



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

REUNIÃO

11/06/2024 - 7ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura,
Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

Comissões: CI, CRE

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 15ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura e a 7ª Reunião da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, que ocorrem de forma conjunta na 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 11 de junho de 2024.

Comunico que foi apresentado à Comissão o seguinte documento: Ofício nº 175/2024, da Câmara Municipal de Vereadores de Concórdia, Santa Catarina, que encaminha a Moção de Apoio nº 13/2024, aprovada em sessão plenária naquela Casa Legislativa, que trata da defesa das indústrias da região do Alto Uruguai Catarinense, devido a situações impostas pela Lei nº 10.098, de dezembro de 2000.

Os documentos, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estarão disponíveis para consulta no *site* desta Comissão, pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste colegiado solicitar a autuação nesse período.

Informamos ainda o arquivamento dos expedientes com prazos de manifestação encerrados.

Objetivos e diretrizes da nossa reunião.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater a implantação da Rodovia Binacional Brasil-Bolívia, em atenção ao Requerimento 30/23 - CI, de autoria dos Senadores Wellington Fagundes e Wilder Moraes; ao Requerimento 45/2023 - CI, de autoria do Senador Wellington Fagundes; ao Requerimento 47/2023 - CI, de autoria da Senadora Tereza Cristina; e ao Requerimento 48/2024 - CI, de autoria do Senador Wellington Fagundes.

Convido para tomar lugar à mesa os seguintes convidados:

- participará por videoconferência o nosso Governador de Mato Grosso, Mauro Mendes, que chamaremos logo a seguir;
- Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, também participará por videoconferência;
- eu vou aqui citar o Embaixador da Bolívia no Brasil, Horacio Villegas Pardo. Ele, infelizmente, veio aqui, disse que teve dificuldades para entrar no Senado e acabou voltando. Vamos fazer o contato pela Comissão sobre a possibilidade de ele participar virtualmente;
- André Bringsken, Prefeito da cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade, Mato Grosso, já está aqui do lado. Que bom! Já chegou aqui do lado;
- João Carlos Parkinson de Castro, Chefe da Divisão de Integração de Infraestrutura do Ministério das Relações Exteriores, também já aqui à minha direita;
- Pedro Lacerda, Presidente do Comitê Pró-Asfaltamento e Integração Brasil-Bolívia;

- Edeon Vaz Ferreira, que está aqui à frente, da Famato (Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso), também, vou incluir aqui, representando a Frenlogi, ele que é especialista na logística do Brasil;
- também o Miguel Mendes, Presidente da ATC (Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso), que está ali também;
- Fausto Vieira Coutinho, Subsecretário de Administração Aduaneira (substituto), da Secretaria da Receita Federal, bem aqui à frente;
- Henrique Freitas Candine, Policial Rodoviário Federal, que participará também por videoconferência;
- Deputado Valmir Moretto, do Estado do Mato Grosso, que também participará por videoconferência.

Informo também que foi convidado o Jaime Verruck, Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação de Mato Grosso, que não pôde comparecer a esta audiência.

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 www.senado.leg.br/ecidadania, ou também pelo telefone 0800 0612211. Repito: 0800 0612211.

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

Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer uso da palavra por até dez minutos, mas, claro, com uma certa tolerância. Ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos para fazerem suas perguntas e/ou comentários.

Registo aqui também a presença - eu vou citando aqui vários para depois não faltar com nenhum - do Senador Márcio Lacerda, que é o nosso histórico defensor dessa binacional, bem como também da implantação da ZPE de Cáceres, da Zona de Processamento de Cáceres, que, felizmente, hoje já temos pronta. Inclusive, quero aqui convidar todo o Brasil que queira conhecer a região, pois nós já temos lá, com todas as condições de receber, na ZPE de Cáceres, indústrias que queiram se implantar naquela região.

Vamos, então, inicialmente...

Já está? (*Pausa.*)

Então, já está a postos, representando a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, a Secretária Viviane Esse.

Vamos então...

Tinha um vídeo para ser projetado...

A Viviane já está pronta.

Viviane, com a palavra.

A SRA. VIVIANE ESSE (Para expor. *Por videoconferência.*) - Obrigada, Senador.

Bom dia a todos.

É um prazer poder participar desta importante Comissão.

É realmente muito importante que a gente tenha um cuidado e um planejamento sobre as nossas infraestruturas estratégicas. O Ministério dos Transportes está à disposição para discutir os projetos que já estão em andamento e também os novos projetos necessários. É um prazer poder participar com os senhores.

Peço desculpas por não estar presente pessoalmente, mas nós tínhamos algumas reuniões agendadas com a Bancada de São Paulo e de Minas Gerais, há um certo tempo, pelo Ministro Renan, então, a gente não conseguiu fazer o remanejamento. Peço desculpas mais uma vez, mas é realmente um prazer estar com os senhores para discutir esse importante tema.

Estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Viviane, eu vou, então, pelo menos, fazer uma pergunta aqui a você. Pelo que eu entendi, você também já tem outro compromisso, é isso? E está aqui uma representante, a Mariana Campos, que vai continuar, não é? Mas eu gostaria de deixar aqui uma pergunta.

Você ainda está lincada? (*Pausa.*)

Está, não é?

A SRA. VIVIANE ESSE (*Por videoconferência.*) - Estou ouvindo, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu gostaria, pelo menos, de deixar aqui uma pergunta para você, se possível, responder logo.

A SRA. VIVIANE ESSE (Por videoconferência.) - Eu agradeço a gentileza.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Como é o posicionamento do Ministério dos Transportes em relação a essa estrada? Como o Ministério vê a possibilidade dessa parceria, efetivamente, entre o Brasil e a Bolívia? E que entraves você pode também apontar nesse sentido da construção? Porque é um projeto, é um trabalho que é um anseio da população brasileira e também... Brasileira, eu digo, de um modo geral; não só Mato Grosso, porque seria o caminho mais próximo para que a gente possa chegar ao Pacífico. Então, eu gostaria de saber dos estudos por parte do Ministério, como vocês hoje pensam essa possibilidade.

A SRA. VIVIANE ESSE (Por videoconferência.) - Agradeço, Senador, a gentileza.

Realmente, tenho outro compromisso, mas eu fiz questão de participar com os senhores, mesmo que *online*, mesmo que no início. A nossa Diretora substituta Mariana Campos vai continuar em toda a Comissão. Então, nós estaremos presentes para discutir e fazer outros esclarecimentos.

