



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

REUNIÃO

30/08/2023 - 17ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 17ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 30 de agosto de 2023.

Objetivo e diretrizes da reunião.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa, com o objetivo de debater sobre a Ferrovia Ferrogrão, que pretende desenvolver as Regiões Norte e Centro-Oeste, em atendimento ao Requerimento nº 16, de 2023, da CDR, de autoria do Senador Zequinha Marinho.

Convido para tomar lugar à mesa os seguintes convidados: Guilherme Quintella, CEO da Estação da Luz Participações. *(Pausa.)*

Está aqui? *(Pausa.)*

Ah! Esse vai participar remotamente. Já está aqui à nossa frente.

Maryane da Silva Figueiredo Araújo, Diretora do Departamento de Obras e Projetos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, do Ministério dos Transportes;

Elisângela Pereira Lopes, Assessora Técnica da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

Ainda de forma remota, temos o Sr. Flávio Acatuassú - não precisa dizer que é um nome indígena -, Presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport).

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211.

O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que foram utilizadas pelos expositores.

Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer uso da palavra por até dez minutos, mas aviso aqui que seremos tolerantes, e V. Sas. poderão dispor do tempo necessário para fazer suas exposições.

Ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos para fazerem suas perguntas ou comentários.

Exposições iniciais.

Com a palavra, o Sr. Guilherme Quintella, CEO da Estação da Luz Participações (EDLP).

Com a palavra, o Sr. Guilherme Quintella.

O SR. GUILHERME QUINTELLA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muito bom.

Boa tarde, Senador! Boa tarde, senhores! Boa tarde, Senador Marcelo Castro! Muito obrigado pela oportunidade desse convite que nos foi feito para falarmos de um projeto tão importante como o projeto da Ferrogrão. Queria agradecer também ao Senador Zequinha Marinho pelo grande trabalho que vem fazendo em prol do desenvolvimento do Estado do Pará e das questões logísticas do Pará; cumprimentar todos os senhores presentes, a Maryane Figueiredo; cumprimentar

também o Flávio Acatauassú e a Elisângela Pereira Lopes, da CNA. É um prazer muito grande estar aqui conversando com os senhores sobre um projeto tão importante quanto o projeto da Ferrogrão.

Eu, Senador, se o senhor me permite, antes de mais nada, queria me desculpar por não estar presente aí, em Brasília, no Senado, nessa Casa tão importante para as decisões nacionais, mas, como eu tive a oportunidade de comunicar à sua assessoria, eu estou recebendo hoje um grupo de investidores alemães aqui, no Brasil, em São Paulo, propriamente dito, e tive que ficar aqui, por conta do atendimento a esse grupo de investidores alemães que estão passando aqui pelo nosso país.

Bom, eu gostaria de contextualizar, se o senhor me permite, um pouco, como é que surgiu o projeto da Ferrogrão. O projeto da Ferrogrão, na verdade, é um projeto que teve já algumas fases importantes. A primeira vez em que o projeto foi incluído no Plano Nacional de Viação, ainda na época, foi em 1938, em que se pretendia fazer uma ligação ferroviária ligando Cuiabá até Santarém. Depois disso, esse projeto passou por outras iniciativas, pela iniciativa do então empresário Olacyr de Moraes, na construção da Ferronorte, que foi uma ferrovia concebida, idealizada e iniciada por ele, que iria ligar aqui, ao Estado de São Paulo, através da ponte de Aparecida do Taboado e Santa Fé, que liga Aparecida do Taboado, no Mato Grosso do Sul, a Santa Fé, num eixo que ia em direção a Cuiabá, passando por Rondonópolis, indo a Cuiabá. De Cuiabá, ele tinha duas derivações: uma indo até Santarém e outra indo até Porto Velho. Estou falando isso, que, mais ou menos, aconteceu nos anos 90, final dos anos 90, e o empresário Olacyr, que era um visionário e que teve uma responsabilidade muito grande pela implementação da soja no Brasil, do algodão no Brasil, vislumbrava, então, a possibilidade de escoar produtos produzidos no Estado do Mato Grosso por esse canal ferroviário, ferro-hidroviário, na verdade, ligando a região do Rio Tapajós e do Rio Madeira para escoar essa soja.

Depois, mais tarde, em 2012, o Governo brasileiro lançou um novo modelo regulatório que tinha duas novas vertentes: uma vertente do gestor de infraestrutura ferroviária e uma do gestor do operador ferroviário independente. E ali o Governo pretendia, então, implementar dez novos trechos ferroviários. E aí nós tomamos a iniciativa, com um grupo de empresas associadas ao agronegócio, de fazer um estudo de quais desses dez trechos que o Governo estava lançando que deveriam ser os trechos que mais impactariam o agronegócio brasileiro.

Esses dez trechos que o Governo estava lançando tinham uma ferrovia que era a Fico, que era a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, que saía, na época, da Norte-Sul e ia em direção ao oeste até a cidade de Porto Velho, com passagens por Água Boa, por Lucas do Rio Verde, depois Sapezal, Vilhena e chegando até Porto Velho. Esse era um projeto, o Governo estava lançando um projeto em duas etapas, uma etapa que era de Lucas do Rio Verde até a Norte-Sul.

E o que nós fizemos foi fazer um grande estudo de logística no Brasil inteiro. Nós juntamos essas empresas que representam mais de 85% do transporte de soja e de milho no Brasil e fizemos um estudo da seguinte maneira: nós fizemos uma projeção de crescimento de área plantada, de safra e de exportação de soja. Na época, estamos falando em 2013, quando nós começamos o projeto. O projeto, este ano, fez dez anos que nós iniciamos desse jeito. No dia 5 de maio de 2013, nós assinamos esse documento, onde nós estudamos a projeção de crescimento da safra e de exportação de soja de cada município do Brasil, de 14 estados brasileiros, desde o Rio Grande do Sul até o Estado do Maranhão. E, nesses estados, nós fizemos uma projeção de crescimento de safra de município a município.

Então, pegamos lá e com algumas análises, em 2020, uma previsão de safra para 2020 e de exportação em 2020 - nós estávamos em 2013 -, em 2030, 2040 e 2050. E aí, nós usamos todos os projetos que o Governo detém e que estão no Plano Nacional de Transportes, ou estavam, em 2013, no Plano Nacional de Transportes, e fomos escolhendo e implementando esses projetos num cronograma de 2015 até 2050. Em todos os projetos. Não estou falando do projeto que, na época, o Governo tinha, da navegação do Araguaia e outras navegações: navegação do Teles Pires, no Mato Grosso; navegação do Madeira; do Tapajós, que já ocorria na época, mas incrementando essa navegação.

Todas as ferrovias que o Governo tinha no projeto do Ministério dos Transportes, que estavam no *pipeline* na linha de construção do projeto do Ministério dos Transportes, e fomos vendo qual que seria o caminho em 2020, 2030, 2040 e 2050, que cada município ia escolher para exportar sua soja ou seu milho e levar para os grandes centros consumidores; qual seria o caminho com a projeção de crescimento de safra e com a implementação dessa infraestrutura; qual seria o caminho que cada município ia escolher para que seus produtos de exportação chegassem até o norte da Europa e até a Ásia, especificamente até Xangai, na China. Nós adotamos Xangai, na China, com uma participação na época de 60% de exportação para a China e 40% para o norte da Europa.

No Rio Grande do Sul, no Paraná, em São Paulo, as evidências são as mesmas atuais. O Porto de Paranaguá será o grande porto do Paraná até 2050. O Porto de Rio Grande; grande estuário de exportação do produto da produção agrícola do Estado do Rio Grande do Sul. E assim foi. E a grande questão era o que iria acontecer no Estado do Mato Grosso.

O Mato Grosso já era, na época, o maior produtor de grãos do Brasil, com um crescimento muito acima dos outros estados. No Mato Grosso, o que nós identificamos é que 44% da soja do Mato Grosso iria sair pela BR-163, que, na época, ainda

não era asfaltada, mas que tinha uma projeção de se asfaltar, de se terminar o asfaltamento daquela rodovia que liga Cuiabá até Santarém, mais especificamente do trecho Sinop até Santarém, passando por Miritituba, pelo distrito de Miritituba, no Município de Itaituba. E este seria o grande estuário, seria o grande corredor de exportação do Mato Grosso: a BR-163, nessa saída em direção aos portos do Arco Norte. Prevemos já isso em 2020, quando imaginávamos que o asfalto já estaria pronto.

Nós aqui, na empresa... A nossa empresa chama-se Estação da Luz Participações. Para quem não é daqui de São Paulo e talvez não saiba, Estação da Luz é a principal estação ferroviária da cidade de São Paulo. Eu trabalho nesse setor há mais de 35 anos, no setor de logística e infraestrutura de transportes, ligado ao agronegócio.

Então, eu sugeri ao nosso time técnico que fizesse uma viagem de Cuiabá até Miritituba para entender se existia a possibilidade de, em vez de o Governo duplicar a BR-163 inteiramente, integralmente, o que poderia ser feito se nós substituíssemos a duplicação da BR-163 pela implementação de uma ferrovia, no mesmo lugar da duplicação, já que a duplicação da BR-163 se dava especialmente para o transporte de grãos, o transporte rodoviário de grãos, subindo, e de fertilizantes, descendo, e de outros produtos.

A nossa constatação foi uma constatação bastante positiva do ponto de vista de engenharia no sentido de que nós saímos dali, de Sinop, da região de Sinop, Lucas do Rio Verde, numa altitude de aproximadamente 400m a nível do mar. Chegamos a Miritituba numa altitude de 70m a nível do mar, o que dá uma ferrovia, do ponto de vista de exportação, muito favorável, com rampas - que depois nós pudemos identificar - muito favoráveis no sentido de exportação.

Então, ela tinha um relevo superimportante para a ferrovia, porque ela não tinha... As ferrovias daqui, do Sudeste, como os senhores sabem, têm que sair de quase 700m, 800m a nível do mar e em 30km chegar a zero, que é onde são os portos. Então, tem um esforço energético da transposição da Serra do Mar muito exigente do ponto de vista ferroviário, do ponto de vista rodoviário também, por conta da Serra do Mar aqui, nessa região Sudeste. E lá, não; lá tinha uma topografia muito favorável para implantar uma ferrovia.

A segunda coisa que era muito importante na implantação dessa ferrovia, que os técnicos identificaram, é que não tinha obras de aço especiais importantes. Quando a gente fala de Amazônia, a Amazônia tem grandes rios, grandes desafios de transposição desses rios, mas ali, paralelo à BR-163, praticamente no acostamento da BR-163, que é onde se pretende fazer a Ferrogrão, não tinha grandes obras de aço especiais. É uma ponte em Peixoto de Azevedo, ainda no Estado do Mato Grosso, que é a maior obra de aço especial, que dá algo como 250m de comprimento. Essa ponte é relativamente simples de ser construída, sem nenhuma dificuldade.

A terceira coisa que é importante é que essa área lindeira à BR-163 já está praticamente quase toda antropizada. Então, não tem desmatamento nessa área. Essa área é uma área beirando a BR-163. Ela já foi praticamente desmatada já há muitas décadas, desde a implantação da rodovia, nos anos 60. Ela já foi antropizada. Então, ela não tem lá uma grande questão de desmatamento.

E a quarta coisa muito interessante para o projeto é que a própria BR-163 poderia servir de estrada de serviço para a construção da ferrovia, o que também baratearia e reduziria os impactos ambientais dessa ferrovia.

Bom, então, nós fizemos aqui uma simulação de substituir a duplicação da BR-163 pela implementação de uma ferrovia de carga, com carregamento da ferrovia no Mato Grosso, chegando até o Porto de Miritituba, no Distrito de Miritituba, no Município de Itaituba, no Pará.

E o interessante dessa implementação dessa grande facilidade é que, ao substituí-lo, substituímos a rodovia pela ferrovia, nós teríamos uma redução de R\$60 em moeda de hoje - foram identificados US\$12 por tonelada - no custo logístico médio de todo o Estado do Mato Grosso. Então, isso facilitaria muito a exportação, incrementaria muito a competitividade para o Estado do Mato Grosso, especialmente daquela região centro-norte, que seria bastante atendida por essa ferrovia.

E aí nós fizemos, então, a sugestão ao Governo Federal de colocar mais um trecho naquilo que era o rio, que era o parque da época, e o Governo acatou, então, nosso pedido, fez o chamamento público para que nós apresentássemos um estudo completo sobre o projeto da Ferrogrão.

Acho que meu tempo se esgotou aqui. Estou aqui à disposição dos senhores para melhor andamento da nossa reunião.

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - V. Sa. precisa de mais algum tempo para concluir a sua explanação? Se precisar, pode utilizar.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) - Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Pois não, nobre Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Eu não sei se eu posso fazer uma indagação para o Guilherme...

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Pode.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT) - Pode?

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Claro. V. Exa. é quem manda aqui.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Que que é isso...

Muito obrigado, Presidente Marcelo, demais convidados aqui desta audiência...

Meu caro e estimado amigo Zequinha Marinho, eu queria fazer só uma indagação para o Guilherme aí. Conheço bem esse assunto, até por conta que ele falou dessa ponte, sobre o Rio Peixoto, de Peixoto e Azevedo, que eu construí quando fui Governador, lá em 1994. Dia 20 de dezembro de 1994 que eu a inaugurei. É uma ponte extremamente importante da travessia para atender ali não só a Peixoto, Matupá, Guarantã, em direção, naturalmente, aos portos da Calha Norte. Mas eu quero fazer apenas uma indagação.

