, Secretários-Executivos e demais autoridades que estiveram presentes na abertura do evento, assim como ao Embaixador Rubens Barbosa pela palestra final no encerramento dos trabalhos.

De forma muito especial, agradeço ao Prof. Luiz Curi pela concepção e formatação do Fórum, bem como aos consultores legislativos do Senado Federal, pela dedicação e habitual competência demonstradas desde o início. Por fim, a todos os servidores da Casa que se empenharam no cumprimento desta importante tarefa, o meu muito obrigado.

Senador FERNANDO COLLOR
Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

Mesas-redondas e seus integrantes

ENERGIA ELÉTRICA

Coordenador: Senador Delcídio do Amaral

Participantes: Dr. Cláudio Sales, Presidente do Instituto Acende Brasil
Dr^a Élbis Melo, Presidente da Abeeólica
Professor Jerson Kelman, UFRJ-COPP
Sr. Altino Ventura Filho, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Energético do MME

ENERGIA COMBUSTÍVEIS

Coordenador: Professor Adílson do Amaral, UFRJ

Participantes: Dr^a Elizabeth Maria Mercier Farino, Presidente da Única
Professor Sérgio Bajay, Unicamp – Instituto de Economia
Dr. José Augusto Dutra Nogueira, Diretor do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis
Dr. Eduardo Teixeira, Sócio-Diretor da Creta Planejamento

MINERAÇÃO

Coordenador: Sr. Carlos Nogueira da Costa Júnior, Secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral

Participantes: Dr. Carlos Vilhena, Advogado do Escritório Pinheiro Neto
Sr. Elmer Prata Salomão, Presidente da ABPM
Professor Valdecir de Assis Janasi, Universidade de São Paulo (USP)

Sr. **Roberto Ventura Santos**, Diretor de Geologia de Recursos Minerais do Serviço Geológico do Brasil

TELECOMUNICAÇÕES

- Coordenador:* Professor **Mário Iório**, Universidade de Brasília (UnB)
- Participantes:* Coronel **Edwin Pinheiro da Costa**, Subchefia de Comando e Controle do Ministério da Defesa
- Coronel QEM **José Ricardo Souza Camelo**, Centro de Defesa Cibernética do Exército
- Professor **César Rômulo Silveira Neto**, Secretário-Geral da Telebrasil Associação Brasileira de Telecomunicações
- Dr. **Eduardo Levy Cardoso Moreira**, do Sindicato Nacional das Empresas de Telefonia e de Serviço Móvel Celular e Pessoal

TRANSPORTE DE CARGAS

- Coordenador:* Professor **Luiz Afonso dos Santos Senna**, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)
- Relator:* Dr. **Guilherme Bergmann Borges Vieira**, Professor da Universidade de Caxias do Sul e pesquisador do Laboratório de Sistemas de Transportes (LASTRAN) da UFRGS.
- Participantes:* Professor **Paulo Resende**, Coordenador do Núcleo CCR de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral (MG)
- Sr. **Luiz Teixeira Baldez**, Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT)
- Professor **Sílvio dos Santos**, do Laboratório de Transporte e Logística (CNT)
- Sr^a **Ellen Capistrano Martins**, Superintendente da ANTF
- Sr^a **Priscila Santiago**, Coordenadora de Economia da CNT

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Coordenador: Senador Acir Gurgacz

Participantes: Sr. **José Luiz Santolin**, Diretor Superintendente da Abratt
Coronel **Ronaldo Jenkins de Lemos**, Diretor de Segurança e Operações de Voo da Abear
Coronel Av R1 **Ricardo Nogueira**, Diretor-Geral da Abag
Sr. **André Dantas**, Diretor-Técnico da NTU
Dr^a **Martha Martorelli**, Presidente da Aneinfra

SANEAMENTO, ABASTECIMENTO E IRRIGAÇÃO

Coordenador: Dr. **Vincente Andreu Guillo**, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Águas (ANA)

Relatora: Sr^a **Raquel Breda**, Agência Nacional de Águas (ANA)

Participantes: Sr. **Marcos Thadeu Abicalil**, Consultor do Banco Mundial
Dr. **Lineu Rodrigues**, Pesquisador da Embrapa na área de irrigação e gestão de águas
Dr. **Fernando Rodriguez**, Consultor da Del-Giudice Assessoria Técnica.

Discurso de abertura do Fórum proferido pelo Senador Fernando Collor

Ex^{mo} Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Senador César Borges; Ex^{mo} Sr. Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, Dr. Antonio Henrique Pinheiro Silveira; Ex^{mo} Sr. Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia, Ministro Márcio Zimmermann; Ex^{mo} Sr. Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Dr. Guilherme Walder Mora Ramalho; Ex^{mos} Srs. Senadores Delcídio Amaral e Acir Gurgacz; Ex^{mo} 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 *deficits* 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 *deficits* 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 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 recriar-se, reinventar-se e, pior, em procriar.

Hoje, tornamo-nos 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 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 *deficits* 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^{as} 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^{as} 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^a o Presidente do Congresso Nacional, Senador Renan Calheiros, às S. Ex^{as} 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.

Discursos dos ministros e secretários-executivos por ocasião da abertura do Fórum

Sr. Guilherme Walder Mora Ramalho

Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação
Civil da Presidência da República

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^{mo} 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, 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 recentemente as concessões 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 concordam 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, claro e 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.

Sr. Antônio Henrique Pinheiro Silveira
Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos
da Presidência da República

Ex^{mo} Sr. Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Sr. Senador Fernando Collor; Ex^{mo} 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, entre 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 nº 595, hoje convertida na Lei nº 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.

Sr. Márcio Zimmerman

Secretário-Executivo do Ministério de Minas e Energia

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 impressiona a todos 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, seis 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 Itacara, 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 um 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 aflúências 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 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 *deficit* 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, como o Operador Nacional do Sistema, a Empresa de Pesquisas Energéticas e 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 empresário 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.

Sr. César Borges
Ministro de Estado dos Transportes

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, que 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^a desta tribuna, pelo seu discurso. Quero dizer que V. Ex^a 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^a 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, reliciar 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, tem 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 por meio de barcaças 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. Por meio dos programas PAC 1 e PAC 2, nós saímos de um patamar de investimento, o Ministério dos Transportes, de R\$2 bilhões por ano para R\$15 bilhões por ano. Agora, Presidente Collor, qual é o desafio? Conseguir gastar os R\$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 cinco mil quilômetros duplicados, mas só nesse programa, PIL, já temos hoje contratada a duplicação de mais cinco mil quilômetros em cinco anos. Nunca houve, nunca aconteceu ser duplicado cinco 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^a 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.

Relatório final das mesas-redondas componentes do Fórum

MESA-REDONDA DE ENERGIA ELÉTRICA

I – Identificação

Assunto: Mesa-redonda destinada a formular proposições para o avanço do setor de Energia Elétrica.

Local: Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 19, Anexo II do Senado Federal

II – Participantes

A reunião foi coordenada pelo Senador Delcídio do Amaral, e contou com a presença dos Srs. Altino Ventura Filho, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Energético, do Ministério de Minas e Energia (MME); Cláudio Sales, Presidente do Instituto Acende Brasil; Élbina Melo, Presidente da Abeeólica; e Jerson Kelman, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

III – Síntese dos trabalhos

1 – Diagnóstico inicial

Abertos os trabalhos, o Senador Delcídio do Amaral cumprimentou os convidados pela participação no I Fórum de Infraestrutura e solicitou que apresentassem não somente um diagnóstico dos problemas do setor elétrico, os quais já foram extensamente debatidos em diversas outras ocasiões, mas principalmente expusessem um enfoque em propostas concretas de ações

por parte da Comissão de Infraestrutura, com o propósito de alcançar os objetivos do Fórum durante os trabalhos da sessão.

Em suas explicações iniciais, o Sr. Altino Ventura Filho comentou que o Brasil é o maior laboratório energético do planeta, possuindo fontes renováveis e não renováveis, tais como hidrelétrica, petróleo, gás, nuclear, biomassa, eólica e solar. Em seu entendimento, entre os temas considerados mais relevantes para a sessão está o desenvolvimento das redes inteligentes, a opção nuclear, a inserção de outras fontes renováveis e o debate para instalação de reservatórios na região amazônica. Disse que dará prioridade ao debate para as demandas do setor elétrico que exigem alteração legislativa. Entre elas, a seu ver, estão questões ligadas à legislação ambiental, que produzem dificuldades para expansão do setor elétrico, tais como atraso na implantação de projetos importantes para o País. Afirmou ainda que as leis ambientais proibem, em certas situações, até mesmo a realização de simples estudos para avaliação dos recursos existentes, embora tais recursos, de acordo com a Constituição Federal, pertençam à União.

O Sr. Cláudio Sales iniciou sua exposição apresentando o trabalho realizado pelo Instituto Acende Brasil, denominado “Aprimoramentos para o Setor Elétrico: Proposta aos Candidatos (mandato 2015-2018)”. Informou que o trabalho exhibe um diagnóstico detalhado do setor elétrico, assim como proposições na forma de recomendações. A análise está estruturada em três dimensões. A primeira refere-se à adequação da oferta, incluindo temas como planejamento do setor, realização de leilões, licenciamento ambiental, etc. A segunda dimensão está relacionada à modicidade tarifária, que discute assuntos como a formulação da política tarifária e uma avaliação dos tributos e encargos do setor. A terceira dimensão trata das condições para sustentar a credibilidade e confiança dos agentes do setor e envolve questões do arcabouço institucional.

Em seguida, o Sr. Cláudio Sales ressaltou as recomendações mencionadas do trabalho afetas ao Poder Legislativo. O primeiro grupo de recomendações relaciona-se com o aperfeiçoamento do processo de licenciamento ambiental, sugerindo a melhor delimitação das prerrogativas do Ministério Público, a discussão da questão indígena frente à fronteira de expansão elétrica na região Norte e o aprimoramento da gestão do licenciamento, uma vez que há várias instituições envolvidas no assunto. O segundo grupo de recomendações ao Poder Legislativo envolve questões sobre modicidade tarifária, tais como a mudança no regime de incidência das contribuições sociais PIS

e Cofins, a redução das elevadas alíquotas de ICMS sobre a energia elétrica e a restrição ao uso de encargos sociais para realização de políticas públicas. No terceiro grupo de recomendações, encontram-se questões relativas à credibilidade e confiança do setor, como, por exemplo, a busca pela melhor delimitação das atribuições entre cada órgão do setor e a implantação de um sistema de regulação que engaje o consumidor.

O Sr. Cláudio Sales ressaltou também que a consulta e a compensação a povos indígenas ainda depende de regulamentação de dispositivo constitucional. Enquanto isto não acontecer, haverá incerteza e insegurança para o setor. Finalmente, afirmou que, pela guerra tributária, os setores mais onerados com ICMS foram petróleo, telecomunicações e energia elétrica.

Dando sequência, a Sr^a Élbina Melo explicou que a história da oferta de energia elétrica no Brasil foi baseada na abundância de recursos hídricos. No entanto, o sistema hidrotérmico vem se transformando em um sistema renovável-térmico, no qual a energia eólica vem tendo crescimento bastante acelerado. Em seu entendimento, as hidrelétricas fazem parte das fontes renováveis convencionais. As fontes não convencionais são compostas por geração eólica, solar, de biomassa etc. Afirmou que, após dez anos da nova configuração do setor elétrico, é o momento de se inserir o lado da demanda, ressaltando que oferta e demanda devem ser tratadas com equilíbrio. Pelo lado da oferta, o País deseja uma matriz energética futura que seja limpa e renovável, mas também eficiente e segura. Isso é possível de se realizar com os recursos que o Brasil tem. Disse também que o Brasil é o único país do mundo que pode ter matriz elétrica que seja, ao mesmo tempo, otimizada, segura e competitiva.

A Sr^a Élbina Melo explicou ainda que, pelo lado da demanda, falta incluir o consumidor, que precisa participar mais ativamente do setor. Cerca de 70% da capacidade energética instalada no País provém de fontes hídricas, que têm sazonalidade, ou seja, períodos de seca e períodos de cheia. Desta forma, o consumidor precisa ser informado das condições de geração de energia por meio de um sinal de preço. Disse que o sinal de preço para o consumidor final da energia elétrica reduzirá impactos dos problemas oriundos das oscilações da natureza como fonte de energia. Disse que, nesse contexto, o reajuste anual não faz muito sentido, pois o consumidor continuará com seu padrão de gasto energético, independente das condições de geração no momento.

Em relação à operação do sistema com a inclusão de fontes intermitentes de energia, a Sr^a Élbina Melo afirmou que o sistema não será prejudicado,

mas o paradigma de operação do Operador Nacional do Sistema – ONS, precisa ser modificado. Ressaltou que, em 2012, a Aneel publicou a Resolução nº 482, que permite ao consumidor final a instalação de painéis solares e microgeradores eólicos interligados à rede de distribuição, usando o critério de tarifação por *net metering*. Contudo, o grau de expansão das instalações tem ficado abaixo do esperado. A seu ver, faltam incentivos para o consumidor. É necessária uma política de financiamento adequado para aquisição dos sistemas, pois o prazo para retorno do investimento é muito longo, ficando, em geral, entre 10 e 15 anos. Por isso, o consumidor não tem condições de fazer isso sem uma política específica. Por fim, opinou que a Lei de Eficiência Energética de 2002 está bem estruturada. Porém ainda falta muito para que o país alcance, de fato, a eficiência energética.

Em seguida, o Sr. Jerson Kelman começou sua exposição, informando que o custo marginal de geração de energia elétrica está situado hoje ao redor de R\$1.700,00 por *MWh*. Afirmou que as circunstâncias hidrológicas atuais são extremas. A estiagem chega a ser aflitiva, mas o consumidor não sente isso no bolso. Melhor seria que as bandeiras tarifárias já tivessem sido adotadas, a partir de 2014, como era a intenção original da Aneel. Todavia, elas serão adotadas no próximo ano, o que dará mais informações ao consumidor. Disse que a instalação de placas fotovoltaicas e microgeradores eólicos nas residências não decolou, destacando o efeito da incidência do ICMS. Por meio de um exemplo, explicou que o consumidor que importa 200 kWh da rede e exporta 180 kWh, pagará para a distribuidora o saldo de 20 kWh, de acordo com o critério de *net metering*. No entanto, o ICMS incidirá sobre 200 kWh. Em sua opinião, entre as principais causas da situação atual da oferta de energia elétrica, está a ocorrência de muitos atrasos na entrega da infraestrutura de geração. Alguns casos de demora ocorreram por erros do empreendedor. Porém, a maioria dos atrasos acontece por causa do licenciamento ambiental ou da judicialização desse processo. No Poder Executivo, destacou a melhoria do processo no Ibama, mas disse que ainda falta coordenação entre demais órgãos, como ICM-Bio, Funai, ANA, Aneel e Iphan. É necessário que todas as entidades do Poder Executivo produzam conjuntamente uma lista de empreendimentos de geração que possa atender à necessidade do país. Essa lista não será ótima sob o ponto de vista de cada agência em particular, mas será a possível. O que não parece aconselhável é manter a prática atual, em que cada empreendimento é examinado isoladamente sob uma óptica específica.

Como resultado desse quadro, o Sr. Jerson Kelman explicou que houve aumento na construção de termelétricas, pois a licença ambiental é obtida mais facilmente. Todavia, as consequências são duas. Na perspectiva econômica, a energia fica mais cara para o consumidor. Na óptica ambiental, há aumento da emissão de gases de efeito estufa. Ressaltou que cabe aprimoramento da legislação para tornar a justiça mais eficiente, mantendo os princípios democráticos. Em sua opinião, alguns procuradores têm convicção pessoal contra usinas hidrelétricas e, por isso, seria importante reduzir a amplitude das ações do Ministério Público, movidas simplesmente por convicção pessoal. Em relação à falta de territórios para criação de novos reservatórios, acredita que a questão precisa ser mais bem debatida, pois projetos difíceis do ponto de vista de obtenção de licenciamento ambiental acabam sendo abandonados prematuramente. Por exemplo, citou que as discussões sobre efeito da construção de hidrelétricas da Amazônia não acontecem para os potenciais hidráulicos localizados em reservas indígenas. Todavia, em outros países, no Canadá, por exemplo, indígenas se beneficiam de infraestrutura construída em suas reservas. Para que isso acontecesse no Brasil, seria necessário regulamentar o art. 231 da Constituição Federal. Uma boa pauta para o Senado.

Realizando uma síntese da discussão, o Senador Delcídio do Amaral destacou os seguintes pontos. Para encaminhamento ao Poder Executivo, ressaltou as questões de contratação de energia nova no início de cada ano, programação dos leilões ao longo do tempo e discussão da metodologia de cálculo do gás. Destacou também a importância do consumidor, num contexto de equilíbrio entre oferta e demanda e inclusão de fontes renováveis na matriz energética. Após dez anos do novo modelo do setor elétrico, observou que é necessário perseguir a eficiência no consumo de energia e que existe perversidade na incidência do ICMS. Disse que o princípio da precaução acaba levando a uma situação de comprometimento na expansão do sistema elétrico e que é preciso propostas para agências reguladoras e órgãos de controle. A judicialização de processos resulta em travamento do licenciamento de obras importantes para o país por grandes períodos. Ressaltou a importância de estudos prévios para aproveitamento dos recursos hídricos, não somente para geração de energia elétrica, mas também para hidrovias.