É muito importante, Senador, que a gente pense o Brasil para além das suas fronteiras. É comum que a gente, quando plota um mapa do Brasil, coloque ali o Brasil e se esqueça dos seus vizinhos, dos seus parceiros comerciais na América Latina. A gente geralmente coloca o Brasil, destacando com uma cor, projeta as nossas rodovias, ferrovias e hidrovias, mas deixa em cinza ali... É como se a gente estivesse isolado na América Latina, o que não é verdade e não é o que nós queremos.

A nossa estruturadora de projeto, a empresa Infra S.A., está à disposição dos nossos vizinhos. O Ministro Renan já colocou no Fórum ITF, a disponibilidade, inclusive, de fazer o plano logístico para os países parceiros que tiverem interesse. Nós temos um planejamento logístico para o Brasil, mas é interessante que a gente faça essa parceria com outros países.

Então, é muito importante que a gente conheça os nossos corredores logísticos para fora do território nacional, para que a gente pense em outros corredores, para que a gente pense em outras oportunidades de transporte.

A gente verifica uma mudança, no Brasil, de áreas produtivas. Isso até impacta, quando a gente apresenta a nossa carteira de concessões, outros países. Eles ficam impactados, porque os nossos setores, as nossas áreas produtivas, em dez anos, mudam totalmente, mostrando a pujança que o Brasil tem principalmente nesse setor do agronegócio. Para isso, a gente precisa pensar outras rotas de transporte, para além de melhorar os nossos corredores logísticos nacionais.

Dentro do Brasil, então, a gente está com um trabalho intenso. Hoje temos 100% da malha rodoviária federal com projetos, com contratos. Então, nós temos a malha 100% coberta. Estávamos com uma malha numa situação bastante crítica: 57% da malha, no início do ano passado, estava classificada como regular, ruim e péssima. Agora a gente já inverteu, reverteu isso, e esperamos chegar com 80% da malha em condições boas - ótima e boa - até o final do ano que vem. Isso é um avanço. A gente precisa ter uma infraestrutura que dê condições para que a gente faça a integração nacional, para que a gente dê condições aos brasileiros de se movimentarem, mas também para que os nossos produtos sejam movimentados. Nós somos muito produtivos - fazendo menção ao agronegócio novamente - da porteira para dentro, e a gente perde parte dessa produtividade quando a gente faz esse transporte; aí a gente precisa reverter.

Então, fazemos isso com investimento público, por meio do Dnit, com parcerias, com execução de obras tanto de ampliação de capacidade, como de melhoria da nossa malha, mas também precisamos, Senador, da parceria com a iniciativa privada. Por isso, este ano, nós temos previsão de 13 leilões para que a gente tenha, então, um investimento privado em rodovias onde a gente tem condição econômica de ter esses investimentos. Nós já fizemos um leilão este ano - foi um sucesso - do trecho da BR-040, de Juiz de Fora até Belo Horizonte. Temos mais dois leilões agendados: da BR-381, em Minas Gerais, e também de um trecho da BR-040. Nós temos, especificamente, nessa localidade, um projeto de concessão que envolve a BR-364, um trecho da BR-070 e também da BR-174, que tem correlação com esse trecho que os senhores mencionaram. Esse trecho é um trecho de rodovia estadual. Para isso haveria a necessidade de federalização desse trecho para a incorporação na malha federal, o que nos possibilitaria a execução de obras. Ele já foi mapeado pela Infra S.A. como um importante corredor logístico. E estamos à disposição para discutir essa possibilidade, conversa com os nossos projetos - como mencionei, temos aí um leilão previsto para dezembro deste ano dessas importantes rodovias, não só para escoamento de soja e farelo de soja pelo Arco Norte, mas também para transporte de bovinos, que é um perfil, bastante, da BR-174 e da BR-070. Estamos à disposição, Senador, para discutir, analisar e propor melhorias para esse trecho, se assim for a vontade de todos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O.k. Eu agradeço, Viviane.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Quero um aparte.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu agradeço a sua participação. Claro que o papel do Ministério dos Transportes também é muito importante, junto com o Ministério das Relações Exteriores.

Por parte de Mato Grosso, o Governador vai falar daqui a pouco. Nós estamos adiantando bem para que a gente consiga, efetivamente, buscar a solução pelo lado do Brasil.

O Senador Confúcio está aí, foi o primeiro, mas o Senador Confúcio sempre é uma pessoa tranquila. Ele sempre cede a palavra para o mais inteligente. Então, está aqui o Senador Esperidião Amin com a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Eu queria pedir... Porque o senhor vai me provocar. O senhor está muito bem acompanhado aí.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - De todos, não é, Senador?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Por André Bringsken, um homem de cabeça brilhante. Eu estou ao lado de um outro...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Olha, segundo o André, Deus fez as cabeças lindas. Naquela que não é tão privilegiada, botou o cabelo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - E em alguns botaram o cabelo duas vezes, como é o seu caso. Inconformado, fugiu dessa confraria pela porta do dermatologista. Deve ser aquele lá de Pernambuco, o Basto, que basta para as cabeleiras. Mas isso não é inveja.

Eu só queria fazer dois registros: um endereçado à Dra. Viviane, que sempre conta com a minha solidariedade desde que participou de vários eventos em Santa Catarina; e o segundo para lembrá-la de que nós estamos aguardando, em Santa Catarina, a audiência pública relacionada à otimização das concessões da BR-101, trecho norte, e da BR-116. Só isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Peço que seja projetado um vídeo, um filme pequeno que fala um pouquinho do que é a região e, principalmente, também, de Vila Bela da Santíssima Trindade.

Antes de começar, digo que é a primeira capital brasileira projetada, em Portugal, para proteger a nossa costa fluvial, nessa região, a primeira do Brasil. Tem uma história muito longa, muito rica. É uma cidade construída pelos africanos, que vieram para cá naquela labuta, na época ainda da escravatura. Ainda temos lá uma população de originários africanos muito forte, muito expressiva, com toda a história de Tereza de Benguela, uma negra que reinou por 40 anos naquele quilombo. Vamos lá.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito bom!

Então, agora, vamos, na sequência...

O contato daqueles que estão... O Governador, vocês estão fazendo... Eu vou passar, então, aqui ao Prefeito André Bringsken, Prefeito de Vila Bela da Santíssima Trindade.