O que é que acontece, Guilherme? Eu não sei qual o prazo, mais ou menos, que seria possível, naturalmente, para a execução dessa tão importante ferrovia, que demanda Sinop até o Porto Miritituba.

Outra: eu não sei se o senhor tem conhecimento... Essa rodovia do trevo da Santa Helena até o Porto de Miritituba, até Santarém, foi concessionada, hoje ela é "pedagiada", e quem é o detentor da concessão é a Via Brasil. Entretanto, o movimento hoje está sendo tão grande, tão grande, está insuportável. Não só está insuportável o trecho do Trevo do Lagarto, Sinop, até o trevo da Santa Helena, que se chama "a rodovia da morte". E isso está acontecendo também no trevo da Santa Helena, que ele conhece muito bem, até a divisa do Mato Grosso com o Pará, que é algo parecido, em torno, mais ou menos, de 250km. Você conhece bem lá, Guilherme.

Eu indago: nesse caso, a concessionária, a empresa Via Brasil está negociando com o Ministério da Infraestrutura... Já tive umas informações de que, quando foi "pedagiada" essa rodovia, esse trecho do trevo de Santa Helena até o Pará, foram por dez anos. Como está insuportável o tráfego, a empresa, a concessionária, está negociando, com o Ministério da Infraestrutura, a prorrogação, pelos próximos mais 20 anos - seria uma concessão por 30 anos -, para fazer essa duplicação nos primeiros 250km, que pegam não só ali, a cidade de Santa Helena, depois vem Terra Nova do Norte, vem Peixoto, vem Matupá, vem Guarantã, e assim por diante, após a nossa divisa com o Pará.

Eu indago: nesse caso, particularmente, ela talvez, eu imagino, teria uma dificuldade maior... Quando você fala de fazer a Ferrogrão, nós não podemos perder de vista a questão de transporte também rodoviário. Ali é um movimento em que trafegam, hoje, algo parecido... em torno de 15 mil carretas nesse trecho, na direção de Mato Grosso a Santarém. Evidentemente, ademais, que dessem para os portos, porto de Santos, Paranaguá, e assim por diante. Fazem o desembarque aqui em Rondonópolis, que está lá o terminal da Ferronorte...

E eu indago: como é que vai ficar esse assunto, se o Ministério da Infraestrutura prorrogar por mais 30 anos, for feita essa duplicação até a divisa com o Pará... Você não vai inviabilizar também... Uma coisa inviabilizaria a outra: o transporte rodoviário e, por conseguinte, o transporte ferroviário.

Essa é a indagação que eu faço ao senhor, Guilherme, em relação a essa minha indagação, com que eu me dirijo, de forma muito prática. Se pudesse me dar essa informação...

Muito obrigado.

Obrigado, Presidente.

O SR. GUILHERME QUINTELLA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Pois não.

Primeiro, é uma honra muito grande estar aqui com o senhor, Senador Jayme Campos. O senhor se confunde com a história recente do Estado de Mato Grosso, com grandes realizações em todas as suas jornadas na gestão pública, tanto no Senado como no Governo, em todas as frentes que o senhor fez, e o senhor conhece isso, esse estado, especialmente essa região, como poucos.

Realmente, o que não tinha sido previsto, Senador, quando nós fizemos o estudo, era o grande crescimento da segunda safra. Nós estávamos ainda em 2012, 2013, e o crescimento da segunda safra não tinha sido tão importante, como acabou se verificando nos dias de hoje. Então, realmente, houve uma explosão da demanda. O senhor está falando aí. A rodovia hoje está com uma demanda 40% acima da demanda projetada quando da sua concessão, há dois ou três anos, pouco tempo atrás.

O senhor repare que - e o senhor sabe bem disto - o incremento do ano passado para este ano, na exportação do primeiro trimestre de 2023, foi de 23% em relação à exportação do ano passado. Então, eu acho que tanto a rodovia quanto a ferrovia, tudo tem seu tempo de implementação, e acho que o Governo - acredito, mas não posso afirmar para o senhor, e aqui a Mary, Diretora do Ministério dos Transportes, pode dar uma explicação maior - deve estar verificando a possibilidade de discutir com o concessionário quais as melhorias seriam necessárias para atender a uma demanda já presente, momentânea.

Isso não implica uma desestruturação da ferrovia. Nós estamos falando de ferrovias por cem anos. As ferrovias foram implantadas aqui, na Região Sudeste, há quase duzentos anos. Foram todas elas implantadas em 1860 - está aí com 160, 170 anos a implantação. Então, ferrovia vai ficar para sempre. Eu acho que uma coisa não exclui a outra. E acho que a rodovia, de repente, pode dar uma resposta mais rápida, mas a ferrovia dá uma resposta estruturante. Os custos ferroviários são muito reduzidos em relação aos rodoviários, e as questões ambientais também, acho, fazem com que a ferrovia não deixe de ser uma prioridade para escoar essa soja do centro-norte do Mato Grosso por esse canal, por Miritituba.

Então, entendo o que o senhor está falando - com o senhor, então, não tem nem o que discutir. Acho que é muito importante que o Governo trate desse assunto, como eu sei, sem muito detalhe, que ele está discutindo esse assunto com o concessionário, para entender como é que poderá melhorar o nível de serviço dessa rodovia.

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Eu queria convidar o Senador Zequinha Marinho para presidir esta sessão, uma vez que ele foi o autor do requerimento e eu vou ter que sair para também fazer parte da Comissão Mista de Orçamento. Então, passo aqui a Presidência para o nosso grande Senador representante do Estado do Pará. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Fala da Presidência.) - Eu sei quantas coisas você tem que fazer.

Quero cumprimentar aqui nosso pessoal da mesa: Elisângela, Maryane, meu querido amigo Flávio Acatauassú...

E, neste momento, nós vamos passar a palavra... Agradecemos também, naturalmente, ao Dr. Guilherme Quintela.

E agora vamos passar ao nosso próximo expositor, Dr. Flávio Acatauassú, Presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport).

V. Exa. tem até dez minutos para a sua exposição.

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ (Para expor.) - Boa tarde.

Senador Zequinha Marinho, é um prazer estar aqui novamente, agradecendo o seu convite, para discutirmos um tema tão importante, principalmente para o nosso Estado, paraense que somos, na pessoa de quem eu gostaria de parabenizar os demais aqui presentes.

O tema Ferrogrão está sempre muito voltado para a questão logística, e é importante a gente entender um pouco quando se fala em logística.

A logística, quando foi criada pelas Forças Armadas, não se preocupava com alguns componentes. Eles se preocupavam em abastecer a tropa com munição, com suprimento, com arma, e o custo era ganhar a guerra.

Recentemente, o conceito logístico tem envolvido outros parâmetros que são tão mais importantes: o primeiro deles é custo, o segundo é volume e o terceiro é prazo. Então, eu brinco dizendo que a logística não tem lógica. Para vocês terem uma ideia, eu vou dar apenas um exemplo.

Nós temos, hoje, associadas nossas que saem pelo Arco Norte, pelo Arco Amazônico, lá do porto do Pará, para ir para a costa oeste mexicana, e, aparentemente, o melhor caminho seria passar pelo Canal do Panamá, só que os custos envolvidos para passar pelo Canal do Panamá tornam essa operação impraticável. Então, o navio sai do Estado do Pará, navega sete dias, contorna o Estreito de Magalhães, sobe o Pacífico e chega à costa oeste mexicana por US\$250 mil mais barato do que se fosse passar pelo Canal do Panamá, um único navio.

Então, logística não tem lógica. Tem custo, tem volume e tem prazo. E, quando a gente fala em custo, existem dois custos que são fundamentais na logística. O primeiro é o custo direto, é a matemática, por onde é mais barato, por onde é mais simples, menos burocrático, mas, quando se fala em Ferrogrão, eu não posso me furtar de falar do custo indireto, que é o custo de não fazer a Ferrogrão.

Eu sou paraense, nascido, criado, formado, doutorado pelo Estado do Pará e tive a oportunidade de conhecer as grandes cadeias logísticas da Europa, da América do Sul e da América do Norte e, mais recentemente, próximo aqui do nosso dia a dia, as transformações que ocorreram com grandes obras, como Tucuruí, que foi meu primeiro emprego, e, depois, mais recentemente, com a mineração em Oriximiná, Mineração Rio do Norte. Depois, houve a transformação que Altamira sofreu em Belo Monte, também uma outra obra muito polêmica - e quem conheceu Altamira há dez anos não conhece

mais Altamira hoje: você encontra uma cidade pujante, com arranha-céus, com praia artificial, com viadutos, com pontes, coisas que eram impensáveis há dez anos, antes da Hidrelétrica de Belo Monte.

E agora está acontecendo, estamos sentindo essa mesma transformação em Itaituba.

Quem esteve em Itaituba, algum tempo atrás, via uma cidade que era movida pelo ouro - porque houve um grande surto de ouro uns anos atrás, algumas décadas atrás, em Itaituba - e que hoje está ansiosa por grandes projetos. E ela vem se desenvolvendo graças aos terminais portuários da margem direita, no distrito de Miritituba. Então, hoje, toda a economia daquela região gira em torno dos portos.

Você pode falar mal de qualquer pessoa, só não pode falar mal dos portos, porque os portos estão empregando, os portos estão elevando o IDH, os portos estão gerando impostos, os portos estão gerando renda.

E aí vimos com a situação da Ferrogrão.

Compartilhando com que o Guilherme falou há pouco, os modais de transporte não são excludentes, eles são complementares. Você não tem como sair das plantações ou dos polos produtores e chegar a uma periferia ferroviária se não for com rodovia, através de caminhões. Você não pode oxigenar um porto nos volumes que estamos falando aqui, algo em torno de 40 a 50 milhões de toneladas por ano, se não for através de um modal que comporte isso - no caso, a ferrovia. E você não tem como oxigenar os terminais de transbordo, porque você não chega de ferrovia até os principais portos se não for por hidrovia. Então é uma cadeia que está interligada, e uma depende da outra.

Só que, quando a gente vai para o custo indireto, a pergunta que a gente tem que fazer é: qual é o maior custo que a gente vai pagar? O de fazer a ferrovia ou o de não fazer a ferrovia? - dentro de um bioma amazônico sensível e que hoje está em pauta em todas as imprensas do mundo.

Eu sou paraense, eu vejo cada vez que aumenta a volumetria na BR-163. Nós estamos falando agora, este ano, em 2023, de 30% a mais em relação ao ano de 2022. Nós transportamos pela BR-163, no ano passado, 15 milhões de toneladas para os portos de Miritituba. Este ano, já estamos com 30% a mais. Então, este ano a gente vai praticamente chegar quase que à capacidade operacional nominal de uma rodovia sem duplicação, que é de 20 milhões de toneladas por ano. E, à medida que essa volumetria vai aumentando, tudo o que não é bom vem a reboque. Vêm as coisas boas, como eu falei há pouco, divisão de emprego, renda, imposto, oportunidade, mas vêm as coisas ruins. Nós, que somos mais - não digo idosos - vividos, mais experientes, acompanhamos essa transformação na BR-010, na Belém-Brasília; acompanhamos na BR-230, na Transamazônica; e estamos acompanhando agora, na BR-163, as famosas espinhas de peixe, que são as estradas transversais vicinais ao eixo principal, que fomentam a grilagem de terra, o desmatamento ilegal, o garimpo ilegal... Também fomentam a questão do tráfico de drogas e de substâncias ilícitas e a questão da prostituição infantil. Tudo isso vem a reboque de quando você abre numa área que tem um potencial não só mineralógico, como também de riquezas naturais muito grandes. Isso é inevitável. E o Governo não tem condições de fazer enfrentamento a isso.

Se você faz a opção de jogar uma ferrovia, pelo menos, de um lado de uma rodovia dessa, dentro da faixa de domínio, você já mitiga, de cara, 50% dos malefícios que são inevitáveis num processo de desenvolvimento dentro de um bioma desse tipo.

Fazendo uma conta rápida, considerando a volumetria do ano anterior - 15 milhões de toneladas -, se hoje a Ferrogrão estivesse posta, nós estaríamos tirando 950 mil toneladas de CO2 por ano, da rodovia. Aí você me diz: "Ah, mas a ferrovia vai matar a rodovia". Não, não vai matar. Nós já estamos chegando à capacidade operacional da rodovia, que é 20 milhões. A nossa capacidade instalada hoje portuária é 58 milhões, e já estamos pensando nas expansões, que já estão em projeto, para mais 42 milhões. Então, vem a pergunta: por onde vão escoar todos esses 90 milhões de toneladas que estamos prevendo para os próximos 15 anos? Não é para daqui a 50 anos, é para os próximos 15 anos, nessa proporção que nós estamos crescendo.

Então, o que vai acontecer? Vai ser implantada a ferrovia e vai ter carga para a rodovia. Não esqueçam também os pequenos produtores, que não têm grande volume de carga concentrada. Esses vão ter que continuar acessando os portos pela rodovia. Não vão ter acesso à ferrovia porque a ferrovia não vai ter tantos pontos de parada como se gostaria.

Então, pessoal, o apelo que eu faço aqui é numa análise de quem é amazônica, de quem vive essa transformação, para que a gente pense no custo de não fazer a ferrovia, porque essa é uma conta que infelizmente não é o Governo Federal que vai pagar; quem vai pagar essa conta, essa conta social, essa conta local, é o Governo do meu estado, é o Governo do Estado do Pará, porque o projeto pode até ser federal, mas aquilo que não é albergado pelo poder público federal cai na conta, no colo do Governo do Estado do Pará.