2 – Discussão sobre as questões orientadoras

Pergunta 1 – As dificuldades conjunturais enfrentadas pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), em pleno período de chuvas, para garantir

a segurança energética, resultam de falhas dos modelos de operação hidrotérmica? Se não, quais as causas desse risco extemporâneo e que ações estruturais deveriam ser tomadas para mitigá-lo? A crescente inserção de fontes alternativas, como eólica, termossolar, fotovoltaica, biomassa, traz inegáveis benefícios para o meio ambiente e deve ser estimulada. Por outro lado, sua crescente inserção no Sistema Interligado Nacional vem impondo mudanças no seu planejamento e operação. A presença dessas fontes na matriz elétrica impõe mais riscos para a segurança energética do País? Se sim, como mitigá-los?

O Sr. Altino Ventura Filho comentou que o Brasil possui características únicas. Por ser um país continental, possui uma enorme diversidade de rios, cujas formações hidrológicas são distintas. Isto acarreta períodos de cheia e seca que são diferentes entre si e mudam ao longo dos anos. Dessa forma, foi necessário investir em um sistema de transmissão robusto e extenso, com operação centralizada, que eleva em cerca de 20% a produção hidrelétrica do sistema. Afirmou que a experiência brasileira é única no mundo, pois outros países usam usinas térmicas, que realizam o suprimento localmente e não precisam de sistemas de transmissão de longas distâncias. Disse ainda que houve desenvolvimento de tecnologia brasileira para instrumentalizar a operacionalização do sistema com modelos de simulação, os quais usam as vazões dos rios e as situações de cheia e seca como variáveis aleatórias. O planejamento e a operação do sistema permitem contemplar momentos conjunturais desfavoráveis com menores consequências para a sociedade em termos de segurança energética e custos da energia.

O Sr. Altino Ventura Filho explicou ainda que as fontes de biomassa e principalmente energia solar ainda apresentam participações reduzidas na matriz energética brasileira. A biomassa está localizada principalmente em São Paulo, mas é possível ampliá-la por meio de sinais econômicos. Os derivados energéticos da cana de açúcar, em particular o etanol e o bagaço, de cana na produção de calor e energia elétrica estão na segunda posição na matriz energética brasileira, atrás apenas do petróleo. É uma fonte energética que não compete com alimentos e não traz impactos ambientais. A energia eólica vem apresentando grande crescimento e é distribuída territorialmente. O país dispõe de ventos favoráveis ao longo de todo o ano, o que possibilita uma eficiência da energia eólica em torno de 40% ou mais, enquanto na Europa este índice é de 30% ou menos. Disse ainda que o MME está contratando projeto junto ao Banco Mundial para analisar a inserção da energia eólica no sistema elétrico brasileiro. Em relação ao modelo *newave*, disse que é um

processo conhecido e reproduzido pelos agentes do setor, que traz coerência entre planejamento e operação. Recentemente, foi alterado para otimizar o despacho das térmicas, priorizando inicialmente as de menor custo e somente depois as térmicas mais caras. Quanto à construção de grandes usinas hidrelétricas, afirmou que o Brasil possui o terceiro maior potencial hidrelétrico do mundo, equivalente a 8% do total, atrás de China (16%) e Rússia (14%) e junto com os EUA (também 8%). Portanto, por economia de escala, a realização de grandes empreendimentos foi o caminho natural para o país, o qual foi percorrido ao longo do século XX.

O Sr. Cláudio Sales expôs que, dados os recursos disponíveis na matriz energética e a situação atual de baixo nível dos reservatórios, o ONS está operando adequadamente o sistema, buscando poupar o máximo das reservas hídricas. Em outras palavras, está mobilizando todos os recursos que possui para enfrentar a conjuntura difícil. Percebe, no entanto, que existe uma dicotomia entre planejamento e operação. Somente em agosto do ano passado foi alterada a forma de operação. Isto corresponde a uma evolução, ao aproximar as duas atividades. Em relação ao desenho dos leilões, afirmou que dá relevância apenas à garantia física e menor tarifa, sem levar em consideração atributos da operação, como localização, despachabilidade e flexibilidade. Assim, uma tarifa mais baixa no leilão pode incorrer em maiores custos de operação. Ilustrou que, em 2001, no período de racionamento da energia, o parque termelétrico disponibilizou a capacidade de 7,7%. Atualmente, este índice chega a 19%, usando praticamente todas as usinas instaladas. O parque foi construído ao longo da última década por necessidade de complementação térmica, em caráter circunstancial. Por isso, privilegiava menor custo para instalação, em detrimento de maior custo operacional. Para a situação atual, mais dependente da energia térmica, é preciso pensar em uma complementação mais efetiva, levando-se em contas os custos operacionais.

Dando sequência, a Sr^a Élbina Melo destacou que a matriz energética no País possui um componente renovável formado por 70% de usinas hidrelétricas, 10% de biomassa, que possui característica de sazonalidade como as demais fontes renováveis, 3% de eólicas, além das usinas solares que virão no futuro. Reiterou que a inserção destas novas fontes certamente aumentará a complexidade da operação. Todavia, ao mudar a matriz elétrica brasileira, seja por necessidade, seja pela existência de recursos, é necessário mudar também o paradigma da operação. Concorde que o sistema de transmissão brasileiro tem complexidade singular pelo seu tamanho, mas a introdução de

novas fontes distribuídas de energia pode contribuir para a melhoria do sistema. Ilustrou com dados internacionais que a demanda atendida na Dinamarca chega a ter participação de 28% de energia eólica e na Espanha alcançou 61% de energia eólica no último mês de abril. É necessário desenvolver *know-how* para operação de fontes intermitentes, mas também é preciso ampliar a capacidade dos reservatórios hídricos. É igualmente importante definir a base do sistema e a participação das fontes complementares.

A Sr^a Élbina Melo reafirmou que a entrada de fontes renováveis não convencionais, tais como a energia eólica, que chegará à participação de 9% em 2018, totalizando 14 GW, exigirá mudanças nos paradigmas de planejamento e operação. Sugeriu, para isso, a realização de um estudo eletroenergético, para reformular a construção do sistema com o objetivo de comportar a entrada de novas fontes renováveis. Mencionou o caso da instalação de 600 MW de energia eólica que precisaram aguardar até dois anos pelas respectivas linhas de transmissão. Disse ainda que, por causa disso, algumas mudanças já foram feitas e citou a nova diretriz do MME, segundo a qual as usinas eólicas que participarem do leilão precisarão ter linhas de transmissão disponíveis. Por fim, destacou que a alteração na configuração da matriz exige também a mudança na cultura do consumidor brasileiro. Portanto, a fim de possibilitar a expansão renovável do sistema, é imprescindível a comunicação com os consumidores.

Em seguida, o Sr. Jerson Kelman iniciou suas considerações, reafirmando que as usinas hidrelétricas usam uma fonte renovável por excelência, que é o ciclo hidrológico. Apesar das evidências, na década passada, ainda se discutia em nível internacional se as usinas com capacidade acima de 10 MW seriam realmente renováveis. Superado o debate e confirmada a energia hidrelétrica como fonte renovável, ele lembrou que a fonte do ciclo hidrológico é energia solar.

Sobre a operação do sistema, o Sr. Jerson Kelman afirmou que são empregados modelos sofisticados que usam a técnica estatística de processos estocásticos. No entanto, a qualidade das decisões, como acontece em qualquer modelo matemático, dependem da qualidade dos dados de entrada. Citou que em outros países, como, por exemplo, nos EUA, as usinas hidrelétricas fazem atualizações periódicas das curvas de cota-área-volume para considerar os efeitos da sedimentação, bem como da relação entre vazão no conduto forçado (m^3/seg) e potência da usina (MW). No Brasil, não é feita a atualização dos dados físicos. Um dos motivos é a forma de remuneração das usinas

hidrelétricas, que pode ser afetada por causa da atualização dos dados. No entanto, já existe resolução conjunta da ANA e Aneel para que as empresas geradoras realizem esses novos levantamentos de dados. Uma possível consequência da falta de dados atualizados é a utilização de mais água para produzir energia do que o modelo consegue perceber. Em outras palavras, é possível que a produtividade real do sistema seja menor do que a estimada. Afirmou também que é preciso explorar melhor a complementaridade entre eólica e hidrelétrica, por meio da expansão dos reservatórios hídricos.

Por fim, o Sr. Jerson Kelman sugeriu a transferência da tecnologia de produção de etanol para países da África, a fim de consolidar um bloco de países produtores de etanol. O etanol, na condição de *commodity*, poderia ser exportado deste bloco para a Europa, que busca ampliar fontes renováveis na sua matriz energética.

Fazendo um resumo dos principais pontos debatidos, o Senador Delcídio do Amaral ressaltou a necessidade de aperfeiçoamento dos leilões de energia, o aprofundamento da discussão a respeito de usinas hidrelétricas com reservatório ou a fio d'água, a possibilidade de levantamento de dados físicos para atualização dos modelos utilizados na operação do sistema e a importância de incentivos ao etanol, cujo desenvolvimento encontra-se atualmente estagnado.

Pergunta 2 – As políticas nacionais para as fontes alternativas estão adequadas? Os incentivos tributários e não tributários vigentes são suficientes para a inserção de fontes alternativas como termossolar, fotovoltaica, maremotriz? A pressão sobre as tarifas enfrentadas por países como Alemanha e Espanha devido aos incentivos às fontes alternativas pode ocorrer no Brasil? Se sim, como evitá-la?

Para o Sr. Altino Ventura, as energias termossolar e maremotriz não se apresentam, no atual momento, economicamente viáveis do ponto de vista de custos da energia produzida no Brasil. As fontes renováveis precisam apresentar resposta de mercado, sem que a sociedade tenha que, necessariamente, subsidiar sua implantação.

Ademais, o País apresenta outras fontes renováveis mais interessantes sobre o ponto de vista econômico. A eólica, a biomassa e a energia produzida por Pequena Central Hidrelétrica (PCH) devem ser o foco da política energética nacional, a fim de garantir a modicidade tarifária.

Mesmo assim, o Brasil introduzirá a fotovoltaica em seu território, a fim de trazer a tecnologia necessária e, futuramente, ganhar escala, baixando os custos da produção e desenvolvendo um programa sustentado dessa opção energética.

Na visão do Sr. Cláudio Sales, o setor elétrico tem que valorizar as opções de mercado. Não são os subsídios que levarão a matriz energética à eficiência, mas, sim, o mercado, conjugado com um arcabouço institucional consistente.

No que tange à energia solar, disse que sua geração em grande escala ainda não é econômica. Porém, a geração distribuída tem possibilidade de expansão.

Quanto ao modelo computacional que auxilia no gerenciamento do setor energético – o newave –, disse que ele precisa ser reestruturado, a fim de oferecer parâmetros mais acurados de medição.

A Sr^a Élbia Melo sustentou que o *drive* de políticas renováveis no Brasil é completamente diferente do da Europa. A base energética brasileira já é renovável, ao passo que naquele continente a energia advém sobretudo, de fontes não renováveis.

O que precisa ser reconhecido é que o modelo de contratação deve prezar pela competição. Assim foi com o setor eólico e assim deve ser com o solar, pois de nada adianta ter condições naturais favoráveis (ventos bons, sol forte), ou mesmo tecnologia avançada se se adotar um modelo que não busca a competição.

Nesse passo, afirmou que os subsídios podem ser uma boa ideia no início desses projetos, mas, em longo prazo, como se mostrou na Espanha, podem ser muito prejudiciais.

O Sr. Jerson Kelman corroborou a ideia de que os subsídios podem ocorrer no início, mas deve haver competição no futuro.

Paralelamente, destacou que o Brasil precisa repensar a base de sua geração energética. Apesar de as hidroelétricas figurarem como verdadeiras atoras principais, é imprescindível discutir, com “serenidade”, a inserção da energia nuclear no País.

Levantou, ainda, a questão das externalidades ambientais positivas da energia produzida pelo aproveitamento do lixo urbano. Trata-se de importante contribuição à política de resíduos sólidos e a geração de energia é localizada no centro de carga, o que dispensa a construção de novas linhas

de transmissão, tal como realizado em diversos países europeus. Para ele, deveria ser organizado um leilão específico para energia produzida tanto pelo uso do metano nos aterros sanitários, quanto pela combustão direta do lixo, como forma de incentivo inicial para a decolagem desta nova tecnologia.

***Pergunta 3** – As redes inteligentes estão sendo crescentemente adotadas em vários países do mundo. Quais os benefícios para a sociedade da adoção dessa tecnologia e o que se deve fazer para acelerar a sua implantação no Brasil? Um dos benefícios dessa tecnologia é facilitar a adoção de geração distribuída, pelo uso de medidores inteligentes. Quais os benefícios e problemas decorrentes da implantação de geração distribuída nas redes de distribuição? O que seria melhor para o País: o sistema de “net metering” ou o de “feed-in tariff”?*

Segundo o Sr. Altino Ventura, O MME acompanha o desenvolvimento das redes inteligentes ao redor do mundo e estuda a melhor maneira para sua inserção no Brasil. As redes inteligentes permitem administrar com eficiência a energia distribuída, ao mesmo tempo em que exige maior controle do sistema em si.

Ressaltou, todavia, que, se o objetivo final é melhorar a qualidade da energia ao consumidor, um ponto é crucial: como gerenciar os custos adicionais de implantação dessa nova tecnologia.

Num país marcado pela desigualdade social e regional, as redes inteligentes podem não ser uma boa opção, por exemplo, para algumas áreas das regiões Nordeste e Norte. Teria de haver esforço social e consciência sobre o ritmo de seu estabelecimento, que deve ser adequado a essa nossa realidade.

O Sr. Cláudio Sales defendeu que, além da tecnologia para inserir as redes inteligentes em nosso País, é necessário adequar a regulação ou legislação para que isso venha a ocorrer.

A energia solar, no contexto de redes inteligentes, aparece como favorável, já que sua geração privada deve tornar-se competitiva. Os consumidores podem pagar menos, através da compensação energética, abatendo da conta de luz o que produzirem em casa, mas a lei deve estabelecer uma forma harmônica de conciliar interesses de consumidores e distribuidoras, uma vez que estas ainda incorrerão em custos para atendimento aos clientes, sem cobertura de receita.

Na perspectiva da Sra. Élbias Melo, é preciso que exista uma política de subsídios para o setor de redes inteligentes – painéis solares e microgeração eólica –, especialmente para a camada de baixa renda da população.

Apesar de o *net metering* ainda não ter sido bem-sucedido (faltou implementação), asseverou que é importante que ele seja introduzido, pois reduz a complexidade de transmissão e contribui diretamente para a geração distribuída da energia.

O Sr. Jerson Kelman, reiterando que nosso modelo é o *net metering*, afirmou que o principal interesse na distribuição de energia é a redução de perdas – que ocorrem principalmente devido a furtos – e o aumento do controle da rede, o que pode ser provido pelas redes inteligentes. Sublinhou, entretanto, que as distribuidoras deverão se adaptar para fazer a manutenção das linhas vivas.

Pergunta 4 – Há espaço para a implantação de hidroelétricas com reservatório na Amazônia? De que forma as questões socioambientais, inclusive a questão indígena, poderiam ser equacionadas de modo a não impactarem na previsão de entrada em operação das obras? Qual a qualidade da comunicação do Governo com a sociedade no tocante a essas questões?

O Sr. Altino Ventura disse que estocar água é fundamental. No Brasil, os rios permitem a estocagem e os reservatórios são imensos. Além do mais, são estratégicos para o melhor aproveitamento da água (navegação, controle das cheias, eletricidade, etc.).

Nas regiões Nordeste e Sudeste, há reservatórios de regularização pluri-anual (Sobradinho, Furnas, Emborcação, Nova Ponte, etc.). Já na região Sul, não há regularização, porque não há locais adequados para que sejam instalados. No rio Tocantins, também não há regularização (exceto em Serra da Mesa, que regulariza parcialmente) devido às impossibilidades físicas.

Já na região Norte, em particular, na região amazônica, os principais aproveitamentos estão em três afluentes da margem direita do rio Amazonas: Madeira, Tapajós e Xingu. No entanto, quanto ao Madeira, reservatórios de regularização pluri-anual podem ser feitos apenas em território boliviano. Em relação ao Tapajós, em particular nos formadores Juruena e Teles Pires, há dificuldade de construir reservatórios, que possibilitem a navegabilidade e a escoação da produção de grãos a montante e viabilizar o controle de cheias. Quanto ao rio Xingu, o reservatório de regularização pluri-anual possível de ser construído encontra-se em áreas indígenas (é 50% maior que o de Sobradinho) e, por ser rio de planície, tem profundidade média reduzida. É preciso discutir o tema com as sociedades envolvidas, uma vez que atualmente o úni-

co aproveitamento do rio Xingu é a usina de Belo Monte, conforme decisão do Conselho Nacional de Política Energética.

Na linha do que fora argumentado pelo Sr. Altino, o Sr. Cláudio Sales defendeu que é preciso haver uma discussão mais consciente sobre a necessidade e os potenciais dos reservatórios nos rios brasileiros. Havia três grandes projetos em debate, mas, simplesmente, eles foram tirados de pauta. Essas questões remetem para os entraves existentes quanto ao licenciamento ambiental e à judicialização crônica do aspecto ambiental dos empreendimentos.

Também a Sr^a Élbina Melo destacou sua preocupação com os reservatórios e alertou para certo abandono da discussão sobre o tema. Para ela, é importante que a sociedade escolha a construção ou não de reservatórios, pois a energia hidrelétrica é limpa, segura e competitiva.

Para Jerson Kelman, é bem documentada na literatura a correlação entre desenvolvimento dos países e a regularização hídrica. Neste sentido, nos rios em que há grande variação das vazões, é imprescindível a construção de reservatórios. Observou que os reservatórios das hidrelétricas já são hoje utilizados não apenas para a produção de energia, mas também para controlar enchentes, fato pouco percebido pela população. Mais ainda, se houvesse reservatórios de regularização no rio Madeira, a população de Rondônia não estaria sofrendo tão intensamente os efeitos da atual enchente.