O André sempre fala muito. Hoje, ele vai falar o ideal. Se deixar ele contar a história de Vila Bela, aí pronto. *(Risos.)*

O SR. ANDRÉ BRINGSKEN (Para expor.) - Também, são quase três séculos de história, não é?

Mas é um prazer estar aqui. Agradeço ao Senador Wellington Fagundes, que sempre foi um apaixonado pela nossa região e por essa integração.

Eu sou Prefeito da cidade que foi, durante 83 anos, a primeira capital da Província de Mato Grosso. E Mato Grosso tem esse nome hoje em função de dois sertanistas que chegaram àquela região, no Vale do Guaporé, e mandaram uma carta ao Rei de Portugal, dizendo que chegaram a uma região onde o ouro era superficial, em pepitas, e que o mato era tão grosso que 12 homens não conseguiam abraçar um tronco de mogno. Então, passou a ser conhecida como a região do Mato Grosso, Mato Grosso, e, depois, virou a Província de Mato Grosso, e, quando capital, nós éramos capital de Rondônia, metade de Rondônia, porque metade foi cedida pelo Amazonas, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso.

Então, hoje nós estamos aqui defendendo a sexta Rota de Integração. O Brasil já colocou como prioridade cinco rotas de integração latino-americana e de chegada ao Pacífico. Nós defendemos essa sexta rota porque nenhuma das cinco rotas hoje instituídas ou prioritárias chega à Bolívia.

Eu sei que existe uma justificativa de que a Bolívia tem, na sua cultura, o que eles chamam de *paro*. Se há qualquer situação com que a população não concorde, eles param o país inteiro, quatro, cinco dias, vinte dias, o tanto que for necessário para poder resolverem a situação. Exemplo disso foi a queda de Evo Morales. O país parou, e ele foi obrigado a renunciar. E para tudo realmente.

Então, muitos colocam esse empecilho de passar a rota de integração para o Pacífico pela Bolívia por causa do *paro*.

Bom, é uma questão cultural que o próprio país vai ter que trabalhar.

Essa rota de integração, para nós, é fundamental, e, principalmente hoje, definido pelo Ministério da Agricultura, o Senador Carlos Fávaro e o Secretário-Executivo Irajá Lacerda colocaram como prioridade nacional a integração com a Bolívia. Por quê? Porque a Bolívia hoje produz todos os fertilizantes de que o Brasil precisa: o cloro, o potássio, a ureia, o boro, o sal... Na Bolívia, montanhas e montanhas de sal, e não têm para quem vender. O nosso sal do Mato Grosso, por exemplo, vem de Mossoró, que abastece o Brasil inteiro, supercompetitivo, a 4 mil quilômetros de distância, e o sal da Bolívia está a 1,5 mil quilômetros de Cuiabá. Então, isso diminui o frete, diminui o transporte e faz com que essa rota seja extremamente interessante ao Brasil, porque os nossos fertilizantes vêm da Rússia, vêm da Alemanha, vêm da África do Sul. Imagina o custo de frete que se vai reduzir trazendo os fertilizantes da Bolívia.

Eu quero mostrar aqui esse corredor bioceânico, binacional. Vila Bela está lá em cima - não aparece aqui -, está ali em cima. Neste trecho, como foi falado no vídeo, são 240km que faltam; retificando, cai para uns 220km, entre Vila Bela e San Ignacio de Velasco, que é o primeiro município do lado boliviano. De San Ignacio até o Porto de Arica, já temos todo o asfaltamento.

Eu quero dizer que, por algum tempo, pregou-se que seria impossível levar a produção de grãos de Mato Grosso até o Porto de Arica, por causa da Cordilheira dos Andes. Isso é um mito, já está ultrapassado. Por quê? Porque a Bolívia hoje produz grãos e os exporta pelo Porto de Arica. Em San Ignacio de Velasco, tem um frigorífico - que nós temos, do mesmo grupo, em Vila Bela - que exporta dez contêineres de carne todos os dias para a China, através do Porto de Arica. Então, é extremamente viável, é possível, e, para nós, é muito interessante, porque reduz em 16 dias a produção, que hoje passa pelo Porto de Santos ou pelo Paraná, sobe o Atlântico e entra no Canal do Panamá para chegar ao Pacífico. Neste trajeto aqui, nós reduzimos, Senador Wellington, em 16 dias.

Mostro aqui o interesse do Governo de Mato Grosso, do Governador Mauro Mendes. Como já disse a Viviane, até Vila Bela chega a BR-174B. A BR-174 liga Cuiabá com Porto Velho; a BR-174B liga com Vila Bela. De Vila Bela até a fronteira, é uma estrada estadual, e o nosso Governador já fez o projeto, já está em análise e, provavelmente, ainda este ano faz a licitação dos 80km para serem pavimentados. Do lado boliviano, que são 140km, nós temos a palavra do Governador de Santa Cruz de que ele fará um chamamento para concessão, por 25 anos, para a construção desses 140km e, ao mesmo tempo, a exploração durante 25 anos, o que passa a ser extremamente interessante para nós.

Aqui, nós vemos, então, mais uma vez, o que eu falei do sal: nós temos aí 1,5 mil quilômetros da maior mina de sal, as minas de sal de Uyuni. A Bolívia praticamente está lá com montanhas de sal e, segundo o nosso Embaixador Horacio colocou, ela não tem para quem vender; então, todo esse sal pode abastecer essa região a um preço mais competitivo e com redução do frete.

A ureia, no Bulo Bulo, fica a 700km de Vila Bela. Então, é um caminho muito viável e competitivo, barateando o custo de produção da nossa agricultura, da nossa pecuária.

Aqui nós vemos as integrações. Há também um interesse da parte do Governo de Santa Cruz de fazer uma ligação ali, onde se vê aquela linha amarela reta, do Distrito de San Vicente - do nosso lado, é o Distrito de Vila Bela de Santa Clara do Monte Cristo - com Roboré. Roboré já tem a ferrovia. Então, nosso acesso também vai ser facilitado com a implantação dessa rodovia para poder chegar na ferrovia.

E aí nós vemos ali a integração que o Governador tem o interesse de fazer, que é com Rondônia, uma ligação interna ali, de Vila Bela com Cabixi. Com apenas 200km, nós chegamos em Rondônia, favorecendo toda a descida dessa produção de Rondônia para o Porto de Arica, através de Vila Bela. Então, essa integração é também com todo o norte de Mato Grosso. Nós temos ali Comodoro, Campos de Júlio, Sapezal, que são altamente produtores de grãos, que vão poder ter uma nova rota de escoação.