Então, era um testemunho que eu queria dar para vocês, como profissional de logística, rodado, que vem acompanhando toda a implantação desses grandes projetos. E mais do que isso, a elevação do IDH. Nós estamos falando de uma região

oeste do Pará cujo IDH é baixíssimo, talvez só não seja mais baixo do que o da Ilha do Marajó, que anseia por projetos que possam vir a transformar a vida dessas pessoas.

Obrigado.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Sr. Presidente, se V. Exa. me permitir, gostaria de fazer uma...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Por gentileza. Com a palavra, o Senador.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Para interpelar.) - Só para um esclarecimento do expositor.

Eu não entendi bem. Quer dizer, um navio que saia de Miritituba para ir para a costa oeste do México, então ele pega o oceano, acessa o Oceano Atlântico, desce toda a costa, circunda a América do Sul, lá por Fernão de Magalhães, aí vai e sobe toda costa da América Latina até chegar ao México, e sai mais barato do que passar pelo Canal do Panamá, que está bem pertinho?

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - Afirmativo.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Como?

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - Afirmativo.

O custo de eclusagem hoje no Canal do Panamá é em média US\$9 por tonelada. Se o senhor for transportar um navio de 60 mil toneladas, ou melhor, uma conta redonda, um navio de 50 mil toneladas, que seria um panamax, que passa nas eclusas antigas do Panamá, é US\$450 mil para passar um navio. Então, é preferível você navegar sete dias de viagem, incluindo o que a gente chama de tempo de navegação, com mais todos os custos envolvidos de combustível, impostos, etc. e tal, sai por 250 mil. Você tem uma economia de US\$250 mil ao não passar pelo Canal do Panamá.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Então, seria mais prático do Mato Grosso já descer para o Porto de Santos, ou de Paranaguá, para de lá já pegar o navio, que já estava mais próximo, para ir para a Costa do Mel, ou então para ir para a China.

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - É. Mas aí tem um detalhe que é importantíssimo, se não fosse por ser um detalhe.

Como eu falei há pouco, na logística o que importa é custo. Por que os portos do chamado arco amazônico são tão competitivos? Porque mais da metade da cadeia logística dele é fluvial, é dentro d'água, e isso despenca o custo, aumenta a sustentabilidade e diminui o preço que você coloca na ponta.

Exemplo, que é outra dúvida que as pessoas colocam: "Ah, mas isso acontece com um navio?". Não, acontece com todos os navios. Não tem nenhum navio de granel que saia, seja pela Barra Norte, próxima do Amapá, seja pelo Canal do Quiriri, que passe pelo Canal do Panamá. Nem minério, nem granel passam pelo Canal do Panamá, por vários motivos.

O primeiro motivo é o elevado custo. Então, quando você tem uma carga de valor agregado elevado - automóvel, informática, contêiner -, você consegue diluir esse custo no preço da carga. Quando você tem uma carga de baixo valor agregado, que é o caso de *commodities*, fica muito alto esse preço para você diminuir, diluir no custo da tonelada cuja *commodity* é controlada, digamos assim, ou balizada pelas bolsas de valores de Chicago, da Europa, enfim. Este é o primeiro aspecto: o custo.

O segundo problema é o agendamento. Você tem um dia e uma hora para chegar com o seu navio lá. Se você chegar depois do horário previsto, você paga uma multa e ainda vai para o fim da fila. Esse é o segundo problema.

O terceiro problema está associado a esse segundo. Você só pode embarcar graneis vegetais e graneis minerais com a boca do porão do navio aberto. E na Amazônia chove todo dia. Então, às vezes, você programa para abastecer o navio, carregar o navio em três dias, mas leva seis. Aí eu perco a minha janela de agendamento.

E aí, respondendo por que a gente ainda consegue ser competitivo mesmo navegando 5 mil milhas a mais - pois os nossos portos fazem o mesmo caminho que faz o Porto de Santos e o de Paranaguá: contornam o Cabo da Boa Esperança, no sul da África, e se direcionam para o Oriente Médio, para a China, para a Índia, para onde tiver que ser -, é porque o custo da nossa logística interior é muito mais barato por ser fluvial. E aí você consegue, mesmo navegando 5 mil milhas a mais, ter um preço competitivo. Isso é quando o mercado é asiático; quando o mercado é costa leste americana, Europa ou África, aí nós somos imbatíveis.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Certo. Então, para ir para a China, embora mais distante, torna-se mais competitivo ir pelo Cabo da Boa Esperança, no sul da África.

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - Exatamente. Primeiro, é porque a distância é menor. Se você for cruzar pelo Canal do Panamá para ir para a China, o Pacífico é gigante. Você vai navegar mais milhas pelo Pacífico do que se contornar o Cabo da Boa Esperança. E, no nosso caso, a gente consegue ser competitivo porque a maior parte da cadeia interna é rodofluvial, ao passo que, em Santos e Paranaguá, é rodoferroviária. Se nós conseguirmos transformar essa matriz em ferrofluvial, aí nós vamos ter um preço que poderá incomodar os grandes mercados internacionais.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Já que eu estou aqui muito incomodando V. Sa... *(Risos.)*

E a possibilidade de uma ferrovia para ir direto para o Oceano Pacífico, saindo de Mato Grosso?

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Isso é com o Miguel.

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - Seria muito interessante. O problema é o obstáculo geográfico natural, a famosa Cordilheira dos Andes. Para você transpor a cordilheira, teria que ser uma obra tipo aquele túnel que passa ali em Lucerna, na Suíça. Seria uma obra de grande porte, mas seria uma solução. Tanto que existe hoje, ao lado do Canal do Panamá, para quem não sabe, uma ferrovia que cruza do Atlântico para o Panamá. E grande parte dos produtos da Zona Franca de Manaus não passa pela eclusa do Canal do Panamá também, porque não tem uma volumetria que justifique um grande navio. Eles param num porto no Atlântico e cruzam de ferrovia para o Pacífico. Essa ferrovia é muito utilizada, paralela ao Canal do Panamá.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Sim, mas parece que o canal vai continuar a competir, porque eu li recentemente que a China está querendo fazer um segundo Canal do Panamá.

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - Na verdade, é na Guatemala, seria na Guatemala esse canal.

No caso do Canal do Panamá, eles estão com um problema sério lá. Quando o canal tinha eclusas menores, ele conseguia fazer a eclusagem por gravidade. Eram três câmaras no Atlântico e três câmaras no Pacífico. E, com isso, o canal intermediário, que é um canal natural formado pelo Lago Gatún, mantinha o seu regime hidrológico, dado o volume de chuvas que caem no Canal do Panamá. Então, mesmo eclusando 50 vezes por dia, jogando água fora para o oceano, o regime de chuva repunha a água do Lago Gatún. As novas câmaras são muito maiores, e, durante os projetos, eles começaram a perceber que, se fosse eclusar por gravidade, era questão de tempo para o lago começar a baixar o seu nível ou até mesmo salinizar. Então, eles criaram um sistema de câmaras fechadas, como se fossem tanques laterais das câmaras de eclusagem, onde essa água é bombeada. Quando você quer baixar o nível, você transfere a água para o tanque; quando você quer subir o nível, você bombeia a água de volta. Isso, em tese, iria manter a água do Lago Gatún, só que, devido a alguns fenômenos climáticos, e mais recentemente o El Niño e a La Niña, está baixando consideravelmente a água do Canal do Panamá. Então, eles estão dando preferência agora para a eclusagem nas câmaras antigas, que perdem menos água do que na câmara nova.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Uma última pergunta aqui, e aí eu já me dou por atendido: o navio que sai carregado de minério de ferro do Porto do Itaquí, em São Luís, para a China vai pelo Atlântico?

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - Vai pelo Atlântico. E detalhe: ele só faz essa navegação no supernavio que cala quase 21m de calado. Tem pouquíssimos portos...

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Pelo Atlântico e pelo Índico?

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - Pelo Atlântico e pelo Índico, até a China. Só que ele não chega ao continente, ele chega ao porto flutuante. São pouquíssimos portos no mundo, em continente, que calam 20m, 21m. E desse porto-ilha ele transborda para o porto no continente, que tem 17,5m de calado.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Perfeito.

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ - É navegação ponto a ponto. Os nossos navios nem sempre fazem a navegação ponto a ponto. Você afreta dentro das câmaras do navio para mais de um dono. Então, às vezes, você sai com destino ao Mediterrâneo, esvazia dois porões no Mediterrâneo, passa o Canal de Suez, transborda mais um ou dois porões na Índia e até chegar à China, e vice-versa. Então, somente grandes navios com grandes calados é que permitem navegações ponto a ponto, sem fazer essas paradas. Quando você tem mais de um cliente, você tem que fazer paradas. Então, se você pensar

dessa forma, numa navegação pelo Pacífico você tem um problema de não ter onde parar. Se você tiver um sinistro a bordo, uma parada de máquina - é uma navegação muito pouco utilizada -, se você tiver o problema de um óbito ou de uma doença, você não tem onde fazer apoio, porque, da feita que você iniciar a navegação, você tem que chegar ao outro lado. Ao passo de que, quando você vem pela costa brasileira, cruza para a África, você vai o tempo todo apoiado até o seu destino. Então, os capitães preferem fazer esse tipo de navegação, primeiro, porque ficam mais apoiados e, segundo, porque vão fazendo escalas tanto na ida quanto na volta.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - Perfeito. Dou-me por atendido. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, Senador Marcelo.

Cumprimento aqui meu querido amigo Miguel, Deputado por muito tempo. Hoje trabalha com o Senador Confúcio Moura. No final aqui das palestras, está aberto para os questionamentos, Miguel.

Com a palavra, agora, a Dra. Maryane da Silva Figueiredo Araújo, Diretora do Departamento de Obras e Projetos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário.

Por favor.

A SRA. MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAÚJO (Para expor.) - Boa tarde a todos.

Eu trouxe uma apresentação. Ela é curtinha, mas seja talvez um resumo de várias informações e, principalmente, a situação atual do projeto dentro do Ministério dos Transportes. Vou aguardar o pessoal colocar. *(Pausa.)*

Preciso colocar no modo apresentação? Já está? *(Pausa.)*

Está, está joia. *(Pausa.)*

Este primeiro eslaide eu acho que, até pelo que já foi colocado aqui, é um resumo de informações mesmo do projeto. Ali a gente tem o traçado. É um empreendimento *greenfield*, não tem ainda nada em execução, entre Sinop e Itaituba, com 933km mais os ramais. Os investimentos estimados que a gente colocou aí na apresentação de R\$24 bilhões são uma revisão preliminar de fevereiro deste ano, mas eu vou falar um pouquinho mais dessa revisão, que está em curso. A capacidade inicial de carga é de 42 milhões de toneladas e a projetada, 58 milhões. Uma informação socioambiental é a de que não há sobreposição do traçado com terras indígenas ou comunidades quilombolas. *(Pausa.)*

Neste eslaide, a gente traz a relevância estratégica da ferrovia, que nada mais é do que os três pilares em que o ministério vem trabalhando para que sejam atendidos. São as três principais perspectivas para o projeto.

Há a perspectiva setorial, que é desenvolver - isso aqui eu acho que já ficou bem claro com as palavras do Flávio e do Quintella - um eixo logístico sustentável de escoamento do principal produto de exportação que é a soja. Mais à frente também, eu vou comentar que não é só esse produto, mas colocamos aí como principal.

Há a perspectiva territorial, indutora da requalificação socioambiental do Vale do Tapajós, como um mecanismo de combate ao desmatamento ilegal e às injustiças sociais. A gente está fazendo um trabalho neste momento de revisão do plano socioambiental da ferrovia. Entendemos que tem muitas melhorias a fazer. Também vou detalhar um pouquinho mais a situação do projeto à frente, mas isso é uma diretriz do ministério alinhada com os demais ministérios - Ministério dos Povos Indígenas, Ministério do Meio Ambiente. Então, é algo com que a gente está bastante preocupado.

E há a perspectiva de descarbonização, o que também já foi colocado aqui: promover e implementar a descarbonização da matriz de transportes através de uma nova logística de transportes orientada por baixa emissão de carbono e alta eficiência energética. Mais uma vez, os projetos rodoviário e ferroviário são sinérgicos, um não vem em detrimento do outro. Eles vão conviver, e pretendemos que eles convivam em conjunto, mas há essa perspectiva clara de descarbonização como um ponto relevante da implantação da ferrovia. *(Pausa.)*

Como objetivos, a gente selecionou alguns, os principais talvez.

O primeiro deles é consolidar um novo corredor ferroviário de exportação pelo Arco Norte. A importância eu acho que já foi muito bem colocada pelo Flávio.

Transportar não só soja, como falado anteriormente, mas milho, farelo de soja, óleo de soja, fertilizantes no retorno, açúcar, etanol, derivados de petróleo e outros.

Reduzir custos logísticos. Esse valor que a gente colocou é uma estimativa do estudo que estava finalizado. Pode ser que haja alguma alteração. Então, é necessário sempre falar como na ordem de R\$6 bilhões por tonelada transportada por ano.