Em seu entender, as concessões não deveriam ser de potenciais hidráulicos apenas para a produção de energia elétrica, e sim de bacias hidrográficas ou trechos de rios para usos múltiplos. Por exemplo, tornar possível a navegação de algum afluente da margem direita do rio Amazonas para escoar a produção de grãos do Planalto Central.

No que tange às comunidades indígenas e às áreas protegidas em que vivem, levantou o questionamento sobre o poder de veto que existe desses povos em impedir a construção de reservatórios. Para ele, é preciso fazer valer o art. 231 da Constituição da República, mas de forma democrática, sem atropelar, de um lado, os direitos dos indígenas, e sem impedir, de outro, o desenvolvimento da sociedade. Em seu modo de entender, há uma “autocensura” quando se vai discutir a construção de reservatórios no País. É preciso quebrar esse paradigma. No Canadá, por exemplo, os índios compartilham do benefício gerado pelos empreendimentos hidrelétricos feitos em suas regiões.

Pergunta 5 – Usinas nucleares são uma das possíveis fontes de energia para operação na base já na próxima década, em face do inevitável esgotamento do potencial hidráulico. Se a decisão do Governo for mesmo de apoiar a construção de nucleares, como deveria lidar com a enorme rejeição da sociedade a essa fonte de energia? As usinas termonucleares são realmente um risco para a população? As novas gerações tecnológicas de usinas termonucleares são realmente seguras? Caso usinas nucleares sejam implantadas, de que forma a iniciativa privada poderia participar da exploração dos serviços? O monopólio estatal sobre pesquisa, lavra, enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados poderia ser flexibilizado para admitir a participação da iniciativa privada? Quais os possíveis riscos dessa flexibilização?

O Sr. Altino Ventura enfatizou, inicialmente, que o potencial hidrelétrico nacional é finito, cerca de 260.000 MW, e a parcela técnica e ambientalmente viável de ser aproveitada provavelmente não ultrapassará cerca de 150.000 MW. Isto significa o esgotamento desse potencial aproveitável até o final da próxima década. O futuro da geração na base do sistema tende a uma configuração mista, constituída por energia termoelétrica, gás natural, nuclear e carvão mineral.

É preciso aceitar que a nuclear tem seu espaço em longo prazo e pode chegar a ocupar algo entre 5% e 10% da matriz energética. A população precisa se conscientizar a respeito disso e passar a enfrentar o tema com “cientificidade”. Em países como a Inglaterra, Japão e EUA o tema vem sendo discutido e, em alguns casos, há a retomada do programa nuclear. Sublinhou, também, o fato de que a nova geração de reatores é mais segura.

No contexto da exploração nuclear, o Secretário do MME lembrou que há o monopólio estatal no setor. Esse modelo não é o mais adequado. O Estado não deveria construir diretamente as grandes hidrelétricas e as nucleares, estas últimas, na parte convencional da usina.

Nesse passo, sugeriu que se considerasse, assim como foi adotado para as hidrelétricas, o uso de Parcerias Público-Privadas (PPP) para empreendimentos na área nuclear. O Estado teria o domínio da tecnologia do combustível e realizaria funções fiscalizatórias e regulatórias, enquanto ao particular seria ofertada a parte executiva e convencional da usina.

Para o Sr. Cláudio Sales, é necessário recorrer a outras fontes de energia para garantir a expansão. A energia nuclear, dessa forma, deve ser in-

cluída, sobretudo porque seu *timing* é medido em décadas, e, se quisermos considerar a eventualidade de expansão nuclear daqui a 15, 20 ou 30 anos, a hora de pensar nisso é agora.

À semelhança do que disse o Sr. Altino Ventura, deve haver a abertura para o setor privado. Para atingir esse objetivo, é preciso modernizar a legislação, viabilizando a quebra do monopólio constitucional sobre a matéria. Um primeiro passo que pode ter origem aqui no Senado seria promover mudanças no marco legal e regulatório do setor, incluindo a separação das atividades executivas das atividades regulatórias e fiscalizatórias e a abertura desse segmento ao setor privado para conferir mais eficiência na construção e operação das usinas.

Na ótica da Sr^a Élbina Melo, a questão das usinas nucleares possui similaridade com a dos reservatórios. Ambas precisam ser mais bem discutidas e postas à reflexão para a sociedade. Pontos como novas tecnologias e tratamento de rejeito podem e devem ser colocados na pauta dos dias atuais, uma vez que a base nuclear será imprescindível a partir de 2025/2030.

Na linha do que foi respondido pelos palestrantes, o Sr. Jerson Kelman disse que se faz necessário ao Brasil pensar em ter a energia nuclear em sua base energética. Nesse diapasão, algumas medidas aventadas são interessantes e devem ser levadas a cabo por este Parlamento: regulação quanto ao monopólio estatal; possibilidade de SPE para explorar o setor; e melhora na comunicação com a sociedade sobre os ônus e bônus das usinas nucleares.

Pergunta 6 – A Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, causou uma benéfica substancial redução nas tarifas reguladas, mas não ficou imune a críticas. A redução tarifária, claro, foi motivo de unânime apoio por parte da sociedade. Mas há enorme divergência em relação aos impactos negativos que essa lei teria trazido para o setor elétrico, na visão de diferentes segmentos afetados. Qual a opinião de Vossa Senhoria quanto aos impactos dessa lei? Houve alteração unilateral de regras? Houve quebra de contrato? As concessionárias ficarão descapitalizadas? Perdeu-se uma oportunidade de aumentar a competitividade da indústria nacional, representada pelos consumidores livres? Em resumo, o balanço da lei é positivo ou negativo para o setor elétrico?

Fazendo uma breve introdução em relação ao tema, o Sr. Altino Ventura disse que o recurso hidrelétrico é um bem da União, explorado diretamente ou por meio de concessões, via licitação. A regra da concessão estabelece

que, após trinta anos, as hidrelétricas voltam para o poder da União, ocasião em que a usina já estaria quase que totalmente amortizada.

Considerando que o custo da hidrelétrica é dividido nas parcelas de investimento (cerca de 70% do custo total) e operação (30% do custo total), após o período de 30 anos, estando o empreendimento amortizado, o Estado passa a dispor dessa fonte de suprimento renovável a custo bastante reduzido. O que se depreende com essa explicação é o seguinte: em 30 anos, se o Brasil construir todo seu parque hidrelétrico, ele estará produzindo energia por cerca de 30% do preço atual, diante dos custos dos demais países com cerca de três vezes este valor, o que dá ao Brasil uma vantagem competitiva em relação ao resto do mundo.

O excedente financeiro, nesse caso, seria transferido para a sociedade por meio da redução de tarifa e não para os agentes concessionários, evitando a remuneração de ativos já amortizados.

A Lei nº 12.783/2013 fez exatamente isto: transferiu os benefícios financeiros oriundos da amortização de algumas usinas hidrelétricas para a sociedade, o que é uma estratégia energética e econômica adequada.

Já na visão do Sr. Cláudio Sales, é difícil estimar os enormes prejuízos causados pela manobra legislativa governamental, tamanhos os impactos negativos que causou.

Havia mais de um caminho possível para que o Governo transferisse os benefícios para a sociedade, porém ele seguiu o mais danoso e inadequado. Primeiramente, corrompeu princípios de transparência e conformidade legal e infralegal (resoluções da Aneel), causando um desconforto imenso na credibilidade e confiança nos investidores. Em seguida, destruiu valor de empresas estatais (Eletrobras valia 40 bilhões de reais e hoje vale menos de 10 bilhões). Ao mesmo tempo, obscureceu o correto sinal de preço para o consumidor (num momento em que a energia estava cara, o consumidor julgava pagar barato por ela). Além disso, introduziu uma série de atropelos legislativos como medidas provisórias e decretos para corrigir erros originados na MP nº 579. E, finalizando, deixou pendente de pagamento indenizações bilionárias e ainda promoveu a judicialização do setor.

Anuindo ao exposto pelo Sr. Cláudio Sales, a Sr^a Élbina Melo afirmou que não houve quebra unilateral de contratos, mas houve uma quebra de expectativas do mercado, cujas medidas derivadas da lei ensejaram alterações unilaterais de regras. Exemplo disso é a Resolução nº 3/2013 do CNPE, a qual

transferiu aos geradores e comercializadores os encargos da geração termelétrica emergencial.

Além disso, outros pontos podem ser criticados quanto à medida: *a)* o Governo perdeu uma grande oportunidade de tornar a indústria brasileira mais competitiva no mercado internacional, uma vez que houve uma assimetria na distribuição do benefício da redução tarifária, quando o consumidor cativo recebeu uma redução muito maior em detrimento do setor produtivo da economia; *b)* havia uma expectativa, que não se concretizou, de redução das tarifas por meio da redução de encargos e tributos do setor, com destaque para o PIS/Cofins; houve, na verdade, um rearranjo dos encargos entre consumidores e contribuintes; e *c)* para o azar do tomador de decisão, o ciclo hidrológico não contribuiu e, tendo um sinal diferente do que a realidade demonstrava, o consumidor passou a pagar barato por uma energia cara.

Por fim, o Sr. Jerson Kelman concordou com o Sr. Altino: no mérito, a medida foi positiva. Todavia, entende que para os novos concessionários das usinas antigas não haverá incentivos para inovação e aumento de produtividade, já que serão remunerados pelo custo do serviço. Melhor seria se o benefício resultante do fim da concessão fosse socializado por meio da diminuição dos encargos, o que incluiria os consumidores livres.

IV – Proposições

Finalizados os debates, percebem-se algumas demandas que ensejam as seguintes propostas:

- 1) Evitar a criação de novos subsídios cruzados na tarifa de energia elétrica.
- 2) Criar incentivos para microgeração distribuída, por meio de financiamento específico, desoneração tributária e regulamentação do ICMS para evitar a duplicidade de incidência.
- 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* (já existe o Projeto de Lei nº 84/2012, de autoria do Senador Blairo Maggi, que pretende regular a matéria)

- 4) Regulamentar o art. 231 da CF/88 (Projeto de Lei Ordinária sobre o que dispõe o § 3º do art. 231: “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 participação nos resultados da lavra, na forma da lei”).
- 5) Retomar a discussão sobre a construção de reservatórios e o uso múltiplo da água: dialogar com a imprensa; motivar a discussão ampla com a sociedade civil; publicar artigos.
- 6) Retomar a discussão sobre a necessidade de usinas nucleares no Brasil, com ampla participação da sociedade.
- 7) Considerar a flexibilização do monopólio estatal do setor nuclear (Proposta de Emenda à Constituição ao art. 21, 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 deste segmento ao setor privado na parte convencional da usina, reservando ao Estado as atividades relacionadas à tecnologia do combustível.
- 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.
- 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, Iphan, ICMBio, Secretaria de Vigilância em Saúde, Funai, Fundação Palmares, dentre outros), com participação do Ministério Público, com o objetivo de compatibilizar os prazos de licenciamento com o planejamento setorial.
- 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.

MESA-REDONDA DE COMBUSTÍVEIS

I – Identificação

Assunto: Mesa-redonda destinada a formular proposições para o avanço do setor de Energia de Combustíveis.

Local: Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 15, Anexo II do Senado Federal.

II – Participantes

A mesa-redonda foi coordenada pelo Prof. Adilson de Oliveira, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), e contou com a participação do Sr. Eduardo Teixeira, Sócio-diretor da Creta Planejamento; do Sr. José Augusto Dutra Nogueira, Diretor do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis; do Sr. Sergio Bajay, professor da Unicamp; e da Sr^a Elizabeth Farina, Presidente da União da Indústria de Cana-de-açúcar (UNICA).

III – Síntese dos trabalhos

Inicialmente, o Prof. Adilson de Oliveira ressaltou que, a partir do diagnóstico elaborado em outras reuniões da Comissão de Infraestrutura, o objetivo do encontro era apresentar propostas para os setores de petróleo, gás natural e etanol.

O Prof. Adilson de Oliveira propôs que as sugestões estivessem organizadas em três eixos: institucional; regulatório; estratégico. Além disso, sugeriu as seguintes questões para debate:

1 – Eixo Institucional:

- a) Papel do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) na formulação e no acompanhamento da política energética;

- b) necessidade de um agente que acelere a expansão do mercado de gás natural na dimensão que o Brasil requer;
- c) papel do Congresso Nacional na apreciação e acompanhamento da política energética brasileira.

2 – Eixo Regulatório:

- a) necessidade de regulamentação específica para a exploração dos hidrocarbonetos não convencionais, notadamente o chamado gás de folheto (*shale gas*);
- b) risco de conflitos entre a empresa Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA) e a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis (ANP) quanto a planos de desenvolvimento dos campos do pré-sal;
- c) monopólio da Petrobras na operação dos campos do pré-sal;

3 – Eixo Estratégico:

- a) objetivo da política de conteúdo local, se a maximização da produção doméstica ou a indução de comportamento inovador dos fornecedores;
- b) medidas a serem tomadas para garantir uma política transparente de preços para os derivados do petróleo alinhada com custos de oportunidade, considerando que a Petrobras é monopolista de fato na oferta destes combustíveis no Brasil;
- c) medidas para garantir a presença do etanol na matriz energética brasileira, de forma a manter a liderança do País na política global de mudanças climáticas;
- d) medidas a serem adotadas para o Brasil reconquistar a sua autossuficiência na produção de derivados;
- e) Medidas a serem adotadas para garantir a expansão da produção no pré-sal brasileiro, considerando eventuais impactos do desenvolvimento da produção de hidrocarbonetos não conven-

cionais na América do Norte no deslocamento de investimentos e na atração de qualificação tecnológica para essa atividade;

- f) medidas a serem tomadas para ampliar o espaço das termelétricas movidas a gás natural, já que as termelétricas serão crescentemente indispensáveis para garantir a confiabilidade do suprimento elétrico brasileiro.

IV – Proposições

A seguir, serão apresentados as principais conclusões de cada eixo, bem como sugestões de possíveis ações para o enfrentando dos problemas já diagnosticados em outras oportunidades no Senado Federal.

I – Questões institucionais

Durante o debate, os participantes concluíram que:

- i) o CNPE é um órgão subutilizado, pois atua somente como órgão consultivo, não tendo competência para formular a política energética brasileira;
- ii) as recentes alterações na legislação do setor de gás natural ainda não foram suficientes para superar as deficiências no aproveitamento desse energético;
- iii) não há uma reflexão estratégica de como deve evoluir o setor de combustíveis no Brasil, sobre a qual as empresas deveriam se adaptar. Reflexo disso é a ausência de um planejamento estratégico para o setor de combustíveis. O que existe é uma coletânea de previsões, a maioria feita pela Petrobras, de acordo com o planejamento estratégico da própria empresa. Ademais, não raro, as ações implementadas pelo Estado estão em desacordo com o planejado pelos órgãos responsáveis. Por isso, o planejamento do setor de combustíveis necessita de aprimoramentos;
- iv) o regime de partilha e o regime de concessão podem gerar resultados idênticos ao Estado, em termos de participações governamentais;
- v) o regime de partilha permite maior controle do Estado sobre as jazidas de petróleo e gás natural;

- vi) a empresa Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA) é necessária no regime de partilha;
- vii) a PPSA como instrumento do controle do ritmo de produção e a influência da empresa na escolha de fornecedores pode criar conflitos com os investidores;
- viii) o Congresso Nacional pode ter uma participação mais efetiva na formulação da política energética brasileira.

Em decorrência das conclusões acima, os participantes propuseram que:

- 1) O CNPE passasse a ter a função de formulador de políticas, deixando de ser somente um órgão consultivo.
- 2) O Senado Federal realizasse um ciclo de audiências para debater com maior profundidade a estrutura organizacional do setor de gás natural, oportunidade em que poderá ser discutida a proposta, que não chegou a ser apreciada pelos participantes, de criação de uma empresa estatal responsável pelo abastecimento do gás, notadamente, pela construção e operação de uma rede de gasodutos.
- 3) O Poder Executivo, como forma de inserir o Senado Federal de forma mais efetiva na formulação da política energética brasileira, elaborasse e submetesse à análise do Poder Legislativo um plano plurianual de produção e consumo de combustíveis (energia), a ser revisto anualmente.
- 4) O Senado Federal garantisse que a PPSA tivesse quadros qualificados, à altura de sua importância estratégica.
- 5) Houvesse limitação no âmbito de matérias que caberia o voto qualificado da PPSA nos comitês operacionais, proposta esta que não foi consenso entre os participantes.