Do que nós precisamos, de imediato? A estrada já existe: Vila Bela-San Ignacio - já existe. Nós precisamos da implantação da alfândega, do aduamento, porque hoje toda a produção que é levada ou que é trazida, se for apreendida pela polícia, é tida como ilegal. É um descaminho, é um contrabando. Eu estava comentando com o Fausto que Vila Bela hoje é o Município que mais consome cerveja no Estado do Mato Grosso. Não é que nós sejamos alcoólatras, não, mas é porque eles colocam um botequinho lá na fronteira, tiram nota fiscal para a fronteira, e depois passa para a Bolívia. Então, é muito

consumo de cerveja. Os bolivianos gostam principalmente da nossa Skol. E aí Vila Bela passa a ser a maior consumidora de cerveja do Mato Grosso. Pelos índices calculados, seriam mais ou menos dez latinhas por habitante, por dia. Então, nós estaríamos todos, como diz o boliviano, *borrachos*.

Então, esta é a nossa solicitação: a implantação imediata da aduana em Vila Bela, para já poder atender a essa demanda nacional, que é prioridade do Governo Lula, no Ministério da Agricultura, para trazer os fertilizantes que a Bolívia produz, além do acesso ao Pacífico.

E aí nós temos um último videozinho, que já passou no início, mas vou passar mais uma vez. Só sobraram alguns minutos ainda, não é Senador? (*Pausa.*)

Então, falando da nossa cidade, é o município com maior diversidade étnico-cultural. Nós temos ali os quilombolas; os chiquitanos, que é um povo tradicional da fronteira, temos 40 comunidades rurais. Eu tenho 4 mil quilômetros de estrada para cuidar. Vila Bela é um Município aonde o agro está entrando com bastante força, mas a receita do agro ainda não entrou. Então, imagine um município que tem uma receita pequena cuidar de pontes de madeira. Temos 264 pontes de madeira, e 23 dessas já conseguimos transformar em pontes de concreto de aduela, mas ainda a situação é calamitosa.

Nós temos 14 escolas rurais. Das 47 linhas de transporte escolar, 22 são terceirizadas e 25 são próprias. E, nessas terceirizadas, eu gasto mais de meio milhão por mês; o nosso transporte escolar roda 6 mil quilômetros por dia para levar as nossas crianças até as escolas.

Então, eu gostaria de pedir essa atenção, porque com essa saída para o Pacífico, nós deixamos de ser fim de linha, assim como o Cabixi, para a Bolívia, também deixa de ser fim de linha com essa integração. Com isso nós entendemos que o desenvolvimento vai chegar, nós vamos ser porta de entrada, porta de saída e vamos voltar a fazer o que nós fizemos desde a implantação na economia brasileira, porque Vila Bela sempre foi uma cidade que trouxe muito ganho para o Brasil. Para vocês terem uma ideia, na época da capital, nós tínhamos a Casa da Moeda em Vila Bela, o ouro saía alcinchado já em lingotes, fundido em lingotes para a Coroa portuguesa. Então, como disse aqui o nosso Senador, foi a primeira cidade planejada no mundo e construída no Brasil para garantir a fronteira oeste do Brasil, em função do achado de ouro.

Então, é um município com uma riqueza histórica muito grande...

(*Soa a campanha.*)

O SR. ANDRÉ BRINGSKEN - ... e eu convido todos para participar e para conhecer a nossa história *in loco*. Em Vila Bela, nós temos riquezas imensuráveis, tanto na cultura quanto nas belezas cênicas, na nossa história, e convido a todos. Na terceira semana de julho, Senador, nós temos a tradicional Festaça, que é o maior evento cultural do Estado de Mato Grosso, que é a relíquia que veio através da tradição, passada de pai para filho, dos nossos remanescentes quilombolas da época da escravatura.

Agradeço a atenção de todos e me coloco à disposição.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - A Dra. Viviane...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Trezentos anos foram razoáveis!

A SRA. VIVIANE ESSE (*Por videoconferência.*) - Isso, Senador. Muito obrigada. Eu tenho que...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - A Dra. Viviane, acho que provocada pelo Senador Esperidião Amin, volta, então, e gostaria de falar.

Dra. Viviane, com a palavra.

A SRA. VIVIANE ESSE (Para expor. *Por videoconferência.*) - Obrigada, Senador.

Eu peço desculpas, mas eu vou ter que realmente ir para aquela outra audiência que eu mencionei, mas a Mariana Porto vai continuar representando o Ministério dos Transportes nesta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O.k.

Você viu a indagação do Senador Esperidião Amin, Viviane?

A SRA. VIVIANE ESSE (*Por videoconferência.*) - Vi, sim, e gostaria, se tiver oportunidade, já de respondê-la.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Pois não.

A SRA. VIVIANE ESSE (*Por videoconferência.*) - Nós temos agora justamente duas apresentações para a bancada de Minas Gerais e para o Governador Zema e também para o Governador Tarcísio, de São Paulo, e para a bancada de São

Paulo sobre a otimização de Fernão Dias e Régis Bittencourt, e já estamos com pré-agenda para a apresentação para as respectivas bancadas dos projetos de otimização de litoral e planalto. Então, estamos já na agenda, viu, Senador? Não se preocupe.

Estamos fazendo essas agora e temos uma sequência de projetos para apresentar tanto para os Governadores como para a bancada.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Quero lembrar, prezada Secretária Viviane, a quem eu saúdo com muito carinho, que o nosso compromisso do Ministro era realizar em 90 dias. Isso foi no dia 18 de abril, na inauguração do PPD. Então, nós temos, a rigor, até meados de julho para realizar essa reunião, e acho que a sua preparação é muito importante; por isso, eu o trago.

Aproveito essa carona generosa do Senador Wellington Fagundes para lhe pedir para diligenciar com o Ministro, que esteve recentemente em Santa Catarina, no oeste - tenho aqui o apoio do Senador Seif para isso também -, e agendar a reunião preparatória para a otimização do contrato da 101 Norte e da 116.

Mais uma vez, agradeço ao Senador Wellington pela carona e cumprimento o Prefeito André, que, fazendo jus à inteligência que exhibe e que alguns fogem dela, conseguiu resumir a história, pelo menos, da região, do município, que dirige, de 300 anos, em dez minutos.