Reduzir os custos com a conservação e a manutenção da infraestrutura rodoviária existente. Isso também é algo iminente. Com o carregamento da ferrovia, a manutenção e a conservação da infraestrutura rodoviária ficam facilitadas, certamente. Promover um transporte regulado de mercadorias, impedindo embarque de carga sem procedência e permitindo carga e descarga apenas nos terminais de transbordo. A gente já está pensando em colocar, na regulação, no contrato do concessionário, do futuro concessionário ferroviário, algo nesse sentido, um selo para a mercadoria, para impedir de fato que não tenha procedência o que for embarcado nos terminais. E é mais tranquilo, mais fácil de se fazer isso com uma infraestrutura ferroviária.

Gerar empregos diretos e indiretos, capacitando a mão de obra da região. Isso é algo também que está sempre nas políticas de trazer, não só ter uma obrigatoriedade de capacitação e contratação da mão de obra da região, então também está como objetivo.

E reduzir as emissões de CO2, como já colocado lá na relevância do projeto, mais uma vez, na ordem de 4 a 5 milhões de toneladas por ano, no início da operação. Essa é uma estimativa com o projeto da forma como ele foi concebido, que agora está em revisão.

Aí eu coloquei algumas características técnicas, eu não vou nem passar uma a uma, mas, se alguém tiver alguma curiosidade, são características de engenharia mesmo, rampa, bitola, o que foi projetado a princípio para a Ferrogrão. Se quiserem mais detalhes, eu posso passar, enviar, enfim, mas ainda está em revisão também.

Podemos passar.

E aqui eu acho que talvez seja a parte que responda a algumas perguntas da situação atual do projeto dentro do Ministério dos Transportes e fora, não é? Os processos foram suspensos, em março de 2021 - os processos administrativos da ferrovia -, por decisão cautelar do STF, apreciada na ADI 6.553. O que motivou essa ação de inconstitucionalidade foi uma medida provisória que foi convertida por lei que desafetava uma área de um parque onde o traçado da ferrovia vai passar.

Em maio deste ano, a gente foi autorizado novamente pelo STF a retomar a análise dos estudos e os processos relacionados à Ferrogrão, e o processo foi encaminhado também, nessa data, ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios do STF, onde ficou por 60 dias para discussão entre os autores da ação de inconstitucionalidade, o próprio ministério e convidados, além de outros assuntos que foram levados dentro do consenso do STF.

O consenso fecha um relatório, uma proposta final...

(Soa a campanha.)

A SRA. MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAÚJO - ... e hoje aguarda uma nova deliberação do Ministro Alexandre de Moraes. Enquanto isso, enquanto aguarda, os estudos ainda estão liberados, todo o procedimento está liberado, então o ministério solicitou à Infra S.A., que é a vinculada, que faz estruturação de projetos para o ministério, a continuidade tanto do processo de licenciamento ambiental quanto dos estudos técnicos para concessão.

A Infra S.A. já contactou a EP mista - que é a EDLP, representada aqui pelo Guilherme Quintella -, para que eles prossigam com a revisão do projeto. Solicitamos ao TCU sobrestar a análise do processo anterior, porque os estudos serão revisados, até que a gente protocole novos estudos. E, como uma novidade que foi discutida até no âmbito do Cesal, no STF, o ministério está organizando uma portaria em conjunto com grupos indígenas e interessados para recepcionar as demandas socioambientais ou via criação de um canal de abertura com a comunidade indígena, para interpretar, discutir com eles, tentar recepcionar e adaptar o projeto, no que for possível, dentro das leis ambientais e dos interesses das comunidades.

Então, essa é a situação atual, que eu queria trazer.

É bem sucinto mesmo, mas fico à disposição para tirar dúvidas e o que entenderem melhor.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, Maryane. Nós vamos precisar realmente conversar depois, logo em seguida.

Quero aqui registrar a presença de um grande amigo e promotor da logística da nossa região: o Edeon Vaz Ferreira, Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso. Seja muito bem-vindo. Tenho certeza de que sua presença aqui nos ajuda muito, vai contribuir muito.

Não me leve a mal, mas se você pudesse sentar nessa cadeira aqui, ao seu lado direito, só para poder enxergar ali o Miguel, que é outro entusiasta da questão logística, para a gente daqui um pouco trocar algumas ideias.

Antes que a Dra. Elisângela faça a sua exposição, eu queria só, Acatauassú, Maryane e também o Guilherme Quintella, que está remotamente, ler alguns questionamentos feitos pelo e-Cidadania, do pessoal que acompanha pela internet.

Meu caro Senador Mauro Carvalho, bem-vindo.

Ezequiel Silva, do Rio de Janeiro, diz: "Quais os ganhos para a sociedade com relação a empregos [e] desenvolvimento regional?"

A Juliana Ribeiro, de São Paulo, pergunta: "[...] [Que] impactos socioambientais a implementação do projeto pode causar?"

O Darlan Noronha, de Santa Catarina: "O projeto passará por terras indígenas?". Graças a Deus, não.

O João Victor, do Rio de Janeiro: "[...] [Que] ações serão tomadas para minimizar o impacto da poluição sonora e [o] atropelamento dos animais silvestres nas áreas de conservação?"

A Zelly Jenivaldo, da Bahia. "[...] [Quem] esse empreendimento irá beneficiar primordialmente [...]". Vou repetir: "[...] [Quem] esse empreendimento irá beneficiar primordialmente, os grandes produtores ou a população [em] geral, incluindo os pequenos produtores?"

Então, são algumas perguntas que já chegaram, mas daqui a pouco, com certeza, chega mais. Vocês já começaram a ouvir.

Nós vamos, agora, passar para a nossa última expositora, a Dra. Elisângela Pereira Lopes, Assessora Técnica da Confederação Nacional da Agricultura. Por favor, doutora.

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES (Para expor.) - Boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Boa tarde.

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES - Boa tarde, Senador Zequinha. Obrigada pela oportunidade, em nome do nosso Presidente da CNA, Dr. João Martins.

Algumas dessas perguntas eu conseguirei responder agora com a apresentação. Então, assim, a quem estiver *online*, que fez as perguntas, creio que poderei contemplá-los com essas respostas.

Bem, o tema da apresentação é a Ferrogrão, simples: Ferrogrão. Embora já existam iniciativas para mudar o nome dessa ferrovia, mas é isso aí. A Ferrogrão hoje é um projeto que é a menina dos olhos do setor agropecuário. Então, os produtores ali da região do Mato Grosso têm muito interesse em que esse projeto saia do papel efetivamente. E por que isso?

Se for passando para mim, eu agradeço. Eu peço para passar, por favor, que fica mais fácil.

Então, vejam, esse dado é muito interessante porque mostra como é que tem sido a evolução da produção de soja e milho no Brasil. Desde 2009, a CNA vem elaborando esse dado, e os números são surpreendentes. Para quem ainda não conhece esse mapa, o mapa do Arco Norte, divide o Brasil em dois, ali, no Paralelo 16. Significa que quem está situado ali, naquela região, pode opinar para descer para os portos do Arco Sul ou subir para os portos do Arco Norte.

Então, vejam que a produção, pela mancha de produção ali, em verde, em especial no Mato Grosso e no Matopiba, vem crescendo ao longo desses anos. Em 2009, essa produção ali era de 56 milhões de toneladas; no último dado, de 2022, passou para 169 milhões de toneladas. Então, é um crescimento expressivo. Só para se ter uma ideia, da safra anterior para a última, o crescimento de grãos foi na casa de 50 milhões de toneladas, lembrando que hoje o Mato Grosso é o maior produtor de soja e milho do Brasil, superando a Argentina. Esse foi o último dado. Então, se o Mato Grosso fosse considerado um país, hoje ele estaria em terceiro lugar na produção. Ele chutaria a Argentina, e estaríamos em terceiro lugar.

Isso porque essas produções... Perdão, essas áreas têm capacidade de crescimento, cada vez mais, só que a infraestrutura não tem acompanhado esse desempenho do agro nas regiões de novas fronteiras agrícolas. Mesmo assim, nós passamos a movimentar 52 milhões de toneladas de soja e milho nos portos do Arco Norte, quando, em 2009, eram só 7,2 milhões de toneladas. E esses 52 milhões superaram a movimentação em Santos. Em 2021, o Arco Norte e Santos ficaram empatados em 38 milhões de toneladas. No ano seguinte, o Arco Norte superou Santos.

Pode passar, por favor.

E como é que tem sido esse crescimento da produção em números? Isso é muito importante, porque, quando a gente fala em percentual, pode haver um engano. Vejam que a exportação no Brasil, em termos percentuais, no Arco Sul, cresceu... Perdão, ali a um erro. Ali é Arco Norte, Arco Sul - está invertido. No Arco Norte, cresceu 16,5% ao ano, e no Arco Sul, 7,1%. Quando a gente fala de tonelada, isso significa um crescimento de 3,5 milhões de toneladas, corrigindo lá embaixo, de novo, no Arco Norte, e 4 milhões de toneladas de grãos no Arco Sul.

Mas quando a gente fala de produção, é acima do Paralelo 16, ou seja, nas novas fronteiras agrícolas que o crescimento da produção tem acontecido. Isso fica muito nítido nesse gráfico de evolução da movimentação de grãos no Arco Norte.

Então, enquanto, em 2009, nós movimentávamos 7 milhões, passamos a mais de 50 milhões de toneladas, e vejam aí se sobressaindo os portos do sistema Belém, do sistema Itaqui, da Ponta da Madeira, que fica no Maranhão, em São Luís. Então, a movimentação de grãos vem crescendo cada vez mais, lá na ponta, lá onde se exporta.

E como está a infraestrutura para atender isso? E é aí que entram as ferrovias.

Esse dado é novo, é do Observatório da Infra S.A., mostrando a participação dos produtos nas ferrovias. Vejam que, quanto a grãos agrícolas, somente 18,3% da movimentação em ferrovias são destinados ao agronegócio, e 71,7%, ao minério, e 10%, aos outros produtos, mas na grande massa hoje movimentada, em ferrovias, o produto é o minério de ferro, e não os nossos grãos.

Cresceu? Cresceu. Vejam aí: em 2010 esse percentual era de 11%, e agora já atinge a 18%, mas não é suficiente, uma vez que, quando a gente fala em produção de soja e milho escoados pelos nossos modos de transporte, 85% ainda são pelo modo rodoviário.

E isso aumenta o custo. Então, aqui tem esse comparativo, realizado pelo Imea. Ele tem esse cuidado de fazer o comparativo do custo de frete. E o Flávio deixou isso muito claro, de que tudo depende, na logística, tudo depende. Vai depender da origem, do destino, do produto, do tipo de infraestrutura utilizada, se é somente por caminhão, se existe a intermodalidade, a interação entre os outros modos de transporte, enfim... Qual o tipo de caminhão que é utilizado, então? Para o grão nós temos um caminhão específico, para uma carga perecível nós temos um caminhão para carga refrigerada, enfim... Então, tudo isso acaba alterando os custos de transporte.

Mas, aí, para grãos, vejam que hoje o nosso custo é superior ao dos Estados Unidos e da Argentina. E, mesmo havendo a intermodalidade... Ali você vê o primeiro trecho, Sorriso a Rondonópolis, uma parte de caminhão, e, de Rondonópolis a Santos, uma parte de ferrovia. Mesmo assim, o nosso custo consegue ser quase o dobro do dos Estados Unidos.

E por que isso? Até porque a literatura diz que, quando você vai transportar por ferrovia, o preço deveria ser 30% menor do que o da rodovia, mas, na prática, isso não está acontecendo. Vejam ali o valor: US\$31 por tonelada, por caminhão, e US\$32, por ferrovia. E por que é que isso está acontecendo? Então, essa é uma grande questão, e eu trago a atenção da importância da Ferrogrão para o agronegócio.

Então, eu não vou nem comparar com a Argentina, porque, na Argentina, a produção fica a 200km do porto, então isso se faz por caminhão. E, de fato, é mais barato, porque a distância é menor. Mas para o que eu quero chamar a atenção é justamente isto: quando a gente olha o mapa da malha ferroviária brasileira - vejam aí: a fonte é da ANTF -, nós temos linhas férreas bem concentradas no Sul e no Sudeste do país, e, quando a gente sobe para as áreas de novas fronteiras agrícolas, o que existem são intenções, na maioria das vezes - e a gente tem aí a Transnordestina, que não está pronta, a Fiol, em andamento, a Fico, em andamento, e a Ferrogrão nos nossos sonhos, por enquanto.

Então, a Ferrogrão é importantíssima. Por quê? Já foi muito dito aqui: é importante para equilibrar a matriz de transporte, que hoje é predominantemente rodoviária; 62% de toda a carga vão em cima de um caminhão. É importante para reduzir o custo de transporte, a partir do momento em que ele equaliza as distâncias.

Então, o transporte rodoviário continua exercendo o papel dele, já dito pelo Flávio, que é de levar da fazenda até uma conexão com uma ferrovia, uma conexão com um rio, e não percorrer 1,5 mil ou 2 mil quilômetros de via rodoviária para levar nossa carga em um caminhão de 40 toneladas a um custo exorbitante, um caminhão que, muitas vezes, retorna vazio, o que aumenta muito mais o custo. E, quando o caminhoneiro reclama que não está tendo lucro, a gente tem que concordar que realmente ele está passando por uma situação difícil.

É importante a gente, olhando para este mapa, perceber que, na região onde a produção de grãos mais cresce no Brasil e é a maior, ainda não há uma ferrovia para atender a essa região. Então, é importantíssimo este projeto.