2 – Questões regulatórias

No debate, os participantes concluíram que:

- i) há risco de conflito de competências entre PPSA e a ANP, pois ambas as instituições têm por finalidade defender os interesses do Estado na exploração do petróleo;
- ii) não há um marco legal adequado para a exploração do gás de folheto no Brasil, sendo essa uma atividade distinta da exploração convencional, em especial, no que diz respeito a seus impactos ambientais e no prazo de esgotamento dos campos, muito menor do que se verifica na extração *off-shore* do petróleo;
- iii) a Petrobras dispõe de capacidade técnica plena para exploração das reservas do pré-sal, mas a dimensão da tarefa faz surgir dúvidas quanto a sua capacidade financeira para arcar com suas responsabilidades;
- iv) a exigência de conteúdo local para os insumos da indústria de petróleo é meritória, embora sua implementação precise ser revisada, tendo sido apontado, inclusive, o risco de as empresas não cumprirem o nível de conteúdo local acordado com a ANP, com efeitos nocivos sobre a produção de petróleo brasileira;
- v) a política de preços de combustíveis praticada pela Petrobras é prejudicial ao Estado, à economia nacional – particularmente à indústria do etanol – e à própria Petrobras.
- vi) a existência de um monopólio de fato no refino e na importação dos derivados de petróleo no País requer que seus preços sejam regulados.
- vii) a regulação dos preços dos derivados de petróleo não deve ser confundida com poder da União (controladora da Petrobras) de estabelecer a política de preços de forma discricionária.
- viii) o estabelecimento de regras na definição de tais preços os torna mais previsíveis. Isso é importante para a Petrobras, que assim pode projetar melhor suas receitas (e, conseqüentemente, facilitar seu planejamento estratégico), bem como para as demais empresas de economia, notadamente para aquelas que utilizam intensivamente derivados de petróleo ou que com eles competem, como o setor produtor de etanol;

- ix) apesar de a legislação garantir a liberdade de preços, o Poder Executivo intervém de forma discricionária sobre os preços praticados pela Petrobras.

Tendo em vista as conclusões acima, os participantes propuseram que:

- 1) Fosse avaliada a necessidade de uma melhor delimitação das atribuições da ANP e da PPSA.
- 2) O Poder Legislativo estabelecesse um marco regulatório específico para a exploração de gás de folhelho (*shale gas*) no Brasil, que deveria integrar a ANP, a Agência Nacional de Águas (ANA) e órgãos de proteção ao meio ambiente.
- 3) Fosse permitido à Petrobras declinar de sua prerrogativa de ter 30% do consórcio e de ser operadora única dos blocos do pré-sal.
- 4) Fosse fixado volume mínimo do excedente de óleo destinado à União no regime de partilha, para que o risco da exploração seja suportado em maior parte pelo contratado.
- 5) A ANP faça acordos semelhantes a termos de ajustamento de conduta (TACs) para a substituição de eventuais multas decorrentes do descumprimento das obrigações de conteúdo local por outras contrapartidas, considerando que a agência não pode deixar de aplicar as multas sem lei que assim a autorize.
- 6) A ANP fosse solicitada a revisar, em conjunto com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC), a política de conteúdo local, incorporando a experiência adquirida na execução dessa política, como forma de fomentar a competitividade da indústria doméstica.
- 7) O preço dos derivados de petróleo deveria seguir uma regra transparente e previsível, baseada no custo de oportunidade balizado pelo preço internacional.

3 – *Questões estratégicas*

Os presentes concluíram que:

- i) o etanol de fato é importante estrategicamente para o País diante dos compromissos ambientais assumidos pelo Brasil e pelos fatos de o etanol produzido a partir da cana-de-açúcar (caso do etanol brasileiro) contribuir para a redução de gás carbônico e gerar externalidades positivas;
- ii) as termoeletricas deverão assumir papel mais preponderante na matriz energética brasileira, passando a operar também na base do sistema. Isso se explica pelo fato de as usinas hidrelétricas com reservatórios estarem perdendo participação na matriz energética brasileira e as termoeletricas e pelo fato de as termoeletricas poderem se situar próximas aos centros consumidores, sendo, portanto, menos dependentes de redes de transmissão. Por fim, os custos de geração de termoeletricas movidas a gás natural e a biomassa são inferiores se comparadas a usinas que usam óleo combustível ou carvão;
- iii) é importante que o País mantenha investimentos na atividade de refino de petróleo;
- iv) há incerteza quanto ao impacto do gás de folheto sobre o setor do petróleo, inclusive quanto a competição por mão de obra e mercados consumidores.

Considerando as conclusões acima, os participantes sugeriram que:

- 1) Houvesse um regime tributário (incluindo a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível – CIDE) para o setor de combustíveis que valorize as externalidades positivas do etanol e que garanta sua competitividade.
- 2) Fossem apoiadas as iniciativas de estudos que avaliem as consequências da elevação do teto da mistura de etanol à gasolina C para 27%.

- 3) Fossem incorporados no programa Inovar Auto incentivos para ganhos de eficiência no uso de etanol dos motores *flex* e híbridos.
- 4) Fossem realizados leilões específicos para compra de energia de fontes movidas a biomassa e a gás natural.
- 5) Fossem garantidos incentivos para manutenção do programa de refino de derivados de petróleo.
- 6) Fosse realizado ciclo de debates pelo Congresso Nacional para avaliar o impacto da extração de gás de folheto (*shale gas*) nos Estados Unidos sobre o setor brasileiro do petróleo e gás natural, inclusive quanto a competição por mão de obra e mercados consumidores.

MESA-REDONDA DE MINERAÇÃO

I – Identificação

Assunto: Mesa-redonda destinada a formular proposições para o avanço do setor de mineração brasileiro.

Local: Plenário nº13, Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal.

II – Participantes

- 1) Sr. Carlos Nogueira da Costa Junior, Secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do Ministério de Minas e Energia (SGM/MME) – Coordenador da mesa-redonda.
- 2) Sr. Carlos Vilhena, advogado, sócio de Pinheiro Neto Advogados.
- 3) Sr. Elmer Prata Salomão, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa Mineral (ABPM).
- 4) Sr. Valdecir de Assis Janasi, Diretor do Instituto de Geociências da Universidade de São Paulo (IGC/USP).
- 5) Sr. Roberto Ventura Santos, Diretor de Geologia de Recursos Minerais do Serviço Geológico do Brasil (CPRM).

III – Síntese dos trabalhos

Realizou-se, nos dias 27 e 28 de março de 2014, mesa-redonda destinada a formular proposições para o avanço do setor de mineração no Brasil. A citada atividade integrou o “1º Fórum Nacional de Infraestrutura: Soluções para o desenvolvimento brasileiro”, promovido pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal. O assessoramento dos trabalhos foi realizado pela Consultoria Legislativa do Senado Federal, com

a participação dos consultores Luiz Bustamante e Márcia Biato e o apoio técnico de Breno Andrade.

Os debates tiveram como ponto de partida os resumos das audiências públicas da Comissão de Serviços de Infraestrutura no biênio 2009/2010 e em 2013. Foram de especial interesse para os propósitos da mesa-redonda sobre o setor de mineração as cinco Audiências Públicas da Comissão sobre “Mineração – Governança e logística: gargalos e soluções”, que integram o segundo ciclo da “Agenda 2013/2014 – Investimento e gestão: desatando o nó logístico do País”.

A metodologia adotada para os debates priorizou a discussão de tópicos sobre cinco dimensões das atividades de mineração:

Dimensões	Tópico 1	Tópico 2	Tópico 3	Tópico 4
Institucional	Criação da ANM	Novo Papel da CPRM	Criação do CNPM	Monopólio de minerais nucleares
Regulamentar	Acesso aos Direitos Minerários	CFEM	Regras de Transição	Minerais Estratégicos e Nucleares
Operacional	Procedimentos Burocráticos	Conhecimento Geológico		
Restrições externas	Licenciamento Socioambiental	Infraestrutura (transporte e energia)	Capacitação e P, D & I	Áreas com Restrições à Mineração
Externalidades Positivas	Conteúdo Local	Agregação de Valor	Investimento na Pesquisa Mineral	

Ainda no decorrer dos trabalhos, os participantes responderam a questionamentos apresentados por cidadãos por intermédio do sítio eletrônico Portal e-Cidadania.

IV – Proposições

Ao final dos trabalhos, os participantes chegaram a um consenso quanto aos seguintes pontos, apresentados, na última reunião do 1º Fórum, como proposições para o avanço do setor de mineração no Brasil:

Dimensão “Institucional”

- 1) ANM: Criação de uma agência reguladora para o setor mineral, nos moldes do que dispõe a Lei Geral das Agências, garantidos os recursos humanos, materiais e financeiros necessários para o exercício, com autonomia, de suas atribuições. Não atendendo a essas condições, é preferível reaparelhar o DNPM para evitar uma ruptura institucional sem benefícios.
- 2) CPRM: Reforço do papel da CPRM, com garantia do fluxo contínuo de recursos, para a realização de levantamentos geológicos básicos e suas demais atribuições.
- 3) CNPM: Criação de um Conselho representativo do setor de mineração para discutir e sugerir políticas públicas que relativas ao setor, com função consultiva, e não executiva. O Conselho deverá ter o importante papel de sensibilizar outras áreas do Governo para as questões da mineração.
- 4) Monopólio dos bens minerais nucleares: Estudar a flexibilização ou a extinção do monopólio da União sobre a pesquisa, lavra e comércio dos minerais nucleares.

Dimensão “Regulamentar”

- 5) Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM):
 - i) vinculação da aplicação dos recursos da CFEM para todos os entes federados;
 - ii) estudo de um modelo de CFEM que privilegie a apuração da contribuição com base na rentabilidade dos empreendimentos minerais;
 - iii) estudo de mecanismos de apuração da CFEM na hipótese de consumo do bem mineral pelo próprio empreendedor.
- 6) regras de transição: Respeito aos direitos adquiridos nas alterações introduzidas no Código de Mineração.

- 7) Minerais estratégicos: Criação de mecanismos de incentivo e fomento para a exploração de minerais considerados estratégicos, porém sem a criação de códigos específicos para esses minerais.

Dimensão “Restrições externas”

- 8) Licenciamento socioambiental:
 - i) estabelecimento de parâmetros específicos para o licenciamento ambiental de empreendimentos minerais;
 - ii) estudo da conveniência de se normatizar o licenciamento social.
- 9) Infraestrutura (transporte e energia): Aprimoramento das regras de instituição de servidão mineral.
- 10) Capacitação e P, D&I:
 - i) homologação, pelo Ministério da Educação, das Diretrizes Curriculares Nacionais para os cursos de bacharelado em Geologia e Engenharia Geológica;
 - ii) promoção e facilitação da interação entre universidades e empresas.
- 11) Áreas com restrição à mineração:
 - i) revisão da legislação da atividade de mineração em faixa de fronteira;
 - ii) realização de levantamentos geológicos nas unidades de conservação (UCs) e nas terras indígenas;
 - iii) criação de áreas preferenciais para a atividade mineral;
 - iv) audição prévia do MME sobre o estabelecimento de áreas com restrições à atividade mineral.

Dimensão “Externalidades Positivas”

- 12) Agregação de valor:

- i) adoção de uma política industrial para estimular a transformação mineral;
 - ii) criação de incentivos para o desenvolvimento de serviços e tecnologias na área de mineração.
- 13) Criação de mecanismos de incentivo ao investimento nacional na pesquisa mineral.

V – Divergências

No decorrer do debate, surgiram as seguintes divergências:

- 1) Até que ponto a CPRM deve se dedicar à pesquisa mineral para identificar as áreas mais promissoras para a prospecção privada e, na ausência desta, lavrar minerais que sejam prioritários para o País.
- 2) Composição do CNPM: como garantir que o Conselho represente verdadeiramente a sociedade e não seja apenas instrumento do Poder Executivo.
- 3) Discordância quanto à forma de acesso aos direitos minerários: há os que defendem o recurso às licitações e outros que insistem que é melhor manter o atual sistema de prioridade, fortalecido por uma melhor fiscalização.
- 4) Debate quanto à conveniência de adotar um novo marco regulatório, que exigirá complexas regras de transição, ou modernizar o código atual, evitando rupturas jurídicas.

MESA-REDONDA DE TELECOMUNICAÇÕES

I – Identificação

Assunto: Mesa-redonda destinada a formular proposições para o avanço do setor de Telecomunicações.

Local: Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 9, Anexo II do Senado Federal.

II – Participantes

- 1) Professor Márcio Iório, Professor da UnB – Coordenador da mesa-redonda.
- 2) Coronel Edwin Pinheiro da Costa, da Subchefia de Comando e Controle do Ministério da Defesa.
- 3) Coronel QEM José Ricardo Souza Camelo, do Centro de Defesa Cibernética do Exército.
- 4) Professor Cesar Rômulo Silveira Neto, Secretário-Geral da Telebrasil Associação Brasileira de Telecomunicações.
- 5) Sr. Eduardo Levy Cardoso Moreira, do Sindicato Nacional das Empresas de Telefonia e de Serviço Móvel Celular e Pessoal (SINDITELEBRASIL).

III – Síntese dos trabalhos

As soluções apontadas durante o evento podem ser sintetizadas em cinco grandes tópicos:

- 1) Reforço institucional da essencialidade das telecomunicações, mediante ações de:

- a) visibilidade da essencialidade das telecomunicações nas ações governamentais de políticas públicas, notadamente, planejamento estratégico de investimentos setoriais (e.g. PAC, PPAs);
 - b) evidenciação das telecomunicações como estratégia nacional de infraestrutura prioritária, como reconhecimento de sua condição de substrato econômico da economia da sociedade da informação;
 - c) que a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal promova à gestão junto ao Executivo para que as licitações relevantes de uso de bens essenciais, como o espectro de radiofrequências, privilegie a expansão da cobertura, qualidade e modicidade tarifária ou de preço dos serviços, eliminando-se a função arrecadatória das licitações, uma constante do setor.
- 2) Repercussão da essencialidade das telecomunicações na política tributária e financeira, mediante ações de:
- a) desoneração de serviços de banda larga mediante limitação do valor máximo da alíquota de ICMS via proposta de alteração do art. 155, § 2º, V, da Constituição Federal, evidenciando-se o exercício da competência da União na prestação dos serviços de telecomunicações;
 - b) uso efetivo do Fust, via aprovação de projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional;
 - c) regulamentação imediata da redução de taxa de fiscalização destinadas ao Fistel, prevista na Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, para os serviços de máquina a máquina, como incentivo de ampliação do ganho de produtividade da economia como um todo;
 - d) criação de medidas de transparência de toda a carga tributária incidente sobre o setor de telecomunicações para o consumidor e para a sociedade.

- 3) Desburocratização e solução de acúmulo de competências federativas no setor de telecomunicações, mediante ações de:
 - a) uniformização da legislação de posturas urbanas para maior agilidade nos processos de licenciamento de infraestrutura e desoneração de uso do solo, subsolo e espaço aéreo por serviços essenciais;
 - b) uniformização da legislação ambiental para maior agilidade e racionalização das licenças pertinentes.
- 4) Desenvolvimento de sistema nacional de defesa e segurança cibernética mediante ações de:
 - a) incentivo à atuação conjunta de instituições militares, policiais e civis de monitoramento estatístico da infraestrutura de redes de telecomunicações brasileira;
 - b) incentivo à criação de critérios e regras para 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 suportados pelas redes de telecomunicações.
- 5) Incremento da percepção por parte da sociedade, de *deficits* de qualidade e infraestrutura do setor, mediante ações de:
 - a) instituição do dever de informação à sociedade dos efeitos das opções licitatórias, deveres de universalização, metas de cobertura e abrangência e deveres acessórios em contratos de concessão e termos de autorização do setor para devida conexão entre as obrigações efetivamente impostas às operadoras e a imagem social de sua função.

RESUMO DAS DISCUSSÕES

A reunião foi coordenada pelo Sr. Márcio Iório Aranha, professor efetivo de Direito Constitucional e Administrativo da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (UnB), e contou com a presença do Sr. Cesar Rômulo Silveira Neto, Secretário-Geral da Telebrasil; do Sr. Eduardo Levy Cardo-

so Moreira, Diretor-Executivo do SindiTeleBrasil; do Sr. Edwin Pinheiro da Costa, da Subchefia de Comando e Controle, do Ministério da Defesa; e do Sr. José Ricardo Souza Camelo, do Centro de Defesa Cibernética do Exército.

Ao iniciar os trabalhos, o Coordenador da Mesa apresentou uma contextualização da realidade atual do setor de telecomunicações, propondo agregar as discussões em quatro grandes temas, quais sejam a expansão da infraestrutura de banda larga no País, a segurança cibernética, o sistema de Satélite Geoestacionário de Defesa e de Comunicações Estratégicas e a ampliação da cobertura e melhoria de qualidade dos serviços de telecomunicações, especialmente o de telefonia móvel. Por fim, ampliou-se a discussão, com a introdução de um quinto tema, que passará a ser apreciado pelo Senado Federal: o projeto de Marco Civil da Internet, aprovado, no último dia 25 de março, pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

1) Deficiência da infraestrutura de banda larga no País

Problema:

O Coordenador da Mesa salientou que o cerne do gargalo das telecomunicações brasileiras encontra-se na massificação do acesso à banda larga. As limitações de velocidade entregue e capacidade de rede para fluxo dos serviços da sociedade da informação exige concentração de esforços na expansão dessa infraestrutura.

Contribuições:

O Sr. César Rômulo Silveira Neto pontuou que o setor de telecomunicações não tem sido priorizado nem no planejamento nem nas decisões governamentais, embora haja o reconhecimento de o setor ser essencial para o desenvolvimento sustentável do País, com inclusão social. Classificou como obstáculo ao desenvolvimento a excessiva oneração tributária do setor, especialmente no que diz respeito ao ICMS e ao Fistel, o que traz impactos nos preços praticados. A carga tributária é incompatível com a essencialidade do serviço. Também ressaltou que o contingenciamento dos fundos setoriais (Fistel, Fust e Funttel) acaba por inibir a expansão da planta de telecomunicações, especialmente nas áreas mais carentes, menos atrativas economicamente. Ressaltou ainda a tentativa, pelos entes federativos, de taxar o uso do solo para a implantação da infraestrutura de suporte às redes de telecomunicações

e os obstáculos criados pelas inúmeras legislações municipais para a instalação de antenas.