Muito obrigado.

O SR. ANDRÉ BRINGSKEN (*Fora do microfone.*) - Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Perfeito!

Eu vou passar a palavra, então, agora ao Pedro Lacerda. Da mesma forma, por dez minutos. O Pedro é o Presidente do Comitê Pró-Asfaltamento e Integração Brasil-Bolívia, um histórico defensor também, como toda a família Lacerda, dessa integração.

O SR. PEDRO LACERDA (Para expor.) - Bom dia a todos!

Em primeiro lugar, eu queria agradecer, especialmente, ao Senador Wellington, que, há mais de 15 anos, vem trabalhando firmemente pela logística do Mato Grosso. Agradeço ao Governador Mauro Mendes, que definiu já e determinou a realização do projeto executivo da estrada de Vila Bela, a linha Brasil-Bolívia, objeto deste trabalho nosso, que já foi concluído - inclusive já está protocolado. Agradeço ao Sr. Otaviano Pivetta; ao Deputado Moretto, que tem ajudado muito nesses trabalhos do processo de integração; e a meu Prefeito, Dr. André, companheiro da vida toda. Enfim, agradeço a todos os presentes aqui; aos Senadores; ao Ministério dos Transportes, à Aprosoja, presente aqui, na pessoa do Edeon; e ao Sr. Fausto, representando aqui a Receita Federal, que eu não digo, que é uma coisa tão importante, eu diria que é a mais importante, até mais do que o asfalto, na conclusão e na realização desse trabalho.

Eu pediria ao meu companheiro que colocasse o primeiro mapa, que é o que nós chamamos de mapa-proposta. É o primeiro. (*Pausa.*)

Isso.

Aqui, Senador Wellington, a gente observa que... (*Pausa.*)

A gente observa que já existe um asfalto, que é rodovia federal, ali em Vila Bela. Esse asfalto está no Município de Vila Bela, no Brasil, que é vizinho do Município de San Ignacio, na Bolívia.

A partir desse asfalto de Vila Bela, nós temos acesso a todos os portos do Oceano Atlântico via asfáltica no Brasil. Nós vamos a Paranaguá, vamos a Santos, vamos a Manaus e vamos a todos os portos do Oceano Atlântico. E, ao lado de Vila Bela, no Município de San Ignacio, nós já temos hoje um asfalto, que também é rodovia federal e, através dele, acessamos todos os portos do Oceano Pacífico, tanto do Chile quanto do Peru.

Então, a conclusão seria a simples ligação do asfalto de Vila Bela, da BR-174, com o asfalto da rodovia federal em San Ignacio. E, junto com essa necessidade do asfaltamento, eu reputo aqui uma necessidade maior ainda, que é a implantação de uma estação aduaneira de fronteira. Porque eu sou testemunha - estou ali desde criança - de que, por falta dessa agência aduaneira de fronteira, obrigou-se a Bolívia a viver de costas para o Brasil, e o Brasil a viver de costas para a Bolívia.

Qualquer iniciativa de qualquer cidadão de Vila Bela ou de San Ignacio com relação ao outro país é ilegal, é crime, não é permitida. Então, em função dessa não permissão, nunca existiu nenhum tipo de integração, nenhum tipo de estabelecimento de comércio ou de turismo. Porque, por exemplo, se o senhor passar com um ônibus por Vila Bela, nessa linha do Brasil para a Bolívia, é ilegal; é caso de destituição, inclusive, do ônibus.

Então, essa proibição levou os dois países a viverem 100% de costas um para o outro. Você vê que a rodovia tão importante de Vila Bela nunca teve nenhuma utilidade para a Bolívia, assim como o asfalto de San Ignacio nunca teve nenhuma utilidade para o Brasil, em função da ausência de agência da Receita Federal.

Eu vou pedir para meu amigo o mapa de Arica. *(Pausa.)*

Aqui, Senador Wellington, eu vou fazer uma afirmação de que está muito mais fácil nós acessarmos o Pacífico do que a gente pensa. Por quê? Por exemplo, em San Ignacio, que é vizinho de Vila Bela, nós temos um frigorífico, de propriedade do Grupo BMG, que tem uma desossa, desossa 800 reses todo dia e transporta toda a carne para o porto de Arica. Eles embarcam 800 reses por dia de Vila Bela para Arica, e não comercializam no mercado interno.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PEDRO LACERDA - San Ignacio. O frigorífico BMG de San Ignacio, todos os dias, embarca dez carretas de carne, mas, em San Ignacio mesmo, muitas serrarias... Existem muitos outros tipos de atividades, inclusive agrícolas, que embarcam para Arica.

Eu levei o Embaixador para conhecer esse embarque há poucos dias, e nós conversamos com quatro motoristas que estavam saindo. Perguntei para ele: "Quantos quilômetros tem de onde o senhor embarca aqui, em San Ignacio, do frigorífico, até onde o senhor desembarca?". Ele falou: "Tem 1.533km". Falei: "Quantos dias o senhor leva de viagem?". Ele falou: "Como nós viajamos com calma, porque um pouco passa na cordilheira lá, é uma média de quatro dias". Aí, eu conversei com o gerente do frigorífico, e ele afirmou que, do dia do lacre, aí em San Ignacio, para o dia da quebra do lacre no destino, lá no Porto de Xangai, lá na China, é uma média de 19 dias.

E o mesmo Grupo BMG tem um frigorífico em Vila Bela e, em Pontes e Lacerda, que é o município vizinho de Vila Bela, tem dois frigoríficos grandes que abatem 1,1 mil reses todo dia cada um deles, um do grupo JBS e outro do grupo Marfrig. Os três, tanto de Vila Bela, como o de... Eles exportam também para China, só que a carne de Vila Bela, como não é permitido ir para San Ignacio para ir para o destino, vem 2,4 mil quilômetros para trás, vem ao porto de Santos e, do porto de Santos, anda uns 4 mil quilômetros em direção ao Canal do Panamá. De lá, depois, com todas as dificuldades de atravessar o canal, eles retornam uns 3 mil quilômetros e pegam o destino da China.

Então, esse processo, reafirmando, é um processo totalmente já pronto, consolidado e que depende exclusivamente da instalação da nossa agência aduaneira - que, se Deus quiser, nós já estamos aqui com apoio, uma vez que a Receita está presente, já é uma demonstração de apoio - e do asfaltamento.