Isso aqui já foi tudo colocado, colocado aqui pela Maryane, e mostra quais são as vantagens e quais são as características da Ferrogrão, mas, como foi perguntado por alguns dos ouvintes, vale a pena reforçar isso aqui. O prazo é de 69 anos. Esse investimento, Maryane, acho que já foi revisto - este é um dado mais antigo, e vocês estão revisando também. A extensão continua a mesma. Para carregar milho e soja... Embora leve o nome de Ferrogrão, há uma pretensão de se carregar também óleo de soja, fertilizante, que é um frete retorno muito importante ali para atender os produtores de Mato Grosso, etanol, que tem se desenvolvido muito ali na região, com várias usinas já instaladas à beira da BR-163, e, então, também é uma carga potencial, como outras.

E há os benefícios, que foram perguntados. Em termos de compensação socioambiental, são R\$765 milhões. Há a redução de externalidades negativas. O que é isso? É a produção de poluição, de acidentes, de congestionamento. Então, isso está calculado em R\$6 bilhões. Há o custo de frete reduzido, a geração de emprego em 373 mil empregos, o aumento de

arrecadação tributária, obviamente. E, por último, a gente tem ali uma redução de 800 mil toneladas, já mencionada pelo Flávio, de CO2 por ano. Então, ambientalmente, são diversas as vantagens relacionadas com a Ferrogrão.

Uma das externalidades negativas é ocasionada pela movimentação de caminhões, uma movimentação muito grande de caminhões. Então, essa reportagem aí é recente, de 2021, e mostra uma fila de caminhões de 72km que aconteceu no Porto de Miritituba, no Pará. Isso gera poluição, isso gera acidente, isso gera um consumo muito alto de combustíveis, emissão de CO2.

Quando a gente faz um comparativo - e o Edeon está aqui e gosta muito de usar este comparativo - com a máquina que vai ser utilizada... No projeto, estão previstos 160 vagões, ou seja, são 16 mil toneladas. Isso significa substituir 400 caminhões numa viagem só, numa viagem apenas. Então, aquele trem com seu comboio de 16 mil toneladas, quando ele sair de Mato Grosso com destino ao Pará, retira, numa viagem apenas, 400 caminhões. Então, é um ganho muito grande quando se fala em ganho ambiental, em ganho de custo também. Imagine um caminhão transportando 40 toneladas, 400 caminhões, quando você pode fazer tudo isso de uma vez num veículo específico, como o trem, que tem uma carga maior. Isso tem ganho de escala, obviamente.

Aqui é só um cronograma do que aconteceu. A Maryane já tocou no assunto, não é? Colocou até mais para frente, mas esse imbróglio começa em 2015 já - daqui a dois anos, já é uma década -, e, até agora, eu estou otimista. Hoje saíram duas matérias que a Maryane já citou aqui, da intenção do Supremo...

Pode passar. Eu coloquei algumas matérias que saíram em 19 horas, 17 horas atrás.

Primeiro começa com a votação - estava prevista no STF - do projeto, e o Ministro resolveu estudar um pouco mais, mas, enquanto isso, ele disse que os estudos estão liberados, o ministério e os órgãos públicos que estão envolvidos podem fazer os estudos. Então, isso já foi um ganho para a gente.

E, agora, notícia de horas atrás, mostrando que o STF... Aqui tem até uma melhora: o Supremo tenta destravar com indígenas obras da Ferrogrão. Então, se está dizendo que está tentando destravar, eu acredito que vai sair. Não é possível, vamos ter fé. A gente tem que ter fé, senão a gente não continua, não há por que a gente estar aqui.

Então, vejam, propõe compensações. Se está propondo compensações, então é capaz que, dessa vez, a gente consiga ter boas-novas.

E, aí, já estou bem perto do fim, Senador.

Aqui é outra pergunta que foi realizada, se há sobreposição das terras indígenas. O mapa é bem ilustrativo. Como já mencionado, a Ferrogrão se instala lindeira à BR-163, na mesma faixa de domínio. E a Maryane trouxe um mapa mostrando que essa área é de 10km. Então, não haverá desmatamento. Não há nenhuma terra indígena muito próxima, proximíssima, digamos assim, do traçado da...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. *Fora do microfone.*) - Para não deixar o índio dormir.

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES - É, para acordar o índio, vou...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - ... perturbar o sono.

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES - Para acordar o índio, não há. Olhe aí. São 7km. Para quem é de Brasília...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES - É também, a outra vai mostrar, mas a que está mais próxima ali, 4km, 7km. Para quem é de Brasília e que conhece o Eixão, caminha no Eixão no final de semana, a gente sabe que isso corresponde a uma das asas, 7km. Dá para fazer correndo tranquilo, mas...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES - Do outro lado do rio, exatamente. A próxima foto vai mostrar melhor essa parte. E a que está do lado da Ferrogrão são 30km.

Então, se o STF diz que vai destravar com os indígenas e que vai propor compensações para um traçado que não afeta os indígenas, então isso já é sucesso garantido nosso - pelo menos, eu quero acreditar assim.

Então, aqui mostra que também a faixa vai suprimir apenas 0,0... Vejam, não é nem 0,1%, é 0,054% do parque.

Então, quando a gente olha em todas as compensações que são realizadas pelo uso desse modo de transporte *versus* o rodoviário, também eu não vejo problemas com a questão ambiental.

E, aí, a próxima só vai mostrar uma foto de imagem de satélite que deixa muito claro.

Isso tudo, Maryane, é fonte de vocês, lá do Ministério da Infraestrutura - está ali referenciado de algumas apresentações que eu peguei do ministério.

Fica muito claro aí que as terras indígenas mais próximas, aquelas de 4km e 7km, estão do outro lado do rio. Então, assim, só se fosse uma ferrovia como a de Londres que faz a ligação por baixo lá do oceano, não é? Mas não é o caso. Então, isso não é justificativa para impedir a construção da tão sonhada Ferrogrão.

E, para fechar, eu queria só fechar com uma pergunta. O Flávio fez uma pergunta muito interessante: qual o custo de ter e qual o custo de não ter a Ferrogrão? E a minha pergunta é: onde iremos transportar os nossos produtos? E vejam aí qual é a estimativa do Imea para 2030: um crescimento da produção de soja e milho que pode chegar a mais de 130 milhões de toneladas. Onde é que a gente vai carregar isso? Essa é a pergunta que eu faço para reflexão. Continuaremos fazendo isso por caminhão, mais de mil quilômetros, ou vamos dar uma chance para essa região aí do Mato Grosso e das novas fronteiras agrícolas também usufruírem das ferrovias, como o Sul e o Sudeste fazem?

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, Dra. Elisângela - obrigado mesmo, foi muito bom.

Eu quero registrar a chegada, a presença da Senadora - vamos embora? Estou profetizando -, aliás, da Deputada Gisela Simona, mato-grossense também, que tem todo o interesse no projeto. Muito obrigado.

Eu gostaria de facultar a palavra ao ex-Deputado, meu querido, Miguel. Quer participar, Miguel?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Então é o seguinte: vão se preparando aí, tem o Edeon, tem a própria Gisela, que com certeza querem participar.

Deixem-me ler mais uma demanda de questionamentos do nosso pessoal que acompanha pela internet.

Adelciane Silva Araújo, lá do Pará: "Que investimento vão ter as cidades (nas áreas da assistência à saúde, à educação, etc.) de pequeno porte que irão ter o impacto da Ferrogrão?"

Vítor Silva, da Bahia: "Quais serão os impactos socioambientais dessa ferrovia?"

Karina Sanches, de São Paulo: "De que forma isso afetará os povos indígenas? Eles colaboraram para a construção do projeto? Se não, como isso será corrigido? Se sim, o que dizem?"

Sara Barcelo, de Goiás: "Quais os impactos no meio ambiente da Amazônia? Existem possibilidades mais sustentáveis?"

Thalita Vieira, de São Paulo: "Quais são os impactos previstos para as populações indígenas e tradicionais, tendo em vista a abrangência da ferrovia?". Quer dizer, num longo trecho, são 933km, pegando lá de Sinop até Miritituba.

Vinícius Rosa, de São Paulo: "Quais os impactos ambientais e sociais do projeto? Eles superam o ganho econômico?"

Victoria Magalhães, de Goiás: "Quais os impactos ambientais e sociais previstos para a região e quais são as soluções no projeto? Qual é a participação social no projeto?"

Luna R, do Piauí: "Quais são os principais obstáculos para construção da ferrovia Ferrogrão e os impactos que irá causar? Vão pensando aí. E faculto a palavra ao nosso querido Edeon, do Movimento Pró-Logística, do Mato Grosso.

O SR. EDEON VAZ FERREIRA (Para expor.) - Boa tarde a todos.

Boa tarde, meu amigo, Senador Zequinha Marinho; Maryane - já tivemos oportunidade de conversar, não é, Maryane? -; Elisângela; Flávio Acatuassú; todos os presentes; e meu grande amigo Miguel, que está aqui atrás.

A Ferrogrão, que é o nome que nós temos hoje, sem dúvida alguma traz grandes ganhos sociais e ambientais.

Em termos de ganhos ambientais, já ficou mostrado aqui pela Elisângela que um comboio com três locomotivas, cada locomotiva com quatro motores, significa 12 motores, que substituem 400 caminhões, ou seja, 400 motores. Então, isso já ficou bem claro.

Calcula-se 1 milhão de toneladas de CO2 que são economizadas por ano, com a Ferrogrão.

Bom, e qual o ganho social? Nós temos que lembrar que a Ferrogrão vai estar transportando, no sentido inverso ao da carga, dos grãos, fertilizantes, produtos da Zona Franca de Manaus. Então, produtos da Zona Franca de Manaus vão sair muito mais baratos para as comunidades do Centro-Oeste do Brasil, porque ele desce Manaus pelo Rio Amazonas, sobe

o Rio Tapajós, transborda para o trem e traz para as comunidades, todo o Centro-Oeste do Brasil, que hoje tem que pegar o produto lá em Santos, não é?

Então, os ganhos sociais são enormes, além de gerar emprego, renda, para toda essa população - nós estamos calculando que no período de construção vá ter 160 mil empregos. Então, isso mostra que a Ferrogrão é um empreendimento, tem forte impacto social, tem forte impacto benéfico ambiental e econômico, porque nós calculamos que ela vá também reduzir, por ordem de 40%, o valor do frete que nós temos hoje.

Então, é um ganha-ganha. Ganha o meio ambiente, ganha o produtor e ganha a sociedade.

É isso que eu queria colocar, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, Edeon. *(Fora do microfone.)*

Acabou de chegar também o Deputado Edinho Bez. Eu brinco com ele que é Edinho dez, é um cara legal! *(Risos.)*

Atuante, muito trabalhador.

Muito obrigado pela presença.

É um dos Vice-Presidentes da Frenlogi, a Frente Parlamentar de Logística. E luta muito.

Nós temos que fazer uma audiência, um grande encontro em Santana do Araguaia, daqui a pouco tempo.

Faculto a palavra aqui agora à Deputada Gisela. Pois não.

A SRA. GISELA SIMONA (UNIÃO - MT. Para expor.) - Bom, boa tarde a todos, em especial ao Senador Zequinha Marinho, pela realização dessa audiência; aos expositores aqui: ao Flávio, à Maryane, à Elisângela.

Como Parlamentar em Mato Grosso, eu só venho aqui reforçar a importância da Ferrogrão para o nosso estado. Talvez Mato Grosso seja o estado hoje que mais sente falta dessa ferrovia para o desenvolvimento do nosso estado.

E nós estamos aqui, na verdade, nos colocando também à disposição para que consigamos destravar o quanto antes a retomada do andamento desse projeto, que é tão importante para o Centro-Oeste, para o Norte do país e, na verdade, para todo o Brasil.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, Deputada.

Vamos ouvir nosso querido Miguel.

O SR. MIGUEL DE SOUZA (Para expor.) - Senador, primeiramente, quero cumprimentá-lo por esta audiência pública, por trazer à baila a discussão tão importante que é essa ferrovia para o país. Fala-se tanto de sair da rodovia; fala-se tanto de sair do modal rodoviário para equilibrar o modal hidroviário e ferroviário, e temos na Ferrogrão essa grande oportunidade. Falamos tanto hoje, com o arcabouço fiscal, que falta recurso para fazer as rodovias, para fazer as obras públicas; e este é um modelo de concessão pela iniciativa privada.

Então, antes de mais nada, é uma grande oportunidade de também equilibrar os modais e, como o Edeon já colocou em outras oportunidades - o Acatauassú também tem colocado -, também para você fazer a competitividade dentro do próprio ferroviário, porque hoje há um monopólio e, como foi colocado aqui, o preço das ferrovias que está sendo praticado na região não está sendo tão módico como deveria ser, como é nas demais partes do mundo. Aqui você tem aquela máxima: é 100 a rodovia; 70, o ferroviário; 40 ou 50, o hidroviário. Aqui está totalmente o contrário.

Acho que a Ferrogrão vem exatamente nesse meio para dar esse equilíbrio na logística, nos custos de frete. E também - por que não dizer, já que se fala tanto na "rondonização", estado a que eu pertence, critica-se tanto realmente a espinha de peixe - a ferrovia exatamente vem ao contrário, como o Acatauassú colocou.