O Sr. Eduardo Levy Cardoso Moreira asseverou que as telecomunicações devem ser definidas como prioridade nacional. Mesmo sem essa priorização, tem havido o crescimento do serviço de conexão em banda larga móvel no País, cujos acessos dobraram desde 2012 e, tudo isso, sem a utilização de recursos públicos ou incentivos governamentais. A alta carga tributária que onera o setor também foi destacada (cerca de 50%). Segundo o convidado, os impostos deveriam estar discriminados nas faturas telefônicas como forma de dar transparência à elevada carga tributária do setor. Outro entrave apontado foi a proliferação de legislações restritivas nos vários entes federativos, as quais, muitas vezes sem embasamento técnico, criam dificuldades à expansão da infraestrutura, notadamente no que se refere à instalação das antenas do sistema de telefonia móvel. Destacou, ainda, a burocracia para obtenção de licenças para instalação de antenas (demora média de 18 meses para liberação de uma licença de antena cujo processo tem passar por sete órgãos diferentes).

2) Segurança Cibernética

Problema:

O Coordenador citou os escândalos de vazamento de práticas do serviço secreto dos EUA nos casos Snowden e Miranda, inclusive mediante monitoramento de contas pessoais de chefes de Estado brasileiro e alemão, que revelaram a fragilidade do Brasil em sua dependência de infraestrutura de redes de tráfego internacional de informações e de desenvolvimento de tecnologia nacional de redes e satélite.

Contribuições:

O Coronel José Ricardo Souza Camelo contextualizou o tema no âmbito das Forças Armadas, distinguindo defesa cibernética de segurança cibernética. Segurança cibernética diz respeito à preservação da integridade, da confidencialidade e da disponibilidade dos dados.

A defesa cibernética não abrange, em princípio, os temas relacionados com os crimes cibernéticos, que diz respeito às forças policiais. A defesa cibernética estende as obrigações constitucionais das Forças Armadas para

o espaço cibernético no sentido de defesa da soberania nacional, o funcionamento das instituições, bem como a garantia da lei e da ordem no espaço cibernético.

A atuação cibernética, mesmo no contexto de defesa, é eminentemente colaborativa, havendo necessidade de parcerias. Os meios de telecomunicações podem ser utilizados para deflagração e ações danosas ao País, o que demanda a ação cooperativa dos diversos agentes do setor nas questões de defesa, em particular no tocante à troca de informações gerenciais e de segurança sobre o comportamento da rede.

Apontou a necessidade de regulação do setor que permita a interação das equipes que lidam nas empresas de telecomunicações com as de defesa, notadamente nas redes estratégicas. Aproximação das equipes técnicas para a troca de informações sobre fluxo de dados nos *backbones* brasileiros (militar, policial e empresas de telecomunicações).

3) Sistema de Satélite Geoestacionário de Defesa e de Comunicações Estratégicas

Problema:

O Coordenador destacou que esse tema se relaciona com a segurança cibernética que depende de todos os canais de tráfego de informações, inclusive o satelital, por razões de segurança de informações governamentais, militares e estratégicas nacionais.

Contribuições:

O Sr. Edwin Pinheiro da Costa fez um histórico das comunicações militares por satélite, a partir de 1988. Ressaltou que, em 2011, com a elaboração do projeto estratégico para as comunicações de defesa e de governo, surgiu a proposta do SGDC: banda X para a defesa e banda Ka para as comunicações estratégicas do governo, envolvendo também o Plano Nacional de Banda Larga.

Algumas condicionantes foram delineadas, como o controle do artefato que será realizado em conjunto com a Telebras e o Ministério da Defesa e o controle das comunicações, por meio da Telebras. Os contratos para construção do satélite e o seu lançamento foram assinados em novembro e dezembro de 2013, havendo a previsão de lançamento para agosto de 2016 com a entrada em operação entre outubro e novembro do mesmo ano.

4) Melhoria da Qualidade dos Serviços de Telecomunicações

Problema:

O Coordenador salientou a notória insatisfação da população com a qualidade dos serviços de telecomunicações no Brasil, seja no tocante à qualidade dos serviços de banda larga fixa e móvel, seja no tocante à estabilidade das redes, em especial, a cobertura dos serviços móveis. Informou que muito dessa insatisfação da população deve-se ao desconhecimento das especificidades dos serviços e das obrigações das prestadoras (todas cumpridas) que não incluem a cobertura mais ampla face ao fato dos leilões de frequências privilegiarem a arrecadação e não a cobertura ampla e a qualidade do serviço.

Contribuição:

O Sr. Eduardo Levy Cardoso Moreira esclareceu que o setor é extremamente avaliado e trabalha com indicadores de qualidade desde os tempos do sistema Telebras, anterior à privatização. À Anatel coube manter e aprimorar esses indicadores, inserindo, inclusive, o ponto de vista do consumidor.

5) Marco Civil da Internet

Problema:

O Coordenador salientou a aprovação, no último dia 25 de março, pelo Plenário da Câmara dos Deputados, do projeto de lei do Marco Civil da Internet, a ser apreciado pelo Senado Federal, solicitando a manifestação dos convidados a respeito da matéria.

Contribuição:

O Sr. Eduardo Levy Cardoso Moreira ressaltou a importância da aprovação da iniciativa legislativa, destacando a posição favorável da entidade que representa ao texto aprovado. Considerou que a redação presente no projeto preserva o atual modelo de negócios desenvolvido pelas empresas de telecomunicações no provimento de conexão à internet, fixa ou sem fio.

IV – Proposições

A partir das discussões realizadas, foram propostas as seguintes medidas, tendo-se acordado que a opção pelo regime jurídico de prestação dos serviços foi considerada indiferente para enfrentamento das questões de infraestrutura do setor:

- Necessidade de utilização dos recursos do Fust. Para tanto, seria relevante a aprovação, pela Câmara dos Deputados, de projeto de lei originário do Senado Federal (PL nº 1.481, de 2007), que possibilita a utilização dos recursos do fundo para serviços prestados em regime privado, entre eles os de provimento de conexão à internet em banda larga.
- Necessidade de homogeneização das legislações estaduais e municipais na instalação da infraestrutura de suporte dos serviços de telecomunicações. Para tanto, seria relevante a aprovação, pela Câmara dos Deputados, de projeto de lei originário do Senado Federal que disciplina a matéria (PL nº 5.013, de 2013).
- Necessidade de alteração do modelo tributário do setor, principalmente no que diz respeito ao ICMS. Sugestão de apresentação de proposta de Emenda à Constituição (PEC) que altere o art. 155 da Carta Magna possibilitando ao Senado Federal estabelecer limites às alíquotas do ICMS para serviços de competência da União, inclusive telecomunicações, considerados, por lei, essenciais.
- Proposta de criação de CIDE específica para atender a política governamental de transferência de renda, mas que incida sobre bens e serviços não essenciais.
- Necessidade de aplicação dos recursos do Fustel e regulamentação da redução das alíquotas para os serviços máquina a máquina.
- Privilegiar, nos editais de licitação das faixas de frequência para a quarta geração de telefonia móvel (4G), a cobertura, o preço para o consumidor e a qualidade dos serviços em detrimento da arrecadação.
- Necessidade de regulamentação específica que discipline ações segurança cibernética, dispondo sobre a atuação conjunta dos diversos agentes envolvidos (militares, policiais e empresas de telecomunicações), em particular sobre o compartilhamento de informações gerenciais e de segurança sobre a rede.
- Avaliação sobre a possibilidade de criação de uma agência específica para cuidar da segurança cibernética.

MESA-REDONDA DE TRANSPORTE DE CARGA

I – Identificação

Assunto: Mesa-redonda destinada a elaborar propostas concretas de ações voltadas à resolução dos gargalos do transporte de cargas, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Local: Plenário nº 6, Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II do Senado Federal.

II – Participantes

- 1) Sr. Luiz Afonso dos Santos Senna, professor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) – Coordenador da mesa-redonda;
- 2) Sr. Guilherme Bergmann Borges Vieira, professor da Universidade de Caxias do Sul – Relator da mesa-redonda;
- 3) Sr^a Ellen Capistrano Martins, Superintendente da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF);
- 4) Sr. Luis Henrique Teixeira Baldez, Presidente-Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT);
- 5) Sr. Paulo Resende, Coordenador do Núcleo CCR de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral;
- 6) Sr^a Priscila Santiago, Coordenadora de Economia da Confederação Nacional do Transporte (CNT);
- 7) Sr. Silvio dos Santos, Professor do Laboratório de Transporte e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

III – Síntese dos trabalhos

Realizou-se, nos dias 27 e 28 de março de 2014, mesa-redonda destinada a elaborar propostas concretas de ações voltadas à resolução dos gargalos do transporte de cargas, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal (CI). A presente atividade integra o “1º Fórum Nacional de Infraestrutura: Soluções para o desenvolvimento brasileiro”, promovido pela CI.

Além dos participantes listados anteriormente, o assessoramento dos trabalhos foi realizado pela Consultoria Legislativa do Senado Federal, representada pelos consultores Túlio Augusto Castelo B. Leal e Liliane Galvão Colares, e apoio técnico do Sr. Paulo Tominaga.

Os debates tiveram como insumo básico documentos de referência que apresentam levantamento de informações oriundas das audiências públicas da Comissão de Serviços de Infraestrutura no biênio 2009/2010 e em 2013. De modo particular, destacam-se as cinco audiências públicas da comissão sobre “Financiamento e Gestão da Infraestrutura de Transportes do Brasil”, que integram o segundo ciclo da “Agenda 2013/2014 – Investimento e gestão: desatando o nó logístico do País”.

Após a abertura dos trabalhos pelo Senador Fernando Collor, presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, as atividades foram iniciadas sob a coordenação do Prof. Luiz Afonso dos Santos Senna. Destacou-se que o foco da mesa-redonda não seria realizar novos diagnósticos da situação atual, uma vez que isso já fora objeto dos trabalhos realizados pela CI, mas sobretudo apontar caminhos que pudessem conduzir às soluções necessárias para o setor de transporte de cargas em nosso país, sem que se tenha a pretensão de esgotar o assunto em poucas horas de trabalho, mas buscando-se as melhores contribuições que possam ser encontradas no espaço de tempo disponível.

O coordenador apresentou proposta de metodologia a ser utilizada. Em síntese, tratou-se de realizar, para cada modalidade de transporte, análise segundo seis diferentes dimensões:

- 1) Estrutura institucional: interseções e interfaces com outras áreas;
- 2) Aspectos operacionais: como assegurar a eficiência das operações;

- 3) Gargalos institucionais (TCU, Ministério Público, Ibama, Iphan, Funai, etc.);
- 4) Aspectos regulatórios (marco regulatório);
- 5) Investimentos públicos (garantia de fontes estáveis); e
- 6) Qualidade e eficiência da infraestrutura.

Além dessa matriz referencial, a ser utilizada pelos convidados para situarem os gargalos do transporte de cargas e suas possíveis soluções, como motivação e ponto de partida para as reflexões do grupo, o coordenador também apresentou um conjunto de questões elaboradas com base no levantamento de informações de discussões anteriores da Comissão de Serviço de Infraestrutura. As questões apresentadas foram as seguintes:

- 1) No contexto de portos privados, como se pode acelerar a captação de investimentos?
- 2) O que pode ser aproveitado da experiência internacional de concessões de obras públicas?
- 3) Como garantir uma rede nacional de transporte de cargas de alta capacidade?
- 4) Que gargalos impactam a navegação de cabotagem e a navegação interior, e quais medidas concretas poderiam estimular o uso desses modos de transporte?
- 5) Em que medida o problema das longas filas de caminhões com produtos agrícolas na entrada dos portos decorre da falta de opções de armazenamento? Que medidas concretas podem ser propostas para se resolver esse problema?
- 6) O que pode ser feito para que a navegação de cabotagem tenha um papel mais relevante na movimentação de cargas em nosso País?
- 7) Que medidas concretas podem ser propostas com vistas a atacar o triste problema do abuso de drogas por caminhoneiros, em especial os antissoníferos?

8) Como pode ser otimizada a utilização de recursos disponíveis para a manutenção das malhas rodoviárias?

O Prof. Luiz Afonso dos Santos Senna esclareceu que, embora algumas questões tenham sido formuladas em um contexto restrito, específico para uma modalidade, elas podem ser consideradas de forma mais ampla, envolvendo todas as modalidades. Destacou-se também que há diferenças significativas entre as questões: algumas são bastante específicas, outras mais gerais. Estabeleceu-se que, nos trabalhos do grupo, poderiam ser considerados dados concretos, situações bastante particulares; mas que buscar-se-iam, na medida do possível, soluções concretas, estruturais, mais amplas.

Realizados os esclarecimentos iniciais, que não foram objeto de contestação, passou-se aos debates. A dinâmica consistiu no uso da palavra, feito pelos convidados em sequência, seguido da leitura de perguntas recebidas de participantes que acompanhavam o evento pela internet, respondidas pelo coordenador e demais convidados; a seguir, foi dada a palavra ao público presente, que se manifestou livremente e teve suas ponderações analisadas pelos especialistas convidados, encerrando-se o primeiro dia de atividades com a proposta de se realizar, na manhã do dia seguinte, síntese contendo as recomendações a serem encaminhadas pelo grupo à Comissão de Serviços de Infraestrutura. Assim se procedeu, sendo apresentado pelo coordenador, no encerramento do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura, realizado no período da tarde do dia 28-3-2014, Resumo Executivo contendo essencialmente 15 recomendações, como resultado dos trabalhos do grupo responsável pelo tema transporte de cargas.

Síntese dos principais pontos destacados nos debates

O primeiro convidado a fazer uso da palavra foi o Sr. Paulo Resende. Como ideia essencial de sua apresentação, destacou que a questão logística deve ser vista sob o contexto de um equilíbrio entre oferta e demanda.

Nesse quadro, considera que o Brasil apresenta um aumento de demanda muito grande, e com portfólio bastante rico quando comparado com outros países. Assim, por exemplo, na Europa, em geral, as cargas são de valor agregado maior, porém de peso bruto menor, favorecendo determinados modos de transporte. Já em outros países, como a China, há demanda por produtos de peso bruto maior e valor agregado menor. No Brasil, o aumento de demanda vai de um extremo ao outro. Isso é muito importante por favorecer

a multimodalidade. Esse fato precisa ser devidamente trabalhado, para que possamos mudar nosso paradigma de que modos de transporte devem competir uns com os outros – especialmente, rodovia e ferrovia. Outro aspecto interessante no aumento de demanda no Brasil relaciona-se com a utilização de contêineres. Dever-se-ia buscar corredores onde a containerização pode ser bastante utilizada, favorecendo o modo rodoviário e até mesmo o aéreo, para cargas de grande valor agregado. Por fim, constata-se que a interiorização das demandas caminha no sentido das fronteiras agrícolas, favorecendo também os modos hidroviário e ferroviário.

Em síntese: em termo de demanda, o Brasil, com dimensões continentais, favorece todos os modos de transporte.

Desta forma, quando se considera a competitividade brasileira, percebe-se que, conforme *ranking* do *World Economic Forum*, apesar de o Brasil estar na pior posição entre as 20 maiores potências econômicas em relação à infraestrutura, principalmente de transporte de carga, nosso país é aquele que apresenta a demanda mais rica, não só em termos quantitativos, mas também qualitativos.

Na visão do Sr. Paulo Resende, o desafio, portanto, é responder de forma mais eficiente ao suprimento, à oferta de ativos logísticos. Para tanto, o pensamento estratégico deveria considerar a seguinte pergunta: como podemos, rapidamente, alavancados principalmente pelo capital privado, responder a um suprimento de ativos logísticos, a um capital logístico, nem que seja para criar um momento que desencadeie o processo de desenvolvimento necessário para o setor de transportes? Como podemos criar este momento de oferta de ativos de logística?

Considerando as seis dimensões propostas pelo coordenador como referência para as análises da mesa-redonda, fez as seguintes colocações:

- 1) No que tange à estrutura institucional: há muitas interfaces; principalmente interfaces públicas. O mercado não está acostumado a não ter uma referência de poder de decisão.
- 2) Não vê a questão operacional como um empecilho. Considera que temos bons operadores logísticos, cientistas na área da logística, pesquisadores, e que a própria CNT oferece dados suficientes para que possamos entender bem as operações. Mas vê gargalo na operacionalização dos projetos – porém, esta seria outra dimensão.

- 3) Quanto aos gargalos institucionais: ponderou que o Brasil precisa aprender e utilizar o conceito de que meio ambiente não conflita com engenharia. Pelo contrário: a engenharia pode ser uma grande aliada do meio ambiente, e vice-versa, citando como exemplo uma construtora que vai fazer obras em cursos d'água. Ela vai querer preservar as matas ciliares, para seu próprio benefício, para evitar manutenção em curto espaço de tempo. A Alemanha foi destacada como exemplo neste sentido. Por outro lado, entende que o TCU e o Ministério Público estão exercendo papel mais ativo nos processos em função do enfraquecimento das agências reguladoras. Se as agências estivessem fortalecidas, em seu papel regulador e fiscalizador, a situação seria diferente, pois acredita que aquelas instituições atuam como o fazem pelo vazio de ação das agências.
- 4) Marco regulatório: entende que não faltam marcos regulatórios, mas que há muitas mudanças ao longo do tempo. Deste modo, sugere que não ocorra um nível de volatilidade grande, como tem sido constatado.
- 5) Quanto aos investimentos públicos: ponderou que, para serem fontes estáveis, devem estar protegidos da agenda eleitoral. Os projetos de infraestrutura na área de transporte são estruturantes e, como tal, são projetos de longa duração. O planejamento de longo prazo não pode ser escravo das mudanças provocadas pelo processo democrático. É preciso ter mecanismos de proteção dos projetos estruturantes para que eles tenham continuidade.
- 6) Por fim, quanto à dimensão da qualidade e eficiência da infraestrutura: considerou que o Brasil deve sair na frente dos países emergentes. Ao conquistar uma posição de primeiro mundo na infraestrutura logística, poderíamos ter e implementar rapidamente um plano nacional estratégico de formação de corredores logísticos, ligados aos setores econômicos. De modo bastante concreto, destacou que, se tivéssemos feito isso há 20, 30 anos, hoje não se estaria discutindo se a soja brasileira deve continuar indo para Santos ou Paranaguá. Ela já estaria indo para Vila do Conde e Itaquí. No mesmo sentido, recordou fatos históricos relacionados ao Geipot.