Aí só vou falar uma palavra a mais sobre os benefícios internos de integração que existem entre a Bolívia... Por exemplo, importação de sal é uma coisa muito viável; a própria ureia. Nós estamos, de Vila Bela, a 700km da fábrica de ureia. A região de Vila Bela historicamente importa ureia da Ucrânia, que é 2,4 mil quilômetros do Porto de Santos, mais uns 18 mil quilômetros marítimos...

(Soa a campanha.)

O SR. PEDRO LACERDA - ... historicamente, a vida toda, comprou da Ucrânia, Rússia. Então, é uma coisa, num nível de integração, muito própria, muito conveniente para o Brasil, para Mato Grosso e para a Bolívia.

Agradeço a todos.

Meus parabéns ao Senador Wellington por esta iniciativa.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Nós agradecemos e queremos convidar o Sr. Miguel Mendes, representando aqui a ATC (Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso). Se V. Sa. quiser falar daí ou vir aqui, vai da sua vontade.

O SR. MIGUEL MENDES - Pode ser daqui,

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O.k.

O SR. MIGUEL MENDES (Para expor.) - Bom dia a todos.

Primeiramente, gostaria de agradecer ao Senador Wellington Fagundes pelo convite. O Senador Wellington é meu conterrâneo lá de Rondonópolis, um grande defensor da melhoria da logística da produção do nosso estado. Ele foi um dos principais responsáveis pela nossa rodovia, BR-163, os 851 quilômetros da divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop estarem sendo duplicados. Esse sonho começou em 2004, num evento da entidade que represento, e, naquela ocasião, começava um sonho. Esse sonho, inclusive, foi, naquela oportunidade, explanado pelo nosso então Deputado Federal

Wellington Fagundes. E agora a gente está diante de um novo sonho, um sonho muito próximo de se tornar realidade, Pedro. É muito bom a gente ver pessoas engajadas principalmente em melhorar a logística nacional.

No Mato Grosso, apesar de ter evoluído muito em sua logística, hoje a gente ainda sofre. O setor de transporte ou rodoviário de cargas sofre muito ainda com a atual logística, principalmente em relação à intermodalidade. Nós temos em Rondonópolis o maior terminal rodoferroviário da América Latina, temos uma rota também muito importante dos municípios do Médio-Norte do estado até os portos de Miritituba, mas, justamente essa intermodalidade, acaba apresentando toda ineficiência.

Só para vocês terem uma ideia, hoje um caminhão, quando carrega seja soja, seja milho, demora em torno de dois a cinco dias para saber quando irá descarregar. Por quê? Porque hoje o volume, que é direcionado tanto aos terminais portuários de Miritituba, hidroviários, como também ao terminal rodoferroviário de Rondonópolis, já está na sua capacidade máxima. Então, o volume de caminhões é muito menor do que a demanda das *trades* que operam, e isso faz com que os caminhões acabem se tornando verdadeiros armazéns sobre rodas.

É muito importante, Senador, mais uma rota, lógico, uma rota através da qual a gente vai poder acessar o Pacífico.

Para nós, para o setor, é muito importante que sempre novas rotas de escoamento da produção possam ser abertas, e nós estamos muito atrasados. A gente vê países de primeiro mundo que não têm tanta pressão de ONGs, com a desculpa de impactos no meio ambiente, e se impede o crescimento logístico do nosso país.

Apesar de representar aqui o setor de transporte rodoviário de cargas, nós entendemos que o transporte eficiente, o rodoviário, é de curta distância. Então, todos os projetos, sejam eles de incentivo ao transporte hidroviário, sejam eles de incentivo ao modal ferroviário, nós apoiaremos.

Eu gostaria só de fazer um adendo aqui. Muitas vezes, a gente vê os defensores de outros modais atacarem o modal rodoviário, dizendo que ele é ineficiente, dizendo que ele é causador de acidentes, dizendo que ele é mais caro. Sim, lógico, ele tem todos os seus problemas, mas é o único modal que, se acabar, nenhum outro modal funcionará. Ele é o principal responsável por interligar os demais modais. Se você acabar com o modal rodoviário, não tem transporte. Então, a gente tem essa consciência de que o modal rodoviário jamais vai acabar.

Então, fica aqui a minha colocação para todos aqueles defensores de outros modais: você não precisa atacar o modal para poder exaltar o seu. Todos são importantes. E o Brasil só vai ser eficiente, só vai reduzir o seu custo quando a gente tiver essa intermodalidade funcionando como ela deve funcionar. Infelizmente, hoje, não é o que acontece.

Lógico, além de brigar por novas rotas de escoamento, que são de extrema importância para o nosso país, Senador, eu faço um apelo aqui também aos nossos Parlamentares, ao Congresso Nacional e até ao Poder Executivo - já que a gente tem *online* uma representante do Ministério dos Transportes - em relação aos entraves burocráticos. Não adianta nada a gente abrir novas rotas para agilizar esse escoamento, se hoje um caminhão, quando carrega numa fazenda, tem uma "balançona" que vai aferir o peso total daquele caminhão.

Hoje, o veículo mais utilizado é o de nove eixos, que tem capacidade de até 50 toneladas de carga e com 24 de equipamento. Então, dariam ali 74 toneladas. Por incrível que pareça, esse caminhão sai da fazenda e, quando vai ser fiscalizado na rodovia, ele é fiscalizado por uma balança que vai fazer a fiscalização por eixo. E, muitas vezes, acaba dando ali um excesso. Por que é que dá o excesso? A gente está transportando grãos, essa carga se movimentada. Então, em algum determinado momento, ela vai realmente ocasionar um excesso, mas hoje não se carrega, pelo menos no agronegócio, em nenhuma *trading*, em nenhuma fazenda se carrega o excesso de peso, mas a gente tem esse problema da fiscalização por eixo, que acaba penalizando o setor e que acaba atrasando o escoamento da safra.

Só para vocês terem ideia, ali em Rondonópolis, próximo ao terminal da Rumo, você tem uma balança que é administrada pela ANTT, que fica após uma descida. Ou seja: o caminhão, para chegar até lá, costumeiramente vai freando, e a carga vai se movimentando. E, quando ocasiona esse excesso de peso por eixo, o motorista é obrigado a subir em cima do caminhão com um balde, para escoar, às vezes, mil ou até 2 mil quilos que acabaram sobrecarregando um desses eixos dos caminhões.