O que tinha a se fazer, a BR-163 já fez, quer dizer, você quer exatamente minimizar o impacto da BR-163 paralela, até porque a maior parte do projeto é paralela à faixa de domínio da BR-163, portanto baixo impacto. As áreas indígenas, aprovadas. Eu acho que o encontro vem exatamente para explicitar isso. E é importante que se dê essa divulgação, porque poucas pessoas sabem - porque a ferrovia, para o cidadão comum, é muito distante. Para quem não é da área, às vezes é uma coisa que não é do dia a dia do cidadão.

Então, preocupam-se hoje realmente só com o que se fala sobre o impacto ambiental, mas, como colocado, é muito pelo contrário. Estamos falando tanto na descarbonização, que está aí: 400 caminhões por 12, como colocou o Edeon. É um senhor projeto de descarbonização, de custo, de frete, de logística e de oportunidade de desenvolvimento do nosso Brasil.

Não tem mais como nós segurarmos. Nós tivemos a rota saindo do Sul para o Centro-Oeste e nós hoje estamos caminhando para o Norte. Isso é inevitável. O Brasil precisa do agronegócio e nós precisamos também de verticalizar.

Eu acho que a ferrovia vem dar também essa estabilidade dos modais e a oportunidade também de precificar os nossos fretes, que estão ainda muito elevados para os nossos produtores e exportadores brasileiros.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Agradeço ao Miguel.

Eu gostaria de facultar a palavra agora ao Deputado Edinho Bez, de Santa Catarina, que aqui representa a Frenlogi.

O SR. EDINHO BEZ (Para expor.) - Vou primeiro cumprimentar o Senador Zequinha Marinho.

Aqui eu represento a Frenlogi. Presidente é o Senador Wellington Fagundes. Tenho sete mandatos de Deputado e continuamos atuando aqui na área de logística e infraestrutura. Até cheguei um pouquinho atrasado porque eu estava numa reunião na CNT discutindo também questões sobre a logística.

O Edeon é um parceiro nosso de primeira hora, tem participado das nossas reuniões. E sobre a Ferrogrão, a gente é questionado nas reuniões de que eu participo, Senador, é natural que as pessoas perguntem como está a Ferrogrão, por que não saiu. Aí, você fica explicando que foi no Supremo a questão da área da ambiental. Uma hora é o Dnit, outra hora é o Ibama. Tudo isso, nós já fizemos reuniões.

Então, eu quero cumprimentá-lo pela iniciativa e dizer que o Edeon já fez uma explanação importante aqui. Não só para o escoamento, não só para melhorar a nossa competitividade em todos os sentidos, mas como também para geração de empregos, que é tão importante para nós, além de motivar e incentivar os nossos produtores, por exemplo, na região aqui de Mato Grosso, que, enfim, produz soja, milho, até mesmo feijão - até amendoim nós estamos exportando -, a Ferrogrão vai contribuir e muito porque, se a Ferrogrão atender principalmente os grandes produtores - teremos mais transportes à disposição e com isso nós exportaremos - e também a parte interna do Brasil com frete mais barato e melhorando, acima de tudo, a nossa competitividade.

Parabéns, Senador. Nós fomos Deputados juntos. Você é uma pessoa fantástica, uma pessoa trabalhadora e que se preocupa com o nosso país. Eu sou testemunha disso.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Obrigado, Deputado.

Eu gostaria de pedir desculpas, mas apresentar aqui o Dr. Roland Klein Júnior. Ele é da Adecon, que é a Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte. Está lá atrás do Miguel, ali. Tem uma fila assim. Por aqui parece que vou enxergar melhor.

Satisfação tê-lo aqui. Muito obrigado pela presença. Se quiser usar a palavra, rapidinho aí, por favor.

O SR. ROLAND KLEIN JÚNIOR (Para expor.) - Boa tarde, Senador. Muito obrigado.

Quero cumprimentar o senhor pela iniciativa desta audiência, cumprimentar os presentes, a Elisângela, a Maryane, o Flávio, o Edeon, Deputado Edinho também.

Gostaria de dizer que só o Estado do Mato Grosso tem uma previsão para este ano de produzir em soja 44,3 milhões de toneladas. A Ferrogrão começará com 20 milhões, chegando em torno de 50 milhões de capacidade de produção. Ou seja, se instalada hoje, ela já não atenderia a região. Então, ela é muito importante.

E uma outra questão que vem se falando muito com relação à questão ambiental, como a Elisângela bem colocou, nós temos uma economia: vamos deixar de emitir de 800 a 1 milhão de toneladas de CO2 por ano, como ela falou, numa viagem, 400 caminhões.

Então, assim, a Ferrogrão, por si só, já é a mitigação ambiental. Então, assim, não há muito o que se discutir na opinião da nossa entidade.

Muito obrigado aí pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Obrigado, Roland.

Bom, eu quero devolver a palavra aos nossos expositores. Não sei se eles se lembram das perguntas que foram feitas. Acha que dá para lembrar alguma coisa? Tem umas 30 aqui. É para deixarem mais claro, responderem alguma pergunta que os senhores anotaram e já para fazerem suas considerações finais, para que caminhemos para o fim desta audiência.

Vamos começar com uma das mulheres, aqui do meio, a Dra. Maryane, por favor.

A SRA. MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAÚJO (Para expor.) - Obrigada, Senador.

Eu vi que a maioria das questões aí são de cunho ambiental, preocupação ambiental. Acho que ficou bem claro aqui a importância com relação à infraestrutura e a importância para o agronegócio, para equacionar a questão do porto. Mas as

questões ambientais eu acho que são a maioria. Em complemento ao que a Elisângela colocou, em nome do Ministério dos Transportes, a gente está bem preocupado e atento à melhoria dos estudos na parte socioambiental. É por esse motivo que a gente propôs, até no âmbito do STF, a criação desse grupo de trabalho, que é no âmbito do Ministério dos Transporte, porém, com a previsão de convite de outros ministérios, Meio Ambiente, Funai, Povos Indígenas, etc., porque a gente ouviu muito, talvez nesses seis meses, reestudando esse processo, que as comunidades não foram ouvidas. E, apesar de não ter um impacto direto, como foi colocado, de o traçado não passar por terras indígenas, é um pleito deles, porque há implicações indiretas, e a gente está comprometido em escutar e a endereçar esses pontos.

Então, a princípio, pelo que eu me lembro das perguntas, é preciso avançar um pouco mais nos estudos ambientais para que se possa de fato falar quais são as ações mitigatórias para os problemas que podem acontecer durante a execução do projeto e a identificação de quais ações serão necessárias. Mas isso é um processo natural que acontece durante o processo de licenciamento. Então, a gente abriu esse canal com o Meio Ambiente. Talvez tenha sido o maior dilema ou o impacto aí anteriormente que tenha feito com que o projeto não avançasse mais. Então, agora, estamos trabalhando nas duas frentes. Do lado da logística, está muito claro e óbvio, mas esse lado é o que a gente está trabalhando agora com mais cuidado para que se possa endereçar...

Perguntaram sobre os valores. A gente tem, a princípio - eu acho que a Elisângela colocou - um valor de compensação, mas isso também está em revisão, tem possibilidade de aumentar, de diminuir. A gente está discutindo isso com mais proximidade e ouvindo os interessados, tentando atender a OIT e a legislação. Então, eu queria deixar isso mais evidenciado.

Se tiver alguma pergunta mais específica, porque, de fato, foram várias, e alguém quiser fazer alguma especificamente, aí eu posso esclarecer, tentar esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Quero aproveitar o embalo da Dra. Maryane só para fazer uma colocação em termos de números para os nossos internautas.

As faixas de domínio da Ferrogrão e da BR-163 estão fora dos limites do Parque Nacional do Jamanxim. Pela Lei 3.452, elas saíram. Está desafetado esse negócio. "Ah, vai passar dentro do parque..." Não vai mexer. Já não é mais... No tempo do Governo Temer, isso foi resolvido. E é isso que está sendo questionado hoje no... "Ah, porque podia ser por uma lei complementar, mas foi por uma lei ordinária, medida provisória..."

O meu alcance aqui, na época, o Ministro da Justiça era o mesmo Ministro do Supremo que acatou e deu essa liminar ao PSOL. Devia ter conversado com o Presidente, porque era auxiliar direto numa área específica da lei, da Justiça, mas não o fez. Agora, já tem dificuldades. Isso nos leva a pensar outras coisas. Nós sabemos que São Paulo tem um *lobby* muito forte aqui, e a gente precisa trabalhar com muita habilidade para ficar livre disso.

Então, não tem problema de desmatamento, a ferrovia será construída na mesma faixa da rodovia, que está lá há quase 50 anos, não é verdade? Mesmo assim, desafetaram-se oitocentos e poucos hectares para, de repente, onde precisar, poder retirar algumas árvores, mas compensou com 51.135ha numa APA. Quer dizer, tira 800 daqui e devolve 59 vezes mais. Essa é a conta. Se você pegar 51.135 e dividir por 862, dá 59, exatamente. Você tira e paga 59 vezes mais.

Não vejo absolutamente nenhum empecilho do ponto de vista ambiental, até porque, quando eu tiro, de uma só vez, 400 motores queimando combustível fóssil, jogando CO2 no ar, e boto só 12, a diferença é violenta. Nas contas do meu assessor Yuri, isso dá uma economia de 77% na emissão de gás de efeito estufa. Não é, Yuri? São por aí, mais ou menos, os números.

Bom, agora eu gostaria de ouvir o Dr. Flávio Acatauassú para responder possíveis questionamentos que ele tenha anotado e também apresentar suas considerações finais.

O SR. FLÁVIO ACATAUASSÚ (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Eu costumo dizer que falar de número é para economista, para engenheiro, o que eu sou também, mas, no momento, eu estou muito focado na questão da sustentabilidade.

Aquelas três premissas, custo, volume e prazos, que são o que norteiam a logística hoje, não se sustentam se não houver sustentabilidade. Então, as associadas da Ampport, que são as grandes empresas voltadas para o agronegócio, para o transporte de combustíveis e para o transporte de minério e carga geral na Região Amazônica, estão muito preocupadas com isso, porque são cobradas pelos seus clientes lá na ponta, durante os eventos das *roundtables*, para definir de quem vai comprar, como vai comprar, como é que essa cadeia toda se comporta em sustentabilidade.

São avaliados os conceitos desde o uso da reciclagem lá da água na lavoura, passando por que tipo de equipamento é feito na colheita, como é feito o transporte, como chega nos terminais de transbordo, como navega até chegar ao destino final, que são as TUPs, os portos públicos para navegação de longo curso.

Para os senhores terem uma ideia, nos últimos cinco anos, nós conseguimos evoluir o nosso transporte fluvial de 25 barcaças, que levavam, aproximadamente, 50 mil toneladas, ou seja, nós chegamos ao nível de excelência de que se transporta dentro d'água o equivalente ao navio Panamax. Então, o nosso comboio padrão é de 25 barcaças com 2 mil toneladas em cada barcaça.

Recentemente, em 2022, nós inauguramos um novo comboio, que eu acho que é o maior comboio do mundo: são 35 barcaças, levando 70 mil toneladas.

Nós aumentamos em 40% a capacidade de transporte, elevando a potência dos motores em 8% somente. Então, isso é sustentabilidade: você tem um ganho de escala com um mínimo de impacto.

Nós identificamos também que em alguns trechos do rio tinha maré, você conseguia singrar os chamados estreitos com a mesma carga, com o mesmo barco, com o mesmo comandante em dez horas, e tinha dias que ele levava doze.

Então, a gente começou a perceber que tinha alguma influência da natureza que facilitava essa navegação, e aí fizemos um verdadeiro paliteiro com situações meteoceanográficas para entender a vazão, a corrente, os ventos, e hoje nós temos, com precisão, a janela exata de entrar para navegar nesses estreitos, que são os furos que ligam o Rio Amazonas até o Rio Pará, onde estão as instalações portuárias de Barcarena, e com isso a gente economiza duas horas por cada viagem. Isso em termos de combustível. Em cada viagem, hoje, a gente economiza 3 mil litros de óleo diesel. Se você multiplicar por cem viagens por ano em cada empresa - nós temos pelo menos cinco empresas fazendo essas viagens quase que diariamente -, são alguns milhões de litros de óleo diesel que são economizados e mais todos os dobramentos da cadeia da emissão de poluentes.

O Canal do Quiriri, por exemplo, nós iniciamos lá atrás, há 15 anos, com um calado de 11,5m, que era o mesmo calado da Barra Norte. A Barra Norte conseguiu evoluir e chegou a 11,7m, e o Canal do Quiriri chegou a 14m, sem tirar um grama de areia, sem fazer uma dragagem, só com estudo e com monitoramento.

Nós temos um sistema de triangulação meteoceanográfica, validado pela Marinha, em que a gente sabe qual é a hora em que você tem que iniciar a singradura do navio, com a marcha necessária, para que ele ande sempre no chamado estofo da maré e, com isso, você consegue passar nos pontos mais rasos.

Já estamos com 14m de profundidade de calado, isso considerando uma folga abaixo da quilha muito conservadora, de 1,5m. Se amanhã quiserem reduzir essa folga abaixo da quilha para 1m ou para 0,5m, que é o que regula as portarias mundiais da PIANC, a gente vai para 15m de calado, ou seja, passaríamos a ter um calado superior que o Porto de Santos e que o Porto de São Luís do Maranhão para granéis de vegetais. Isso é sustentabilidade.