O segundo convidado a fazer uso da palavra foi o Sr. Luis Henrique Teixeira Baldez, Presidente-Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT).

Em sua manifestação, ponderou existir deficiência de oferta na área de transporte de carga que, em sua visão, não será resolvida no curto prazo. Estima soluções para 2020 ou 2022, mas destacou a importância de se começar a agir imediatamente. Como ilustração, lembrou reunião ocorrida há dez anos para anunciar plano de revitalização das ferrovias que, por não terem ocorrido avanços significativos nesse período, tratava praticamente das mesmas questões que hoje mais uma vez continuam sendo colocadas em novos planos ferroviários.

Corroborou as posições externadas pelo Sr. Paulo Resende no que diz respeito às muitas interfaces existentes no plano institucional. Como proposta de encaminhamento, sugeriu a criação de uma lei geral que tratasse das agências como um todo; bem como a implementação de mecanismos de prestação de contas de seus dirigentes, que poderiam, por exemplo, prestar contas uma vez por ano, para o Senado Federal, em relação aos trabalhos realizados. Esta lei geral poderia trazer as diretrizes básicas para o setor de infraestrutura em nosso País.

Ponderou haver dois tipos de gargalos que afetam o modo ferroviário: o físico e o institucional. A ineficiência física diz respeito à média de velocidade dos trens, que é de apenas 20 a 25km/h, sendo que, quando se aproxima de áreas onde há invasão da faixa de domínio, a velocidade cai para cerca de 5 km/h. Estas questões devem ser solucionadas em conjunto pelo poder concedente e as atuais concessionárias.

Quanto aos aspectos regulatórios, destacou que, no que diz respeito à ANTT, pelo menos existe agenda regulatória, que, embora não completa e não completamente realizada, está já instituída. A Antaq, por sua vez, não possui nem esta agenda definida. Para que exista investimento privado, são necessários: segurança jurídica, regras estáveis e de longo prazo e, em terceiro lugar, uma modelagem adequada, em que os riscos a serem assumidos pelo particular estejam bem definidos. Nesse aspecto, citou, como exemplo, o risco Valec, assumido pelo mercado mas não reconhecido pelo poder concedente. Outros pontos, como o direito de passagem, precisam ser adequadamente regulamentados. Outros casos citados que necessitam de regulamentação foram: operador ferroviário independente, a questão da interoperabilidade

entre as malhas, as regras de venda da capacidade de uma via. A construção de novas ferrovias depende da definição de regras claras para o setor.

Quanto aos investimentos públicos, citou possibilidades na área de dragagem e armazenagem.

No que diz respeito aos projetos, tanto para o setor portuário como o setor ferroviário, destacou que houve muitos questionamentos, bem como análise do TCU indicando vários erros. A posição da Anut é que o governo não faça mais os projetos, mas sim o setor privado, como já é permitido por lei. Outro ponto destacado foi a necessidade de se buscar maior realismo quanto ao cronograma dos projetos: que sejam efetivamente viáveis, e não utilizados como instrumento para fins eleitorais. Estas regras poderiam constar da lei geral, já mencionada, que sugere seja criada para a área de transportes.

Por fim, quanto à livre concorrência: entende não ser compatível o teto tarifário, devendo existir competição, em um modelo aberto. Compreende, entretanto, a existência do teto tarifário no modelo atual, que considera monopolista.

Fez uso da palavra, na sequência, a Sr^a Priscila Santiago, Coordenadora de Economia da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

O principal ponto destacado foi planejamento: identifica e reconhece o excesso de instituições envolvidas na área de transportes. Citou, de forma concreta, que há pelo menos 23 instituições envolvidas, desde a fase de planejamento até a fase de execução. Além disso, comentou existir dificuldade em se compreenderem, na prática, as competências de cada uma das instituições, pois às vezes há sobreposição de competências, ao mesmo tempo em que não existe hierarquia entre os órgãos em questão. Em sua visão, isso ocorre por não existir planejamento integrado e sistêmico do setor.

Quanto aos gargalos institucionais, comentou que o TCU, em alguns casos, atua como fiscal de obra, tendo que aferir sua qualidade no lugar do órgão que deveria ser o responsável por fazê-lo. Citou, como exemplo, auditoria feita pelo Tribunal de Contas em rodovias entregues há seis meses e que já apresentavam problemas, necessitando manutenção, sendo uma situação em que o próprio Dnit deveria ter atuado, exigindo das empresas que refizessem tais trechos. Deste modo, considera injustificadas as críticas ao TCU, pois, muitas vezes, trata-se de projetos com baixa qualidade ou com fiscalização inadequada por parte do órgão responsável.

Reforçando a necessidade de planejamento integrado, citou exemplos de rodovias e ferrovias novas pensadas para escoar produtos, quando os portos de destino não têm capacidade para receber a quantidade de bens envolvidos.

Quanto aos recursos públicos, destacou pesquisa realizada pela CNT com empresas transportadoras de diversas partes do Brasil e de diferentes dimensões. Nesta pesquisa, 63% das entrevistadas disseram que o governo não iria conseguir utilizar a verba disponível, por falta de planejamento. Deste modo, não apenas na visão da CNT, mas na própria visão dos transportadores, a questão não é a falta de recursos, mas sim a falta de planejamento adequado.

Em relação à qualidade e eficiência da infraestrutura, citou algumas dificuldades da navegação de cabotagem. Destacou que, para um navio atracar, são necessários, no mínimo, 44 documentos. Por outro lado, se há dois navios para atracar, um de cabotagem e outro de longo curso, a preferência para atracar é do navio de longo curso. Isso faz com que a navegação de cabotagem acabe por não ser confiável, por estar sujeita a atrasos, o que leva o transportador a preferir utilizar transporte rodoviário, que, embora muitas vezes mais caro, ao menos dá a garantia de prazos para entrega. Deste caso, constata-se a necessidade de se desburocratizar os processos no setor de transportes, bem como refletir sobre possibilidades concretas para que a navegação interior e de cabotagem sejam, de fato, eficazes.

Concluindo sua apresentação, ponderou a conveniência de que exista um plano de infraestrutura de transportes, com prazo de pelo menos 10 anos, com revisão a cada cinco anos, à semelhança do que ocorre para outras áreas, como energia elétrica, uma vez que a iniciativa privada precisa sentir-se segura para investir.

Encerrada a apresentação, o coordenador indagou à Sr^a Priscila quem deveria fazer o planejamento integrado que ela recomenda. Em resposta, considerando que se trata de um planejamento integrado para o setor de transporte, como um todo, ela entende que ele não pode ser feito apenas por um participante do processo, mas por todos os envolvidos: pelos investidores, pelos usuários, e pelo governo, ou seja, iniciativa privada e governo, juntos, estabelecendo-se as prioridades de acordo com as necessidades de cada agente.

Falando a seguir, o Sr. Silvio dos Santos iniciou sua participação corroborando as dificuldades apontadas pela Sr^a Priscila Santiago em relação à navegação de cabotagem, citando que, em estudos que realizou, foi constatado

que o óleo combustível utilizado na navegação de cabotagem é mais caro do que o combustível para longo curso.

Em sua apresentação, destacou a importância de se mensurar, de se obter dados confiáveis para tomada de decisão nos processos do setor de transportes. Citou vários projetos em que atuou, prestando serviços pela universidade para vários órgãos públicos e grandes empresas, como a Petrobras.

Dentre muitos dados que apresentou, destacou, por exemplo, a falta de terminais hidroviários.

Quanto aos investimentos públicos, entende que se deva garantir padrão mínimo de investimento para ferrovias. Do mesmo modo, para hidroviárias, entende que dragagem e retificação devem ser realizadas pelo Poder Público, devendo o investidor receber esta infraestrutura pronta.

No que diz respeito a alguns aspectos operacionais, tratando de qualidade e eficácia, destacou o problema do tamanho do trem brasileiro, que é curto para os padrões internacionais, com apenas 60 a 70 vagões. Um trem moderno precisaria ter na faixa de 100 vagões, sendo que as novas ferrovias têm este objetivo. A Vale, em Carajás, chega a puxar 300 vagões. É necessário programa para melhoria dos cruzamentos.

Outro problema seria a pouca dimensão dos terminais. Trem e terminal adequados são necessários para se atingir a produtividade que o porto deve ter. Caso contrário, há problemas na parte terrestre, haja vista que portos, em áreas urbanas, geram problemas. Na busca por eficiência, vagões modernos devem contar com descarga automática e rápida. Ao menos para alguns fluxos, estas melhorias são necessárias.

Quanto à questão da documentação indicada pela Sr^a Priscila Santiago para um navio atracar: há sugestão de um “pré-porto”, onde a embarcação aguardaria autorização para atracar. Há estudos sendo realizados com profissionais da área de tecnologia da informação, como solução de curto prazo para esses problemas.

Dando continuidade aos debates, fez uso da palavra a Sr^a Ellen Capistrano Martins, Superintendente da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF). Em sintonia com os convidados que a antecederam, também entendeu que o planejamento, realizado de forma integrada e sistêmica, é uma necessidade para o setor de transportes, e que se destaca da análise das informações levantadas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Por outro lado, em termos de estrutura institucional, se há necessidade de um planejamento integrado, entende não ser adequado tratar de três ministérios diferentes ou três agências. Para ver a logística como um todo, já existe um fórum próprio, que seria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT). No entanto, os debatedores comentaram que, no momento, este fórum está parado. Deste modo, constatou-se que já existe uma estrutura institucional, mas há necessidade de que ela funcione efetivamente.

Quanto aos gargalos institucionais, indicou que, para se começar uma obra, mesmo que puramente privada, sem envolver processo de licitação, são 17 atores intervenientes, uma quantidade de entidades muito grande.

Em relação aos aspectos regulatórios, destacou que os contratos atuais permitem construir, mas que a reversibilidade dos bens ainda seria um problema, pois não está regulamentada, e este fator traria insegurança para os possíveis investimentos dos concessionários.

Foram citadas dificuldades para a área de transporte de cargas por ferrovias, como o excesso de passagem de nível e a invasão da faixa de domínio das ferrovias, que indicam a necessidade de maior planejamento.

Como conclusão, há dois pontos que se destacam: o crescimento da intermodalidade é fundamental para melhor utilização da infraestrutura no Brasil, tendo como principal dificuldade o sistema tributário. Por fim, há a necessidade de um planejamento sistêmico integrado para o setor.

Encerradas as apresentações de cada convidado, foi franqueada a palavra a todos os presentes. Pronunciaram-se o Sr. José Augusto Valente, ex-presidente do DER-RJ e ex-secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e, atualmente, consultor em logística e diretor-executivo do portal T1 de logística e transportes, e que defendeu a atuação do governo no setor; o Sr. Fernando Antônio Correia Serra, Gerente de Estudos e Desempenho Portuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que destacou a existência de planejamento pelo governo em sua área, sendo que a dificuldade estaria na execução deste planejamento; e o Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Coordenador-Geral de Controle Externo da Área de Infraestrutura do TCU, que comentou sobre a necessidade de se efetivar o que foi planejado, arguiu que o TCU vem prestado serviço para auxiliar os órgãos do governo quanto à qualidade dos projetos e citou exemplos relacionados a fiscalizações executadas junto ao Dnit e à Infraero,

concluindo que a melhoria da governança do país é um grande objetivo para o qual o TCU hoje busca contribuir.

Perguntas recebidas pelo Portal e-Cidadania

Foram recebidas 10 perguntas de pessoas que acompanharam as atividades pela internet. As questões foram apresentadas aos convidados pelo coordenador, tendo algumas delas sido agrupadas em função de tratarem do mesmo assunto.

Em linhas gerais, indagou-se sobre carências no funcionamento das agências, suas competências e possibilidades efetivas de atuação, tendo em conta dificuldades constatadas em seus quadros de pessoal; possibilidades de uso da tecnologia da informação para que o transporte de cargas no Brasil possa ser mais eficiente; e necessidade de se diminuir custos no transporte de alimentos.

Da análise das perguntas recebidas, os participantes da mesa-redonda concluíram ser importante assegurar o papel institucional das agências regulatórias e garantir sua efetiva independência financeira e administrativa, sua autonomia decisória e a competência técnica dos quadros permanentes e da diretoria.

A seguir, a relação das perguntas recebidas pelo Portal e-Cidadania:

Pergunta de LIVIA F. – 15h45 – 27-3-2014

Como a ANTT pretende responder à sociedade a partir das novas demandas por concessões rodoviárias? Seria uma solução fortalecê-la agregando-lhe maior quadro e capacitação?

Comentário de EUGENIO C. – 15h42 – 27-3-2014

O Governo Federal tem demonstrado sua opção pela concessão de rodovias e ferrovias. O sucesso dessa estratégia depende do fortalecimento da ANTT. Mas o que está sendo feito de concreto nesse sentido? A ANTT dispõe de quadro efetivo de servidores capaz de enfrentar o desafio?

Pergunta de VICTOR R. – 15h34 – 27-3-2014

A baixa articulação multimodal do transporte de cargas está de alguma forma associada ao esvaziamento em 50% do quadro de pessoal da ANTT,

responsável pelo setor? É possível alterar o quadro mencionado pelos palestrantes sem recursos humanos?

Pergunta de VICTOR R. – 15h27 – 27-3-2014

A Agência Nacional de Transportes Terrestres é responsável pela regulação do transporte de cargas rodoviário, ferroviário e multimodal. É possível enfrentar todos os problemas citados sobre o setor com uma agência reguladora com apenas 44% dos cargos de especialista providos?

Comentário de FLÁVIO O. – 15h26 – 27-3-2014

Como a TI pode auxiliar o setor de transporte de cargas a tornar-se mais eficiente? Como a TI pode auxiliar o estado brasileiro na fiscalização das empresas do setor?

Pergunta de VICTOR R. – 15h26 – 27-3-2014

As concessões rodoviárias e ferroviárias tendem a crescer em volume e investimentos. Faz-se necessário ter arranjos institucionais capazes de dar sustentabilidade aos serviços prestados. A Agência Nacional de Transportes Terrestres possui esses arranjos?

Pergunta de VICTOR R. – 15h26 – 27-3-2014

Diante das recentes e das futuras concessões de rodovias e ferrovias, pode-se dizer que a Agência Nacional de Transportes Terrestres está fortalecida e capacitada o suficiente para garantir a qualidade desejada para o crescimento do País?

Pergunta de JULIO C. – 14h33 – 27-3-2014

Qual a importância da ANTT para o Programa de Investimentos em Logística (PIL) e as concessões de transporte terrestre? Essa Agência está adequadamente aparelhada, em termos de infraestrutura e recursos humanos, para desempenhar seu papel regulador e fiscalizador?

Pergunta de LIVIA F. – 14h32 – 27-3-2014

Diante das inúmeras concessões de rodovias e ferrovias, pode-se dizer que a Agência Nacional de Transportes Terrestres está fortalecida e capacitada

o suficiente para garantir a qualidade desejada para o acompanhamento do crescimento do País?

Comentário de ANNA F. – 17h08 – 24-3-2014

O consumidor de alimentos tem pagado a mais em virtude de o preço do transporte estar embutido no preço final. Não há nenhum plano para diminuir essa despesa nas costas do produtor e do consumidor?

Conclusões

Encerradas as exposições, e após realizada a análise das questões recebidas pelo Portal e-Cidadania e daquelas apresentadas pelo público, os participantes realizaram debates envolvendo os principais pontos vislumbrados ao longo dos trabalhos. Nesta etapa, o coordenador lembrou que houve ênfase em aspectos diretamente relacionados às questões nacionais, o que implica em se ter o foco, essencialmente, nos problemas da esfera federal. No entanto, lembrou que há intrínseca relação entre as redes de transporte da União e aquelas sob responsabilidade dos estados e municípios. Tendo em consideração este ponto, os participantes ampliaram as discussões, relacionando aspectos como a integração de malhas de transporte e a necessidade de investimentos no âmbito dos demais entes da Federação.

IV – Proposições

Como fruto dos debates realizados pela mesa-redonda, foram acordadas pelos participantes, no encerramento do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura, as seguintes recomendações:

- 1) Diminuir os níveis decisórios, tendo em vista a existência, atualmente, de muitos atores intervenientes nos processos na área de infraestrutura de transporte. No mesmo sentido, deve-se buscar harmonizar a atuação dos órgãos envolvidos.
- 2) Eliminar excessos de controle de meios (desburocratização dos processos de concessão e licitação) e reduzir os níveis de decisão nos licenciamentos e harmonização entre eles.
- 3) Propor uma Lei Geral que disponha sobre a organização dos serviços de transportes, a estrutura governamental do setor e outros aspectos institucionais envolvidos.