Além disso, nós temos um outro entrave aqui: uma licença.

Gente, nós temos hoje mais de 100 mil rodotrens rodando no Brasil escoando a safra. E, por incrível que pareça, o dono do caminhão precisa de uma licença do Dnit, em que se listam as rodovias pelas quais ele pode trafegar.

Não seria mais certo o Dnit sinalizar as rodovias e também disponibilizar em seu *site* as rodovias pelas quais ele não pode trafegar? Porque não vai ser um papel que vai, às vezes, impedir o motorista infrator de passar por aquele trecho, mas isso acaba gerando custo para o transportador, que anualmente tem que renovar essa licença, não só para andar nas rodovias federais, mas também nas rodovias estaduais.

E, se não fosse só isso, nós temos também o cúmulo de que, quando um caminhoneiro autônomo ou um empresário de transporte compra um caminhão e vai buscar esse caminhão na fábrica, ele já tem que sair dali e parar numa oficina credenciada do Inmetro para pegar um selo do tacógrafo. Ou seja: gera-se custo, perda de tempo, um excesso de burocracia desnecessária. É um absurdo. Acho que é só no Brasil que acontece isso.

E, se não fosse isso também, outro entrave burocrático é em relação a termos hoje uma legislação ambiental de primeiro mundo, mas que, na prática, acaba penalizando muito o transportador também.

Só para se ter ideia: hoje, um caminhoneiro autônomo ou um empresário de transporte que tem seu caminhão nas rodovias, se chegar a um posto e não tiver o óleo diesel S10, e ele abastecer com o S500 e cair numa fiscalização, além de receber uma multa e ter o seu caminhão apreendido, ele ainda vai ser processado, podendo ser condenado até a cadeia por crime ambiental.

Então, gente, ser transportador não é fácil não.

E também estamos muito próximos de um verdadeiro apagão logístico, por causa da falta de mão de obra. Ninguém quer mais ser caminhoneiro no Brasil; os filhos dos caminhoneiros não querem ser mais caminhoneiros. E olha que nós evoluímos muito. Nós temos caminhões, hoje, monitorados via satélite, com ar-condicionado, todos automáticos - o motorista não precisa mais nem trocar marcha. São caminhões novos, mais potentes, que encurtam as viagens, e há salários que chegam até R\$15 mil mensais, e, mesmo assim, a gente não está conseguindo mão de obra. Por quê? Porque, hoje, se um jovem quiser ser caminhoneiro, ele vai gastar, até chegar na categoria E, mais de R\$10 mil para obter uma CNH.

Então, nós precisamos olhar para esse setor, para que, em pouco tempo, a gente não sofra esse apagão.

Então, Senador Wellington, peço a sua costumeira atenção, que possa levar esses problemas que a gente vem enfrentando.

Agora, principalmente, o setor acaba sendo vítima até do crime organizado. Nós temos, lá no Mato Grosso, muitos caminhoneiros que são abordados enquanto dormem e têm...

(Soa a campanha.)

O SR. MIGUEL MENDES - ... um módulo desse veículo furtado. Por quê? Porque ele vai ser comercializado no mercado negro, e esse recurso vai para o Comando Vermelho, como a gente já apurou.

Fora isso, nós vivemos numa insegurança jurídica. Nós temos duas ADIs paradas lá no STF: uma que fala do piso mínimo de frete e a outra, mais importante, que é a da jornada, na qual, há quase um ano, nós aguardamos uma decisão sobre uma lei que foi votada aqui nesta Casa, foi votada na Câmara, foi sancionada pelo Presidente.

Há quase nove anos que o setor respeita essa lei, e agora, com a última decisão do STF, há quase um ano, essa lei deixou de valer - os principais artigos -, e o setor, hoje, acumula um passivo trabalhista - se não forem modulados os efeitos dessa decisão - de R\$500 mil por caminhão. Ou seja: se não modularem esses efeitos, o setor de transporte rodoviário de cargas está falido.

E aguardamos ansiosamente também, por parte do Ministério dos Transportes, a implantação do DT-e, que é o documento de transporte eletrônico, que unificaria toda a burocracia, todos os documentos do transporte em um só. Infelizmente, ele encontra-se parado, e isso iria resolver muitos problemas do setor, porque é um absurdo hoje, na era da informática, com inteligência artificial, um caminhão ainda ter que parar em um posto fiscal para carimbar nota, mesmo com toda a documentação eletrônica e com o fiscal podendo conferir tudo ali.

Então, pessoal, eu finalizo... Desculpem-me até por esse desabafo, mas eu acho que o transporte rodoviário de cargas é um setor muito importante para a economia do Estado. Todos puderam observar isso com a greve de 2018, quando eles pararam por 20 dias, o desastre que foi para o país. Só que agora a paralisação não vai ser para reivindicar nada. A paralisação...

(Soa a campanha.)

O SR. MIGUEL MENDES - ... vai acontecer pela falta de mão de obra, pelos entraves burocráticos e, para fechar com chave de ouro, agora mais essa paulada que nós levamos com a MP do fim do mundo, que tirou do transportador também a possibilidade da compensação dos créditos do PIS-Cofins.

Então, o país precisa olhar com carinho para esse setor.

E, Pedro, parabéns. Parabéns, Senador Wellington, por encampar mais essa luta em prol da logística do nosso estado, que não vai beneficiar só o Mato Grosso; vai beneficiar também os países vizinhos e também o Brasil como um todo.

Muito obrigado.

Bom dia.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Agradecemos.

Queremos convidar o Secretário-Executivo do Ministério da Agricultura, o Irajá Lacerda, para que se sente aqui à minha direita.

Eu quero convidar agora o Policial Arthur Nogueira, que é o Superintendente da Polícia Rodoviária Federal de Mato Grosso, que está por videoconferência.

O SR. ARTHUR NOGUEIRA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador Wellington, na pessoa de quem eu cumprimento a todos os integrantes da mesa e participantes desta audiência.

Primeiramente, quero parabenizar essa iniciativa - que é muito importante - da audiência, para discutirmos e para evitarmos alguns equívocos do passado, como, por exemplo, a BR-163, quando foi projetada a concessão da rodovia, após Sinop, depois de 853km bem-sucedidos, da divisa do Mato Grosso do Sul até Sinop - a qual, em grande parte, já está duplicada. Tivemos a concessão no sentido Pará, justamente para facilitar o transporte até Miritituba, localizada a 1.080km do Município de Sorriso, onde há uma sede da delegacia da Polícia Rodoviária Federal.