Então, quando a gente fala em Ferrogrão - como o nosso colega colocou -, ela já é a própria ação mitigadora à rodovia. Então, se estamos pensando em desenvolver na Amazônia, nós temos que olhar para soluções que sejam ecologicamente mais sustentáveis. Até os nossos empurradores de manobra hoje são empurradores elétricos - os nossos empurradores hoje já são elétricos. Recentemente, iniciamos um estudo para uma propulsão a hidrogênio, retirando da própria água.

Então, são inovações tecnológicas a que as pessoas, às vezes, não têm acesso, mas tudo isso está sendo pensado dentro dessa cadeia logística que vai desde o Mato Grosso até a saída para o Oceano Atlântico.

Nessa cadeia, como disse muito bem o Edeon, tem a questão inversa: à medida que você cresce com a produção de grãos e a saída, você aumenta a importação de fertilizantes, porque não vai só para o Mato Grosso, vai para o Brasil inteiro. O Brasil importa hoje quase que 90% ou 92% da sua necessidade de fertilizantes. Hoje, o combustível que traz e que alimenta os caminhões do Mato Grosso, para levarem até Miritituba, já está vindo por Miritituba, então estamos mais perto da região de Sinop do que Santos e Paranaguá. Então, o combustível está indo de navio até Santarém, de Santarém ele cai para barcaças, vai de barcaças até Miritituba e desce de caminhão para o Mato Grosso para abastecer os caminhões que vão voltar com a soja. Agora, olhem o contrassenso: eu estou transportando, em cima de caminhão, queimando combustível, o próprio combustível que o caminhão vai usar para trazer a soja. Isso é um negócio que parece coisa de doido, seria muito mais lógico que esse combustível todo que está vindo para alimentar viesse em cima de ferrovia e, de lá, distribuísse para os centros aqui do Centro-Oeste do Brasil. Então, isso é apenas um exemplo da importância disso.

A gente vai ficando velho, vai ficando contador de história. Eu gostaria de falar aqui de um *case* que nós tivemos há uns anos, há uns 15 anos, quando houve a necessidade de um projeto na Ilha de Marajó, que tem o menor IDH do Brasil e é um negócio pavoroso. O Governo Federal lançou um projeto que era a hidrovia do Marajó, era uma hidrovia que ia interligar dois rios, o Anajás e o Atua, para tirar do isolamento a parte central do Marajó. Para você ter uma ideia, a cidade de Anajás não tem nem aeroporto, nem rodovia, você só chega nela de barco. A partir de Belém, são 32 horas de navegação para chegar à cidade central da Ilha de Marajó. Se essa hidrovia fosse feita, isso ia economizar mais de 24 horas nessa navegação.

E, na época em que nós fizemos as audiências públicas, houve muita polêmica, como sempre, porque é uma obra que tem muitos dados, que não são bem socializados. Passaram-se alguns anos e, no último Governo do Presidente Lula, foi feito um plano para o desenvolvimento sustentável do arquipélago do Marajó e se voltou à discussão da necessidade dessa hidrovía. E, durante as audiências, apareceu um líder comunitário que deu o testemunho dele, ele disse: "Olhem, há 15 anos, veio uma turma do Governo aqui e eu movimenteí toda a minha galera e nós fomos terminantemente contra a hidrovía do Marajó, porque a gente sabe que, com o progresso, vem a violência. Então, a gente preferiu ficar sem o progresso e sem a violência. Só que hoje eu estou aqui de novo para dizer que nós estamos agora a favor da hidrovía, porque a violência chegou e o progresso não". Então, sempre em que você implanta, no bioma amazônico, algum tipo de grande empreendimento, você eleva o IDH, você traz progresso e isso é cidadania.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito bem, Dr. Flávio.

Eu quero apresentar aqui o Deputado Federal Joaquim Passarinho, do nosso estado, da bancada paraense, e o Deputado Estadual Wesley Tomaz, que é exatamente de Itaituba, lá onde ficam Miritituba e o fim da Ferrogrão. Logo eu estarei facultando a palavra.

Eu gostaria de apresentar também o Sr. Rodrigo Vilaça, Diretor da RV Conecta, que gostaria de fazer um questionamento, em que pese o pessoal esteja nas considerações finais, mas não tem problema. Mande que, de repente, a quem couber aqui vai acontecer a resposta.

O SR. RODRIGO OTAVIANO VILAÇA (Para expor.) - Eu agradeço, Senador, a oportunidade.

Eu me chamo Rodrigo Vilaça, sou produtor rural da região do Mato Grosso, parceiro do Edeon, na Aprosoja, do Deputado Edinho Bez, também na Frenlogi. Eu queria endossar o trabalho do Guilherme Quintella, da EDLP, na construção e na edificação da Ferrogrão. Nós, ali no Mato Grosso, precisamos demais dessa subida ao Pará, ao Norte do Brasil, para que possamos escoar uma produção que é gigantesca e que, Elisângela, nós observamos, neste mês, Edeon, um trânsito incrível de produção, com a questão do milho e dos preços e do estoque parado e da questão da armazenagem. Mas eu queria, Elisângela, complementar o que você disse sobre o algodão. Como eu sou produtor de algodão, e, dentro dessa lógica que você menciona, da carga retorno, e o Dr. Guilherme, também tem a Conrail, que trabalha com contêineres, Senador, que é um frete retorno dos contêineres com produtos acabados - não é, Dr. Flávio? - de bens de consumo que poderão ir, para o meio do Brasil, através de contêineres, já que o algodão ou caroço vai em um contêiner, e o fardo e as plumas também vão. Então, é positivo imaginar que o algodão também esteja nessa lista de produtos carregados pela Ferrogrão, não é, Dra. Elisângela?

Era mais um registro do setor de algodão, Senador.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, Vilaça!

Alguém gostaria de comentar alguma coisa? *(Pausa.)*

Tudo bem. Está reafirmado.

Antes da última expositora se pronunciar, eu gostaria de facultar a palavra para o Deputado Estadual Wesley Tomaz, que é o cara dessa região onde termina a Ferrogrão e começa o Rio Tapajós.

O SR. WESCLEY TOMAZ (Para expor.) - Senador, obrigado pela oportunidade. Quero cumprimentar a Mesa, cumprimentar os demais, cumprimentar o nosso Deputado Passarinho e Mato Grosso. A bancada do Mato Grosso está aqui? Tem algum Deputado do Mato Grosso aqui participando? *(Pausa.)*

Deputada, estive no seu estado, no evento da mineração, poucos dias atrás. E lá o mato-grossense, Senador, costuma brincar que a 163 não é do paraense, é do Mato Grosso, não é? Desde quando nasceu a história da Ferrogrão - eu já estava Vereador em Itaituba; fui, dez anos, Vereador, lá em Itaituba e, hoje, estou Deputado -, sempre me coloquei a favor. A Ferrogrão traz várias oportunidades de desenvolvimento e a grande realidade lá da nossa região é que a gente tem que pegar essas caronas para poder avançar e não apenas ser só corredor de desenvolvimento para outros setores.

No nosso estado, Senador, já cabe se pensar em uma verticalização e, principalmente, um dos nossos maiores gargalos no Pará, que é onde nada pode: problema ambiental. Já entro na pauta e aproveito a presença aqui da Dra. Maryane, mas, antes de entrar na pauta, eu gostaria de fazer uma colocação. Quero lembrar, Dr. Flávio, que, no dia 25 de agosto, o Ibama matou um garimpeiro. O Ibama, agora, tem até permissão para executar garimpeiro. E, diga-se de passagem, não um garimpeiro que estava em área ilegal. O que é ilegal? Terra indígena, parque e flona são áreas ilegais e o nosso mandato não defende atividade nenhuma em áreas em que não é permitido. Agora, dentro de áreas brancas e APAs, onde

a mineração sempre aconteceu na nossa região? Lamentavelmente, a nossa região não é mais forte, porque nós lutamos contra tudo e todos. Estou falando isso aqui, porque a mídia não vai divulgar isso. Talvez, se a polícia tivesse matado um bandido, estava em tudo quanto era capa de jornal, noticiado de todas as formas, mas, infelizmente, o garimpo está para a nossa região como o agro está para o Mato Grosso e, lamentavelmente, nós sofremos bastante lá.

Senador, quero parabenizá-lo pela audiência e dizer que o nosso Município do Trairão está sendo um dos mais penalizados, por ora, com a questão dos pedágios que a Ferrogrão traz para a nossa região. De Itaituba a Trairão são 80km e, coincidentemente ou infelizmente ou felizmente, não sei qual termo colocar, o único pedágio de Novo Progresso, ali, que vai até Santarém, até Miritituba, está antes do Trairão. E o combustível que abastece o Trairão sai de Itaituba; o gás que abastece o Trairão sai de Itaituba; todos os alimentos saem de Itaituba, e aquele pedágio deixa todos os produtos mais caros, porque é um percurso ali de 80km apenas, mas tem um pedágio no meio - aumenta quase R\$0,10, R\$0,15 o valor do combustível. E daí a gente precisa, aproveitando essa pauta, que para muitos, que é uma oportunidade de... Estou até com o ofício aqui, Senador, para a gente poder provocar o Dnit, não sei qual é o setor responsável, para a gente poder fazer um estudo sobre essa pauta específica, porque Trairão vai pagar mais caro por qualquer tipo de produto que passe em caminhões pelo pedágio.

Então, deixo aqui essa contribuição. E a gente espera também ajudar a nossa região, também ajudar no que for possível. Quero dizer aos amigos do Mato Grosso que ano que vem, ano de eleição, a prefeitura local lá... Não que eu queira, mas o povo de Itaituba tem sinalizado que terá um Prefeito mais jovem lá. E a gente apoia o agronegócio, a mineração, e a gente espera poder facilitar esse diálogo junto ao Governo do Mato Grosso, que tem um impacto muito positivo naquela nossa região do Pará, tá?

Obrigado, Senador, pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito bem. Eu estava esquecendo aqui que nós temos um expositor que está remoto, que é o Dr. Guilherme. Então, aguarda aí, Guilherme, que a gente vai falar daqui a pouco.

Deputado Federal Joaquim Passarinho.

O SR. JOAQUIM PASSARINHO (PL - PA. Para expor.) - Senador Zequinha, queria parabenizar V. Exa. por puxar esse tema, porque para nós, isolados lá na Amazônia, esse é um tema muito importante.

Eu estou comparando já a Ferrogrão com o Pedral do Lourenço, sabe? Não sei quando vai acabar isso. A hidrelétrica começaram a construir, se não me engano, em 1974. Faz 50 anos, há 50 anos se sabe que precisa tirar o Pedral do Lourenço, e há 50 anos o Ibama diz que não tem estudo. Já morreu gente do Ibama, já tudo, e não se consegue saber o que se vai fazer com o Pedral do Lourenço. Gastou-se uma fortuna com a eclusa, inaugurou mais de dez anos atrás, a eclusa já acabou, já quebrou, já construíram de novo e não passa um barco lá, porque ninguém consegue tirar a pedra lá do Pedral do Lourenço. Agora é a Ferrogrão. Para-se a Ferrogrão falando em um pseudoproblema ambiental. Três mil bitrens passando por dia na estrada, ida e volta, durante a nossa safra. Será que isso não polui? Será que isso não polui? Aí está parado há três, quatro anos; passou-se um governo inteiro, já se bateu mais um ano neste Governo, e aí fica todo mundo sentado em cima, pensa que é brincadeira.

Eu não sei, Flávio. É até bom o ver de novo, somos amigos há muito tempo, sei da sua competência. Eu vi um vídeo, passei muito esse vídeo desse comboio, 70 mil toneladas, representavam dois mil e poucos caminhões, sei lá, passando, você ainda num comboio, no rio, algo inimaginável há um tempo atrás. E você fica com essa brincadeira da Ferrogrão, estudando não sei o quê, esperando não sei o quê, ninguém sabe o que está esperando. Por que não sai? Ninguém sabe dizer. Então, eu já estou pensando que isso vai virar um novo Pedral do Lourenço, porque só pode ter algum *lobby* por trás disso, eu fico pensando. Você é do setor de transporte. Nós, desde que nascemos, estamos virados para o lado da roda, no transporte modal estamos no transporte da roda, no caminhão. As empresas de transporte têm suas estruturas no meio daquele veio, descendo para Santos e Paranaguá. Então, está tudo ali, tem hotel, tem peça de carro, tem toda uma estrutura, quer dizer, só pode ser um grande *lobby* para não acontecer isso, porque sair pelo Pará é muito mais barato - sai muito mais barato. Não tem outra razão, não tem porque não fazer. Será que é contra o Pará?

A gente não pode ter a eclusa, a gente não pode ter o Pedral, não pode ter a Ferrogrão, agora não pode explorar petróleo, porque vai contaminar o leito a 500km, vai entrar petróleo no Amazonas, sendo o rio...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOAQUIM PASSARINHO (PL - PA) - Pois é...

Sendo o rio com o maior volume de água do mundo, que empurra o mar lá para dentro, mas, segundo o Ibama, o petróleo nada ao contrário, vem ao contrário da força e vai entrar no Rio Amazonas. Quer dizer, é uma maluquice contra o Pará sempre, para nós tudo é difícil, para nós tudo tem um entrave, parece que não querem... O Sul e o Sudeste... Desculpem-me, não estou falando nada mal contra ninguém, nós temos sulistas e pessoas lá que ajudam a construir o nosso estado, mas parece que a força econômica não quer fazer com que esse veio de crescimento para nós possa acontecer.