- 4) Fortalecer o papel da autoridade portuária.
- 5) Elaborar planejamento integrado e sistêmico para todo o setor de logística e transportes, tendo como referência as boas práticas de planejamento dos setores elétrico e de telecomunicações.
- 6) Melhorar a qualidade de projetos, atentando para:
 - a) Uma maior transparência dos aspectos técnicos dos projetos;
 - b) A conveniência de se buscar maior estabilidade dos quadros técnicos.
 - c) O fortalecimento da participação da iniciativa privada na elaboração de projetos, destacando a necessidade de regulamentação do art. 21 da Lei nº 8.987/1995.
 - d) A maior transparência nos cronogramas físicos e financeiros dos principais empreendimentos.
- 7) Harmonizar conflitos entre entes da Federação (em especial, interesses e peculiaridades dos municípios em relação aos interesses da União).
- 8) Elevar o nível de investimento federal em infraestrutura de transportes, contemplando também as redes estaduais e municipais.
- 9) Assegurar o papel institucional das agências regulatórias e garantir sua efetiva independência financeira e administrativa, sua autonomia decisória e a competência técnica dos quadros permanentes e da diretoria.
- 10) Garantir o uso múltiplo das águas de modo a não inviabilizar a navegação interior.
- 11) Avaliar mecanismos para simplificar e melhorar a competitividade da navegação interior e de cabotagem a partir de estudos já realizados.
- 12) Incluir o Programa de Segurança Ferroviária (PROSEFER) no PAC.

- 13) Viabilizar que os prazos para execução de serviços de manutenção de obras sejam compatíveis com a vida útil dos projetos.
- 14) 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.
- 15) Buscar tratamento isonômico na formação de recursos humanos para o setor aquaviário em relação aos demais setores.

MESA-REDONDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

I – Identificação

Assunto: Mesa-redonda destinada a formular proposições para o avanço do setor de Transporte de Passageiros.

Local: Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 3, Anexo II do Senado Federal.

II – Participantes

A mesa-redonda foi coordenada pelo Senador Acir Gurgacz e objetivou a elaboração de relatório contendo radiografia dos gargalos do transporte de passageiros e propostas concretas de ações por parte da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Foram convidados os seguintes especialistas e autoridades: Sr. Coronel Ronaldo Jenkins de Lemos, Diretor de Segurança e Operações de Voo da Associação Brasileira das Empresas Aéreas; Sr. André Dantas, Diretor Técnico da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos; Sr^a Martha Martorelli, Presidente da Associação Nacional dos Analistas e Especialistas em Infraestrutura; Sr. José Luiz Santolin, Diretor-Superintendente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros.

III – Síntese dos trabalhos

Foi realizada no dia 27 de março de 2014, às 14h, no Plenário nº 2, Ala Nilo Coelho, Anexo II, Senado Federal, a mesa-redonda com a temática “Transporte de Passageiros”, do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura.

IV – Proposições

Como resultado das exposições e debates, foram apresentadas as seguintes propostas por parte dos integrantes das mesas-redondas:

Transporte coletivo urbano de passageiros

- 1) 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:
 - a) utilização de recursos públicos provenientes de fundos destinados à política pública que dá amparo à gratuidade, como, por exemplo, o Fundo do Idoso;
 - b) 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 transportes públicos.

- 2) Criação de fontes alternativas de financiamento para o transporte coletivo de passageiros:
 - a) Recursos orçamentários de maneira geral (subsídios);
 - b) alteração da legislação da CIDE-Combustíveis, para que os recursos sejam destinados a baratear a tarifa do transporte coletivo de passageiros;
 - c) os beneficiários indiretos do sistema de transporte coletivo, por exemplo, os empregadores, podem ser chamados a custear o sistema.
- 3) Aprovação do Regime Especial de Incentivos para o Transporte Urbano de Passageiros – REITUP, 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.

- 4) Instituição de uma planilha nacional de custos, metodologia a ser adotada por todos os municípios que desejam ter acesso às desonerações federais.
- 5) Obrigatoriedade de dar publicidade às planilhas de custos das empresas, permitindo um maior controle social sobre a formação dos valores da tarifa.
- 6) 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 dos sistemas.
- 7) Previsão para serviços de mobilidade específicos que atendam de forma individualizada as pessoas com deficiência em vez de adaptação obrigatória de todo o sistema de transporte coletivo: infraestrutura e veículos.
- 8) Destinação de recursos federais para a implantação de corredores e faixas exclusivas de ônibus.
- 9) 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 mobilidade.
- 10) Criação de um novo fundo nacional do desenvolvimento do transporte urbano.
- 11) Incentivos à melhoria da infraestrutura de acesso aos terminais de passageiros de longa distância (aeroportos, terminais fluviais, etc.).

Transporte intermunicipal e interestadual de passageiros

- 1) Prorrogação das outorgas existentes, com aproveitamento dos investimentos e da infraestrutura privados.
- 2) Desoneração tributária da cadeia produtiva do transporte, em especial do ICMS sobre a tarifa, no moldes do serviço de transporte aéreo.
- 3) Equalização do ICMS sobre óleo *diesel* entre os estados em 4%.

- 4) Pesagem dos ônibus nas rodovias, 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 6.580/2013 (PLS nº 29/2012), de autoria do Senador Acir Gurgacz.
- 5) Estabelecimento, no ordenamento interno, dos mesmos limites de peso e dimensões aplicados aos ônibus no 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).
- 6) Recursos para construção de terminais públicos fluviais de passageiros.
- 7) Incentivos para renovação e construção de embarcações de passageiros.

Aviação civil

- 1) Viabilizar investimentos em ampliação, manutenção e construção de aeroportos, controle de tráfego aéreo e desenvolvimento de novas rotas aéreas.
- 2) Equalização do ICMS sobre combustíveis de aviação entre os estados em 4%.
- 3) Abrir diálogo junto à Petrobras para revisão da fórmula de precificação do QAV.
- 4) Redução da carga tributária e manutenção da desoneração da folha de pagamentos.
- 5) Estabilidade do marco regulatório.
- 6) Atualização do Código Brasileiro da Aeronáutica.
- 7) Aumento do limite de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, como forma de se promover a redução de custos.

MESA-REDONDA DE SANEAMENTO, ABASTECIMENTO E IRRIGAÇÃO

I – Identificação

Assunto: Mesa-redonda destinada a formular proposições para o avanço do setor de saneamento, abastecimento e irrigação.

Local: Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 7, Anexo II do Senado Federal.

II – Participantes

Participaram do debate: o Sr. Vicente Andreu Guillo, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Águas (ANA), que coordenou a mesa; o Sr. Lineu Rodrigues, da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa); o Sr. Marcos Tadeu Abicalil, Consultor do Banco Mundial; e o Sr. Fernando Rodriguez, Consultor da Del Giudice Assessoria Técnica.

III – Síntese dos trabalhos

Realizou-se, no dia 27 de março de 2014, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, mesa-redonda para tratar do assunto “Saneamento, Abastecimento e Irrigação”, como parte do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura. Durante o debate, foi identificado como o grande desafio do setor o fortalecimento de uma gestão que proporcione o uso múltiplo dos recursos hídricos, tais como abastecimento de água para a população e saneamento, produção de energia elétrica, transporte hidroviário multimodal e irrigação. Com relação a esses diferentes usos da água, cabe observar que:

- As cidades concentram a grande maioria da população brasileira (85%) e as regiões metropolitanas correspondem a 60% daquele contingente, mas apresentam as piores disponibilidades

hídricas, dificultando o acesso universal ao abastecimento de água e ao saneamento;

- No entanto, outra dificuldade para a expansão do abastecimento e do saneamento decorre do fato de que, do ponto de vista econômico, os pequenos e médios municípios não são atrativos para o setor privado;
- Com relação à irrigação, é necessária a sua expansão para aumentar a produtividade do setor agrícola, mas ao mesmo tempo é preciso aumentar a sua eficiência e economicidade;
- Para aumentar a eficiência e economicidade da irrigação será imprescindível fortalecer o planejamento e a capacitação nessa área;
- A poluição hídrica é um fator agravante da escassez de recursos hídricos, em especial a poluição decorrente do não tratamento dos esgotos urbanos;
- Além disso, em decorrência das mudanças climáticas, estamos observando um aumento dos eventos extremos (como secas e inundações), sendo necessária uma política de adaptação a essas mudanças;
- A adaptação às mudanças climáticas torna necessário o desenvolvimento de uma política nacional voltada para a construção de reservatórios de uso múltiplo que possibilite a segurança hídrica, que é a capacidade de oferecer água em quantidade e qualidade com vistas aos seus usos múltiplos;
- Outro importante desafio é representado pela necessidade de fortalecimento da articulação e coordenação entre as diversas políticas, programas e projetos que tenham reflexo nos recursos hídricos;
- Embora a legislação sobre águas seja nova e internacionalmente reconhecida como avançada, por não ter se originado de uma cultura e de procedimentos pré-existentes, a Lei de Recursos Hí-

dricos é indutora e idealizadora de um novo modelo, que ainda está ainda sendo incorporado pelos diferentes agentes relacionados aos múltiplos usos da água;

- Em decorrência, os planos de recursos hídricos estabelecem recomendações para ações concretas sobre territórios que necessitam de determinada política sobre águas, mas os órgãos setoriais de planejamento não os reconhecem, de modo que o plano de recursos hídricos não é levado em conta no momento de se desenvolver o planejamento setorial;
- Além disso, a existência de conflitos decorrentes da dupla dominialidade estabelecida pela Constituição, de maneira que rios da mesma bacia possuem vários órgãos gestores e, como consequência, várias entidades com poder outorgante, torna mais complexa e difícil a implementação da Lei de Recursos Hídricos;
- A dupla dominialidade não oferece respostas para problemas decorrentes da construção de barragens com recursos federais e das obras de transposição envolvendo águas de domínio da União.

IV – Proposições

Em razão desses desafios, foram elaboradas as seguintes sugestões:

- 1) Alterar a Constituição para sanar os problemas decorrentes da dominialidade, particularmente:
 - a) dos rios estaduais que deságuam em rios federais;
 - b) a existência de barragens e transposições feitas pelo Governo Federal.
- 2) Alterar a Lei de Recursos Hídricos para determinar que os planos de recursos hídricos:
 - a) sejam indutores do planejamento dos diferentes órgãos setoriais e vinculantes para os estados em que se localizam os territórios planejados;
 - b) devam considerar as potencialidades econômicas das bacias.

- 3) Alterar a Lei de Recursos Hídricos para possibilitar que os recursos financeiros provenientes da outorga sejam utilizados em instrumentos de incentivo para a atuação do setor privado na qualificação da gestão de recursos hídricos.
- 4) Elaborar uma Política Nacional de Segurança Hídrica voltada para a construção e o gerenciamento de reservatórios de usos múltiplos.

Considerações do Embaixador Rubens Barbosa acerca dos trabalhos das mesas-redondas

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.

É importante o fato de estar sendo realizado aqui, no Senado da República, este encontro, 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 a garantir 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 abordar 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 gera 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. A perda da competitividade é um problema sério para a produção, para a indústria brasileira. 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.

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 taxaço, do custo da mão de obra, do custo da energia, da burocracia. Vários dos senhores mencionaram aspectos ligados sobretudo à burocracia, e tudo isso forma o Custo Brasil, que está hoje inviabilizando muitos setores da economia nacional, sobretudo setores industriais.

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 devido às 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 privatização, como está sendo conduzido isso, os órgãos reguladores, o investimento público, o investimento privado, os ganhos e per-

das 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 participação do Estado em tudo. Isso hoje para o Brasil, na minha visão, está sendo um peso para a produção, para a atividade econômica e é algo 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 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 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 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 de segurança nacional. A segurança cibernética, a segurança das comunicações, os satélites nacionais, essas sim são questões de Estado, que necessitam de uma visão forte do Estado.

Eu alinhei aqui, 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 em relação à 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 – 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 discutida aqui, em um dos grupos, 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 o 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 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. 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 são regulados por uma autoridade supranacional. 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 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 há 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 nossa visão estratégica 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, po-

deriam 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 nossa produção agrícola 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 abordar.

Finalmente, o comércio exterior. A infraestrutura... Eu sou presidente do Conselho de Comércio Exterior da Fiesp e nós tratamos disso diuturnamente. A infraestrutura é um dos problemas maiores que existem para o comércio exterior brasileiro. Há problemas, como o problema da taxação, 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 do 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 *superavit* 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 *deficit* 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.

Os senhores sabem que recentemente 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 é maior do que as tarifas e o protecionismo que dificulta a exportação dos produtos brasileiros.

O resultado disso pode ser medido pelo que aconteceu na balança de comércio no ano passado. Nós quase tivemos um *deficit* e este ano há o risco de termos um *deficit* 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.

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. Nós temos que ter a coragem de discutir – e o Congresso está tomando essa iniciativa de discutir francamente o tema da infraestrutura.

Foram propostas algumas medidas aqui, importantes, corajosas. Temos 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.

Apresentação do Relatório Final do Fórum pelo Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, Senador Fernando Collor

Sr^{as} e Srs. Senadores integrantes desta Comissão de Serviços de Infraestrutura,

Na tarde da 6ª feira passada, dia 28 de março, promovemos o encerramento do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura – Soluções para o desenvolvimento brasileiro, quando foram apresentados pelos respectivos coordenadores os relatórios das sete Mesas Redondas.

Na oportunidade, tivemos também a palestra final do Embaixador Rubens Barbosa, Presidente do Conselho Superior de Comércio Exterior da FIESP, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. De acordo com a programação do Fórum e, conforme anunciado no encerramento do evento, os Relatórios das Mesas Redondas contendo propostas e sugestões para cada setor serão submetidos à consideração desta Comissão em sua reunião de hoje.

Antes, porém, da apresentação dos relatórios, gostaria de reiterar minhas considerações acerca dos trabalhos desenvolvidos durante o Fórum, bem como os agradecimentos feitos no encerramento do encontro.

Conforme divulgado desde o início, o emblema do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura esteve contido nas palavras de Arnold Toynbee, de que o Brasil só será uma grande potência no dia em que adquirir o dom da eficiência.

Ao finalizarmos as atividades no último dia 28, duas certezas passei a ter: a primeira é de que a condução dos coordenadores e o trabalho realizado pelos integrantes das mesas-redondas cumpriram fielmente o conselho de Toynbee. Graças a eles, a eficiência imperou em nossas atividades, sobretudo pela metodologia adotada e seguida à risca pelos participantes.

A segunda certeza extraí das próprias apresentações dos coordenadores. Pelos resultados expostos e pelas propostas 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 *deficits* da infraestrutura brasileira foi alcançado.

Assim, minha convicção hoje é de que este Fórum produziu um caderno de instrumentos de contribuição para que o Brasil, por meio de ações, medidas e iniciativas dos Poderes da República, possa construir o ‘espaço seguro’ a que me referi na abertura do evento. No caso, o intuito desta construção é o de permitir ao País atrair investimentos e promover mais adequadamente seu desenvolvimento econômico e social, campos esses em que a infraestrutura exerce papel predominante.

Nesse sentido, vale citar as palavras do economista Luiz Gonzaga Belluzzo, que oportunamente assinala que “o novo papel do Estado deve estar concentrado na indução da cooperação, na coordenação dos atores e na redução da incerteza. Sua tarefa não é a de ‘escolher vencedores’, mas a de criar condições para que os vencedores apareçam.” Ou seja, nosso ‘espaço seguro’ também passa, inevitavelmente, por uma infraestrutura diversificada, sólida, ampla e eficaz.

Sr^{as} e Srs. Senadores, a continuidade da missão oriunda do Fórum ficará agora a cargo da Comissão de Serviços de Infraestrutura, que terá a responsabilidade de analisar e acolher o que foi debatido e proposto por cada uma das Mesas Redondas.

Mais do que isso, haveremos também de materializar esses resultados de modo a encaminhá-los, em alguns casos ao Executivo, em suas três esferas, e, em outros, apresentá-los como iniciativas aqui no Legislativo.

Assim, enaltecendo a excelência do produto final do Fórum, gostaria de novamente prestar os agradecimentos a cada um dos participantes e parabenizá-los pelo trabalho desenvolvido.

Aos coordenadores das mesas, agradeço pela missão cumprida, especialmente pela integral fidelidade às expectativas e à concepção do Fórum.

Faço especial agradecimento as Suas Ex^{as} os Senadores Delcídio Amaral e Acir Gurgacz pela colaboração e disponibilidade na coordenação das suas mesas, assim como ao Prof. Luiz Curi, pela concepção e formatação do Fórum.

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

Muito obrigado a Sua Ex^a o Embaixador Rubens Barbosa, cuja capacidade e conhecimento sempre engrandecem qualquer evento da magnitude e complexidade como foram as do Fórum.

Mais uma vez, agradeço o Presidente do Congresso Nacional, Senador Renan Calheiros, pelo incondicional e imprescindível apoio institucional à realização dos trabalhos.

Agradeço também a presença dos convidados observadores e demais ouvintes que estiveram presentes no evento, bem como os internautas e cidadãos que acompanharam as mesas-redondas e enviaram seus comentários.

Da mesma forma, o meu reconhecimento de sempre à equipe de consultores legislativos do Senado Federal que, desde o início, auxiliou-nos com sua costumeira dedicação e qualificação técnica. Eles seguirão nos assessorando na continuidade dos trabalhos no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Por fim, gostaria de registrar o meu muito obrigado aos demais setores funcionais do Senado Federal, sem os quais não obteríamos este sucesso:

- À Diretoria-Geral, na pessoa do Diretor-Geral, Antônio Helder Medeiros Rebouças;
- À Secretaria de Comunicação Social, a 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 Andrea 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 do seu Secretário, Álvaro Araújo Souza; e

– À equipe do meu gabinete parlamentar, na pessoa do Chefe de Gabinete, Joberto Mattos de Sant’Anna.