E a gente fica aqui lutando, brigando e, às vezes, a gente chega lá e fica desanimado, porque aqui passa tudo por número, por voto. Aqui no Senado é todo mundo igual, mas, na Câmara, se eu tiver que tirar alguma coisa de São Paulo, nós somos 17 e em São Paulo são 70, como é que eu ganho? E a gente chega no estado, o cara olha para nós assim e diz: "Vocês não estão trabalhando, vocês não estão fazendo nada, vocês não estão nos defendendo". Então, é muito difícil a nossa relação aqui.

Não tenho nenhuma pergunta, porque eu vi só mesmo um pedaço da apresentação do Flávio, mas já vi outras vezes, sei da competência. Desculpem-me não ter visto a apresentação das nossas convidadas, mas nós estávamos numa reunião lá na Aneel, tratando de iluminação, de luz, porque nós somos o maior exportador interno de luz e não temos luz para a nossa comunidade. Nós somos exportadores de energia, já estamos vendo o fio passar e as pessoas vão para lá discutir a Amazônia. Agora, na COP 30, todo mundo com o seu celular 5G e nós subindo na árvore para pegar 1G ainda, e pedindo por favor para que a gente possa ter comunicação com 3% de pessoas, com 3% das cidades com coleta de esgoto. Temos 27 milhões de brasileiros morando na Amazônia com 3% de coleta de esgoto, e quem mata as pessoas, quem acaba com o meio ambiente é o garimpo. Parece que isso não faz mal para ninguém lá na Europa, a gente não ter esgoto tratado, não ter água tratada, não ter nada. Então, é bom vir ouvir alguma coisa. A gente não vai desistir nunca, Senador, até porque a gente é eleito para isso, mas fica muito desafiante isso daí, a gente ficar batendo, batendo e falando a mesma coisa. Todo mundo concorda, mas não anda; todo mundo concorda, mas não faz; todo mundo concorda, mas não tem resultado.

Logicamente, o pessoal do Mato Grosso é parceiro nisso. Eu sei que vão só usar lá a estrada para levar a produção deles, mas sempre fica alguma coisa, não é? No porto, na região, sempre deixam uma parte para nós lá, então, temos que aproveitar esse momento e sermos parceiros também do Brasil. O Pará não é problema para o Brasil, o Pará é uma solução para o Brasil.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Obrigado, Deputado.

Eu queria só pedir à Elisângela para segurar mais um pouquinho, vamos pegar as considerações finais e algumas respostas das perguntas dos internautas.

Dr. Guilherme Quintella, Presidente da Estação da Luz Participações.

Por favor, Guilherme.

O SR. GUILHERME QUINTELLA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Senador, muito obrigado.

Aproveitando agora, de novo, e me desculpando por não estar presente no Senado, mas, como eu já disse, eu tinha aqui uma delegação de alemães no Brasil, hoje, aqui em São Paulo, e tive que atendê-los. Eu já tinha agendado isso há algum tempo, então, peço desculpas por não estar aí presencialmente, mas agradeço muito a oportunidade de estar participando desse encontro de altíssimo nível aqui no Senado, onde estamos tratando de um assunto importante como a logística de soja, e a Ferrogrão inserida nessa logística de soja e de milho no Brasil.

Acho que as preocupações dos participantes estão muito ligadas às questões sociais, ambientais e sociais. Acho que essa é uma preocupação de todos os que estão envolvidos no projeto.

Eu gostaria de, de novo, cumprimentar o Ministério dos Transportes, através da Maryane. O Ministério estabeleceu agora pilares, três pilares que sustentam o projeto da Ferrogrão. Além da logística de transportes, tão bem explicada aqui pelo Flávio e pela Elisângela, nós vamos, também, o Ministério dos Transportes também está focado, falar das questões territoriais da Ferrogrão sendo indutora da requalificação socioambiental da região por onde ela passa - acho que isso é importantíssimo - e também na questão da descarbonização do transporte de soja, do transporte de um modo geral do Brasil.

A Ferrogrão vai transportar algo, quando pronta, equivalente a 50% da produção, da exportação do Mato Grosso, que vai passar pela Ferrogrão. Isso corresponde a algo como 25% da exportação de grãos do Brasil que vão passar pela Ferrogrão. Os grãos, hoje, são o principal produto da pauta de exportação brasileira, e isso é muito importante que a gente trate nesse projeto, com todos os vieses que são importantes: socioambientais, de logística e todos os outros que implicam o desenvolvimento regional e a questão da sustentabilidade do projeto como um todo.

Eu acho que é importante... Quando a gente fala do Mato Grosso, mesmo do Pará e vê esse movimento dos dois estados - praticamente de toda a bancada do Estado do Mato Grosso, de toda a bancada do Estado do Pará - unidos, junto com o Governo dos Estados do Pará e do Mato Grosso, e agora unidos com o Governo Federal nesse projeto da Ferrogrão, acho que é muito importante a gente levar em consideração algumas coisas que o Deputado Joaquim acabou de comentar.

Nesses dez anos em que nós estamos construindo o projeto da Ferrogrão, desenvolvendo o projeto da Ferrogrão, foram construídos, no mundo, 34 mil quilômetros de ferrovias de alta velocidade. Nos últimos dez anos, em que nós estamos discutindo se vamos fazer uma ferrovia de aproximadamente mil quilômetros, no mundo todo, foram construídos 34 mil quilômetros de ferrovias de alta velocidade, cujo custo, por quilômetro, é de pelo menos dez vezes ou, às vezes até em outros casos, vinte vezes maior o custo por quilômetro do que da Ferrogrão. Então, acho que projetos de infraestrutura são assim mesmo, levam um tempo para amadurecer, levam um tempo para se colocarem, mas eu acho que a Ferrogrão está nesse momento agora.

Eu gostaria de fazer um comentário. Às vezes, a gente escuta algumas críticas ao projeto da Ferrogrão. Eu queria lembrar alguma coisa que eu acho que é importante.

O Estado do Mato Grosso - falando aqui do Mato Grosso, mas o Pará mais ainda - tem exatamente o mesmo tamanho da França e da Alemanha juntas: os dois países, a França e a Alemanha juntas. O Estado do Mato Grosso deve exportar, deve produzir, neste ano, algo como 100 milhões de toneladas de grãos, que é a produção de grãos da França e da Alemanha. São dois territórios com o mesmo tamanho, são dois territórios que produzem a mesma quantidade de grãos, só que a França e a Alemanha têm 73 mil quilômetros de ferrovia implantada nos dois países, 30 mil na França e 43 mil quilômetros de ferrovia implantada na Alemanha, enquanto o Mato Grosso tem 254km de ferrovia implantada no seu estado.

Aqui, vale uma menção ao projeto da Ferrogrão, a todos os projetos ferroviários que tem no Brasil, que tem no Pará - a ferrovia do Pará é importantíssima -; a Fico é importantíssima; a extensão da Malha Norte, da Rumo, é importantíssima; amanhã, uma ferrovia que liga o centro-norte do Mato Grosso a Porto Velho também é muito importante.

Então, a nossa menção aqui de agradecer, mais uma vez, ao Senador Zequinha Marinho por esse convite, aos Senadores presentes, e queremos nos colocar à disposição aqui para poder fazer um projeto à altura do que o povo brasileiro precisa e merece.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, Dr. Guilherme Quintella, da EDLP.

Agora sim, a palavra é com a Dra. Elisângela, Assessora Técnica da CNA, para as suas considerações finais.

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES (Para expor.) - Obrigada, Senador, pela oportunidade novamente.

Eu gostaria só de fazer um resumo do que foi dito aqui. Inclusive, tem uma pergunta... A maioria das perguntas estavam relacionadas com questões ambientais e sociais, o que é muito pertinente. Hoje a gente tem falado muito em ESG, na importância da sustentabilidade, enfim, é uma palavra que entra na moda e que já acontece em diversos debates, tanto no âmbito da ANTT como no do Ministério dos Transportes. Todos os entes relacionados com o transporte no Brasil já estão tratando desse assunto.

Tenho participado muito de debates relacionados com o transporte terrestre, já que ele, quando se trata de rodovia, é o que traz maiores prejuízos ao meio ambiente. Estão sendo tomadas medidas para mitigar esses problemas.

Então, as perguntas são pertinentes nesse sentido.

Para quem não conhece muito do setor de transportes, foi muito importante, hoje, ressaltar a relevância de transportes com alta capacidade de movimentação reduzirem essa emissão de poluentes e outras externalidades que prejudicam a sociedade como um todo, tanto o modo ferroviário como - mencionada aqui pelo Senador também - a questão hidroviária. A gente tem o Pedral do Lourenço, os nossos rios que precisam de intervenções para que sejam navegáveis durante todo o ano, então é uma série de intervenções necessárias para mudar, hoje, a logística do nosso país, não só para os produtos do agro, mas para tudo que é movimentado, desde a indústria, o comércio, os próprios serviços que são prestados... Tudo que depende da logística precisa dessa equalização da nossa matriz de transportes.

Eu queria aqui só relembrar brevemente um estudo que a gente realizou no âmbito da CTLOG (Câmara Temática de Infraestrutura e Logística), do Ministério da Agricultura, do qual o Edeon é Presidente. Foi montado naquela época, em 2016, um grupo de trabalho para verificar qual seria a logística mais apropriada para levar grãos para o litoral do Nordeste.

O primeiro que se avaliou ali naquela Região do Nordeste é que a produção de grãos hoje, de milho especificamente, que é destinada à pecuária, não é autossuficiente ali no Nordeste. Mesmo com a produção cada vez mais recorde ali do oeste da Bahia, ela não é suficiente para levá-los aos produtores da pecuária do litoral do Nordeste.

Então qual seria a solução?

Foram estudados vários caminhos, desde o grão saindo do Goiás, do Mato Grosso, do Mato Grosso do Sul, já que o Nordeste não é autossuficiente, e os caminhos que estavam disponíveis ali para se fazer aquele percurso. A maioria era por caminhão - 2 mil quilômetros - e isso aumentava muito o custo, tornando assim inviável trazer esse milho dessas outras praças. E quando a gente fez uma simulação colocando a Ferrogrão, o custo de transporte reduzia 50%. Então tornava viável o envio do grão do Mato Grosso, do milho especificamente, pela Ferrogrão, pelo Rio Tapajós e Rio Amazonas, fazendo cabotagem até o litoral ali do Nordeste, chegando até o produtor da pecuária esse milho. Então o custo de transporte ficava de 50% a 52% menor.

Assim, uma pergunta que chamou muito a atenção, acho que a última, de quem está nos assistindo, que perguntou: "Qual é o benefício da Ferrogrão para mim, como sociedade?", para cada cidadão brasileiro, não é?

A gente é muito eficiente da porteira para dentro. A margem para o produtor reduzir seus custos é muito pequena da porteira... Ele já implantou tecnologia, ele já fez tudo o que ele poderia fazer para produzir com menor custo. O problema é enfrentado após a porteira, que envolve a logística - a logística de transporte e de armazenagem também, que foi um pouco mencionada aqui. Isso faz com que os custos dos alimentos aumentem muito, até porque, como o Flávio colocou, os nossos preços para o nosso consumidor fora do Brasil são balizados pelas bolsas de valores. Então não há margem para o produtor aumentar esse preço, caso ele tenha algum problema com logística. Mas, quando se fala de sociedade brasileira, qualquer aumento nessa margem de custo acaba sendo refletido na cesta básica brasileira, no preço do alimento.

Assim, para quem pensa: "Ah, a Ferrogrão só vai pegar o grão lá do Mato Grosso e levar para fora", não é bem assim, não é? Além de ela alimentar o mercado internacional, ela também pode alimentar os produtores de produtos como carne, enfim, que estão lá na Região Nordeste, e outros do Brasil. E a gente já vê o movimento de cabotagem do Rio Grande do Sul chegando até Itaquí com fertilizante porque o custo é menor. Então isto também pode acontecer - essa movimentação mais barata de insumos - dentro do país, reduzindo o custo dos alimentos.

Então, a Ferrogrão significa menor custo da cesta básica, menor custo dos nossos alimentos, representa eficiência, já que hoje o uso do modo de transporte rodoviário é um dos maiores vilões em termos de aumentar o custo do transporte.

Lembrando que isso só acontece porque a gente tem que percorrer mais de mil, 1,5 mil quilômetros. Se o caminhão estivesse fazendo os 500km dele, no máximo, fazendo várias viagens, indo e voltando, indo e voltando, porque esse é o papel do caminhoneiro, até para o caminhoneiro isso seria melhor, aí nós teríamos custos de transporte menores.

Então, é essa a minha fala.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Obrigado, Dra. Elisângela.

Eu quero aqui agradecer ao Sr. Roland Klein Júnior, da Adecon, pela sua participação; ao Rodrigo Villaça; ao meu querido amigo Edeon Vaz, do Movimento Pró-Logística; à Deputada Gisela Simona; ao Deputado Joaquim Passarinho; ao Deputado Wesley Tomaz; ao meu querido Miguel, ex-Deputado e agora trabalhando aqui com Confúcio Moura; a todos os senhores e senhoras e, de uma forma muito especial, aos nossos convidados que fizeram aqui um verdadeiro *show*.

Peguei uma aula aqui de geografia e custos com o Flávio que não foi pouca não, foi boa!

Muito obrigado, Flávio, Maryane, Elisângela e a todos os senhores.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 51 minutos.)