Sr^{as} e Srs. Senadores, antes da apresentação dos resultados do Fórum, gostaria de esclarecer que os relatórios completos de cada mesa-redonda já foram encaminhados ontem, eletronicamente, ao gabinete de Vossas Ex^{as} integrantes desta Comissão e serão agora distribuídos aqui na Comissão. Esse material constitui o Relatório Final do Fórum, no qual constam as 101 propostas e sugestões, que foram sistematizadas e consolidadas em uma matriz sintética, em forma de tabela, produzida pela Consultoria Legislativa da Casa no sentido de facilitar a análise por parte de Vossas Ex^{as}. Desse trabalho, resultaram 78 recomendações das sete mesas, sendo 60 indicações, 14 proposições legislativas (PECs e projetos de lei), 2 propostas de criação de Grupo de Trabalho de especialistas no âmbito da CI, e 2 propostas de Estudos da Consultoria Legislativa por meio de Nota Informativa.

Nesta matriz, com a síntese das recomendações dos grupos, as propostas e sugestões estão divididas por cada setor da infraestrutura que correspondeu a uma mesa-redonda e, dentro destes setores, divididas em três colunas de acordo com a destinação das propostas, ou seja, (1) ao Poder Executivo; (2) ao Poder Legislativo e (3) aos demais entes federados, ao Poder Judiciário ou, quando for o caso, propostas comuns a mais de um Poder ou ente.

Assim, após a leitura que farei em seguida desse material, será concedida vista coletiva aos membros da Comissão, para que, na próxima reunião do dia 9 de abril, possamos apreciar o Relatório Final do Fórum.

Lembro, por fim, que as sugestões de proposições legislativas (projetos de lei, PECs etc) já estão sendo materializadas, dentro da técnica legislativa, pela Consultoria para então serem apresentadas, na forma de anteprojetos, na reunião desta Comissão do dia 16 de abril, portanto daqui a duas semanas.

Cada anteprojeto será posteriormente distribuído a um relator integrante da Comissão. Aqueles que vierem a ser aprovados por nós serão, por fim, apresentados regimentalmente à Casa, como de autoria da Comissão de Serviços de Infraestrutura, para dar início ao processo legislativo ordinário.

A leitura que passo a fazer agora constitui o extrato das propostas apresentadas na matriz sintética a que me referi:

RECOMENDAÇÕES DO FÓRUM

I – ENERGIA ELÉTRICA

Recomendações ao Poder Executivo:

- 1) 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.
- 2) Evitar a criação de novos subsídios cruzados na tarifa de energia elétrica.
- 3) 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, Iphan, ICMBio, Secretaria de Vigilância em Saúde, Funai, Fundação Palmares, dentre outros), com participação do Ministério Público, com o objetivo de compatibilizar os prazos de licenciamento com o planejamento setorial.

Recomendações ao Poder Legislativo:

- 1) 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* (já existe o Projeto de Lei nº 84/2012, de autoria do Senador Blairo Maggi, que pretende regular a matéria).
- 2) Regulamentar o art. 231 da CF/88 (Projeto de Lei Ordinária sobre o que dispõe o §3º do art. 31: “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 participação nos resultados da lavra, na forma da lei”). (PL)
- 3) Considerar a flexibilização do monopólio estatal do setor nuclear (Proposta de Emenda à Constituição ao art. 21, 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 deste segmento ao setor privado na parte convencional da usina, reservando ao Estado as atividades relacionadas a tecnologia do combustível. (PEC)

- 4) Retomar a discussão sobre a construção de reservatórios e o uso múltiplo da água: dialogar com a imprensa; motivar a discussão ampla com a sociedade civil; realizar audiências públicas.

Recomendações a outros entes federativos, ao Judiciário, ou a mais de um Poder ou ente federativo:

- 1) 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.
- 2) Criar incentivos para microgeração distribuída, por meio de financiamento específico, desoneração tributária e regulamentação do ICMS para evitar a duplicidade de incidência.

II – ENERGIA – COMBUSTÍVEIS

Recomendações ao Poder Executivo:

- 1) Modificar a função do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para se tornar formulador de políticas, deixando de ser somente um órgão consultivo.
- 2) Elaborar e submeter à análise do Poder Legislativo um plano plurianual de produção e consumo de combustíveis (energia), a ser previsto anualmente.
- 3) Possibilitar a ANP a revisão, em conjunto com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, da política de conteúdo local, incorporando a experiência adquirida na execução dessa política para fomentar a competitividade da indústria doméstica.

- 4) Seguir uma regra transparente e previsível para o preço dos derivados, baseada no custo de oportunidade balizado pelo preço internacional, por se tratar de um monopólio de fato. A política de preços de combustíveis praticada pela Petrobras é prejudicial ao Estado, à economia nacional – particularmente à indústria do etanol – e à própria Petrobras. Apesar de a lei garantir a liberdade de preços, o governo intervém de forma discricionária sobre os preços.
- 5) Apoiar as iniciativas de pesquisas que avaliem as consequências da elevação do teto da mistura de etanol à gasolina para 27%.
- 6) Incorporar ao programa ‘Inovar-Auto’ incentivos para ganhos de eficiência no uso de etanol dos motores *flex* e híbridos.
- 7) Reconhecer que as termoeletricas deverão assumir papel mais preponderante, passando a operar também na base do sistema, por isso, foi proposta a realização de leilões específicos para biomassa e gás.

Recomendações ao Poder Legislativo:

- 1) Realizar um ciclo de audiências para discutir com maior profundidade a estrutura organizacional do setor de combustíveis, pelo Senado Federal.
- 2) Criar um Grupo de Trabalho de especialistas, no âmbito da CI, para elaborar um marco regulatório específico para a exploração de gás de folhelho (*shale gas*) no Brasil, por ser uma atividade bem distinta da exploração convencional. (GT)
- 3) Permitir à Petrobras declinar de sua prerrogativa de ter 30% do consórcio a ser operada única dos blocos do pré-sal. (PL)
- 4) Fixar volume mínimo do excedente de óleo destinado à União no regime de partilha, para que o risco da exploração seja suportado em maior parte pelo contratado. (PL)
- 5) Elaborar um regime tributário (incluindo a CIDE) para o setor de combustíveis que valorize as externalidades positivas do etanol e que garanta sua competitividade, dada a importância

estratégica do etanol para o País (Solicitar Estudo da Consultoria – Nota Informativa).

- 6) Realizar um ciclo de debates pelo Congresso Nacional quanto ao impacto do *shale gas* sobre o setor do petróleo, inclusive quanto a competição por mão de obra e mercados consumidores. Por isso, recomendou-se a realização de ciclo de debates pelo Congresso Nacional.

Recomendações a outros entes federativos, ao Judiciário, ou a mais de um Poder ou ente federativo:

- 1) Permitir que a ANP faça acordos semelhantes a termos de ajustamento de conduta (TACs) para a substituição de eventuais multas por outras contrapartidas uma vez que a exigência de conteúdo local para os insumos da indústria de petróleo é meritória, mas sua implementação precisa ser repensada. Apontou-se o risco das empresas não cumprirem o nível de conteúdo local acordado com a ANP, com efeitos nocivos sobre a produção de petróleo.
- 2) Manter o programa de refino, mesmo reconhecendo a necessidade de recursos para exploração do pré-sal.

III – MINERAÇÃO

Recomendações ao Poder Executivo:

- 1) Criar uma agência reguladora para o setor mineral, os moldes do que dispõe a Lei Geral das Agências, garantidos os recursos humanos, materiais e financeiros necessários para o exercício com autonomia, de suas atribuições. Não atendendo a essas condições, é preferível reaparelhar o DNPM para evitar uma ruptura institucional sem benefícios.
- 2) Reforçar o papel da CPRM, com garantia do fluxo contínuo de recursos, para a realização de levantamentos geológicos básicos e suas demais atribuições.

- 3) Criar um conselho representativo do setor mineral para discutir e sugerir políticas públicas que afetam o setor, com função consultiva e não executiva. O conselho deverá ter o importante papel de sensibilizar outras áreas do Governo para as questões da mineração.
- 4) Criar mecanismos de incentivo e fomento para a exploração de minerais considerados estratégicos, porém sem a criação de códigos específicos para esses minerais.
- 5) Homologar, pelo Ministério da Educação, Diretrizes Curriculares Nacionais para os cursos de bacharelado em Geologia e Engenharia Geológica.
- 6) Adotar uma política industrial para estimular a transformação mineral, criação de incentivos para o desenvolvimento de serviços e tecnologias na área de mineração, criação de mecanismos de incentivo ao investimento nacional na pesquisa mineral.

Recomendações ao Poder Legislativo:

- 1) Estudar a flexibilização ou a extinção do monopólio da União sobre a pesquisa, lavra e comércio dos minerais nucleares (PEC).
- 2) As alterações do Código de Mineração em tramitação no Congresso não devem prejudicar os direitos adquiridos.
- 3) Revisar a legislação que estabelece restrições para a atividade de mineração em faixa de fronteira (Solicitar Estudo à Consultoria – Nota Informativa)

IV – TELECOMUNICAÇÕES

Recomendações ao Poder Executivo:

- 1) Avaliar a possibilidade de criação de uma agência específica para cuidar da segurança cibernética.
- 2) Aplicar os recursos do Fistel e regulamentação da redução das alíquotas para os serviços máquina a máquina.

- 3) Privilegiar, nos editais de licitação das faixas de frequência para a quarta geração de telefonia móvel (4G), a cobertura, o preço para o consumidor e a qualidade dos serviços em detrimento da arrecadação.
- 4) Propor criação de CIDE específica para atender a política governamental de transferência de renda, mas que incida sobre bens e serviços não essenciais.

Recomendações ao Poder Legislativo:

- 1) Criar regulamentação específica, no âmbito do Marco Civil da Internet, que discipline ações de segurança cibernética, dispondo sobre a atuação conjunta dos diversos agentes envolvidos (militares, policiais e empresas de telecomunicações), em particular sobre o compartilhamento de informações gerenciais e de segurança sobre a rede.
- 2) Utilizar os recursos do Fust. Para tanto, seria relevante a aprovação, pela Câmara dos Deputados, de projeto de lei originário do Senado Federal (PL nº 1.484, de 2007), que possibilita a utilização de recursos do fundo de serviços prestados em regime privado, entre eles os de provimento de conexão à internet em banda larga.
- 3) Homogeneizar as legislações estaduais e municipais na instalação da infraestrutura de suporte dos serviços de telecomunicações. Para tanto, seria relevante a aprovação, pela Câmara dos Deputados, de projeto de lei originário do Senado Federal que disciplina a matéria (PL nº 5.013, de 2013).
- 4) Alterar o modelo tributário do setor, principalmente no que diz respeito ao ICMS. Sugestão de apresentação de proposta de Emenda à Constituição (PEC) que altere o art. 155 da Carta Magna, possibilitando ao Senado Federal estabelecer limites às alíquotas do ICMS para serviços de competência da União, inclusive telecomunicações, considerados, por lei, essenciais. (PEC)

V – TRANSPORTE DE CARGA

Recomendações ao Poder Executivo:

- 1) Diminuir os níveis decisórios, tendo em vista a existência, atualmente, de muitos atores intervenientes nos processos na área de infraestrutura de transporte. No mesmo sentido, deve-se buscar harmonizar a atuação dos órgãos envolvidos.
- 2) Incluir o Programa de Segurança Ferroviária (PROSEFER) no PAC.
- 3) Assegurar a disponibilidade de engenheiros e demais profissionais no corpo técnico dos órgãos do Executivo em qualidade e quantidade necessárias para enfrentar os desafios da área.
- 4) Elaborar planejamento integrado e sistêmico para todo o setor de logística e transportes, tendo como referência as boas práticas de planejamento dos setores elétrico e de telecomunicações.
- 5) Fortalecer participação da iniciativa privada na elaboração de projetos, destacando a necessidade de regulamentação, mediante decreto do Poder Executivo, do art. 21 da Lei nº 8.987/1995.
- 6) Buscar tratamento isonômico na formação de recursos humanos para o setor aquaviário em relação aos demais setores.

Recomendações ao Poder Legislativo:

- 1) Criar grupo de trabalho com a incumbência de propor uma Lei Geral que disponha sobre a organização dos serviços de transportes, a estrutura governamental do setor e outros aspectos institucionais envolvidos.
- 2) Alterar a legislação de obras públicas de forma a viabilizar que os prazos para execução de serviços de manutenção de obras sejam compatíveis com a vida útil dos projetos. (PL)
- 3) Elaboração de norma geral para instituir, por lei, a responsabilização – nos moldes da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) de engenheiros, arquitetos e agrônomos no âmbito dos

CREAs – de servidores públicos que atuam nas áreas de fiscalização, controle e auditoria, por prejuízos causados em obras com recursos públicos, em virtude de seus relatórios, pareceres ou decisões. Obs.: Proposta individual do Coordenador, debatida no grupo, mas não constante do relatório da mesa-redonda. (PL)

Recomendações a outros entes federativos, ao Judiciário ou a mais de um Poder ou ente federativo:

- 1) Eliminar excessos de controle de meios (desburocratização dos processos de concessão e licitação) e reduzir os níveis de decisão nos licenciamentos e harmonização entre eles.
- 2) Assegurar o papel institucional das agências regulatórias e garantir sua efetiva independência financeira e administrativa, sua autonomia decisória e a competência técnica dos quadros permanentes e da diretoria.
- 3) Avaliar mecanismos para simplificar e melhorar a competitividade da navegação interior e de cabotagem técnica dos quadros permanentes e da diretoria.
- 4) Elevar o nível de investimento federal em infraestrutura de transportes, contemplando também as redes estaduais e municipais.
- 5) Garantir o uso múltiplo das águas de modo a não inviabilizar a navegação interior.
- 6) Fortalecer o papel da autoridade portuária.

VI – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Recomendações ao Poder Executivo:

- 1) Capacitar e fornecer assistência técnica, por parte da União, para elaboração de projetos municipais, que devem estar integrados com o planejamento sistêmico da mobilidade.

- 2) Prorrogar as outorgas existentes, com aproveitamento dos investimentos e da infraestrutura privados (intermunicipal e interestadual).
- 3) Estabelecer, no ordenamento interno, os mesmos limites de peso e dimensões aplicados ao ônibus no transporte internacional de passageiros no âmbito do Mercosul, por meio de Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas (Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010) – intermunicipal e interestadual.
- 4) Viabilizar investimentos em ampliação, manutenção e construção de aeroportos, controle de tráfego aéreo e desenvolvimento de novas rotas aéreas (aviação civil).
- 5) Criar um novo fundo nacional do desenvolvimento do transporte urbano.

Recomendações ao Poder Legislativo:

- 1) Alterar a legislação da CIDE-Combustíveis, para que os recursos sejam destinados a baratear a tarifa do transporte coletivo de passageiros. (PL)
- 2) Aprovar o REITUP (Regime Especial de Incentivos para o Transporte Urbano de Passageiros), com redução das tarifas, isenções de impostos e outros incentivos ao transporte coletivo de passageiros. (PL)
- 3) Adotar a 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 6.580/2013 (PLS nº 29/2012), de autoria do Senador Acir Gurgacz.
- 4) Criar Grupo de Trabalho de especialistas no âmbito da CI, para atualizar o Código Brasileiro da Aeronáutica.
- 5) Aumentar o limite de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, como forma de se promover a redução de custos. (PEC)

Recomendações a outros entes federativos, ao Judiciário, ou a mais de um Poder ou ente federativo:

- 1) Realocar o 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.
- 2) Criar fontes alternativas de financiamento para o transporte coletivo de passageiros: recursos orçamentários de maneira geral (subsídios).
- 3) Instituir uma planilha nacional de custos, metodologia a ser adotada por todos municípios que desejam ter acesso às desonerações federais; obrigatoriedade de dar publicidade às planilhas de custos das empresas, permitindo um maior controle social sobre a formação dos valores da tarifa.
- 4) Formar 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 dos sistemas.
- 5) Prever serviços de mobilidade específicos que atendam de forma individualizada às pessoas com deficiência em vez de adaptação obrigatória de todo o sistema de transporte coletivo: infraestrutura e veículos.
- 6) Desonerar a carga tributária da cadeia produtiva do transporte, em especial do ICMS sobre a tarifa, nos moldes do serviço de transporte aéreo; equalização do ICMS sobre óleo *diesel* entre os estados em 4% (intermunicipal e interestadual).
- 7) Equalizar o ICMS sobre óleo *diesel* entre os estados em 4% (aviação civil).
- 8) Abrir diálogo junto à Petrobras para revisão da fórmula de precificação do QAV (aviação civil).

VII – SANEAMENTO, ABASTECIMENTO DE ÁGUA E IRRIGAÇÃO

Recomendações ao Poder Executivo:

- 1) Elaborar uma Política Nacional de Segurança Hídrica voltada para a construção e o gerenciamento de reservatórios de usos múltiplos.

Recomendações ao Poder Legislativo:

- 1) Alterar a Constituição para sanar os problemas decorrentes da dominialidade, particularmente o dos rios estaduais que deságuam em rios federais e o da existência de barragens e transposições feitas pelo Governo Federal. (PEC)
- 2) Alterar a Lei de Recursos Hídricos para determinar que os planos de recursos hídricos sejam indutores do planejamento dos diferentes órgãos setoriais e vinculantes para os estados, e que considerem as potencialidades econômicas das bacias. (PL)
- 3) Alterar a Lei de Recursos Hídricos para possibilitar que os recursos financeiros provenientes da outorga sejam utilizados em instrumentos de incentivo para a atuação do setor privado na qualificação da gestão de recursos hídricos. (PL)

Secretaria de Editoração
e Publicações – SEGRAF

SENADO
FEDERAL