Digo isso, em termos de equívoco, porque não foi prevista, no contrato de concessão, a duplicação da via. Não foi prevista também a verba de reaparelhamento para a Polícia Rodoviária Federal, que é uma verba bastante importante para que a gente possa, nesse sentido, melhorar a segurança pública e a segurança viária naquele trecho.

E hoje a BR-163, após Sorriso, é o ponto mais sensível, mais crucial, de ocorrência de acidentes de trânsito, principalmente na Serra do Cachimbo, onde há um trecho de aclives, declives e muitas curvas, e o fluxo de veículos de carga aumentou consideravelmente, subindo parte da safra para o Estado do Pará, até chegar ao Porto de Miritituba.

Dito isso, é importante lembrar sobre a 174.

Um levantamento recente, do ano de 2023, da PRF aqui em Mato Grosso, do Núcleo de Segurança Viária, aponta que a BR-174 é a rodovia federal com maior letalidade das cinco rodovias que nós temos em Mato Grosso. Leia-se: BRs-163, 364, 070 e 158.

O Senador Wellington conhece muito bem a malha rodoviária, assim como o Miguel Mendes, da ATC, que me antecedeu, e nos assusta saber que a 174 é a de maior letalidade, não a 163 ou a 364, da conhecida Serra de São Vicente, que já foi chamada de rodovia da morte.

A 174 teve, em 2023, 21,19% de letalidade em pessoas que morreram em relação ao número de acidentes que ocorreram. Foram 39 mortes só na BR-174, naquela região de Pontes e Lacerda e Vila Bela de Santíssima Trindade. E a PRF é responsável por 80km, que vai de Pontes e Lacerda à Vila Bela da Santíssima Trindade, onde nós discutimos, nesta manhã, sobre esse importante eixo de transporte rodoviário.

Então, é importante lembrar que é necessário pensar em termos de segurança pública e segurança viária, porque, a partir do momento que você lança o fluxo, direciona o fluxo de veículos, sobretudo veículos de carga, nós precisamos pensar na segurança dos profissionais motoristas de transporte de carga, porque aumentará o número de estabelecimentos, aumentará o fluxo de pessoas na região e outras empresas se instalarão nessa região. Então, há um natural aumento de crimes, como a exploração sexual infantil, tráfico de drogas, há um aumento natural de ocorrências de acidentes de trânsito, e é necessário, então, ter a mão do Estado, através da Polícia Rodoviária Federal, das polícias estaduais.

Já foi citada aqui a importância da Receita Federal, porque quem conhece a região sabe que, abrindo esse corredor, é mais um eixo de escoamento também não só de produtos lícitos, mas de ilícitos, como a cocaína, como o mercúrio e outros ligados ao contrabando e ao descaminho que virão dos países vizinhos.

Então, a PRF fica à disposição, para poder somar nesse esforço de pensarmos juntos, em nível de segurança pública, para o crescimento dessa região e a tranquilidade não só dos motoristas de veículos de carga, mas isso abrirá uma exploração do turismo.

Quem conhece Vila Bela da Santíssima Trindade sabe que isso melhorará a área do turismo na visitação e isso levará muita gente a um turismo internacional, e nós precisamos, então, prever a presença das forças de segurança nessa região.

Dito isso, agradeço a oportunidade e estou aqui acompanhando e à disposição, Senador Wellington, para que possamos, então, contribuir para esse grande avanço na região muito merecida aqui no Estado de Mato Grosso.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigado, Sr. Arthur Nogueira, Superintendente da Polícia Rodoviária Federal do Mato Grosso.

Vamos ouvir agora o Edeon Vaz, representando aqui a Aprosoja.

O SR. EDEON VAZ FERREIRA (Para expor.) - Bom dia a todos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Não, representando a Famato, não é?

O SR. EDEON VAZ FERREIRA - Também.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Então, representante da Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso (Famato), a Aprosoja, o Movimento Pró-Logística e também a Frenlogi, e mais alguma coisa. (*Risos.*)

O SR. EDEON VAZ FERREIRA - Obrigado, Senador, pela oportunidade de estar aqui falando um pouco sobre esses corredores bioceânicos.

Nós temos uma preocupação, como setor produtivo, de buscar alternativas que possam reduzir o custo do frete, e já é notório que o produtor de Mato Grosso é muito competitivo da porteira para dentro, mas perde boa parte dessa competitividade da porteira para fora. Isso tem melhorado, sem dúvida alguma.

Eu acho que a gente tem que remontar aos anos 2010, 2009, quando, por exemplo, pelo Arco Norte, nós exportávamos 7,2 milhões de toneladas, e hoje já se exportam 61 milhões de toneladas.

Então, o crescimento é notório, a nossa redução do custo do frete também aconteceu...

Quando chegou a ferrovia, por exemplo, a Rondonópolis, muitos questionavam: "Mas qual o benefício que isso aí traz ao produtor?". Bom, o benefício é que, se não tivesse a ferrovia, nós estaríamos pagando um frete muito mais alto - isso já é o primeiro benefício. E, quando a gente vê as alternativas para o Atlântico, elas já são alternativas consolidadas, quer seja pela Hidrovia do Madeira, do Tapajós, pela ferrovia que liga o Estado de Tocantins até o Porto do Itaquí... Então, tudo isso aí já está consolidado. O que é que a gente tem que fazer? Tem que melhorar os acessos, melhorar as rodovias, construir a Ferrogrão... Então, nós temos o que fazer, mas para melhorar.

Muito bem.

Em relação ao Pacífico, sempre foi um interesse muito grande do setor produtivo de Mato Grosso poder acessar os portos do Pacífico, quer seja os portos de Antofagasta, Mejillones, Angamos, que vão trazer benefício direto principalmente ao Mato Grosso do Sul, assim como aos portos do Chile, do Peru. E aí nós temos o corredor Mato Grosso até os portos de Iquique, Arica, Tacna, e aos portos também do Peru.

Qual a limitação que nós temos em relação a isso? Esse corredor pela Bolívia, já foi dito aqui pelo Prefeito André que existe a figura cultural do *paro* lá no país. Esse *paro* é espontâneo, quer dizer, você teve um pequeno problema ao longo da rodovia, uma comunidade em que faltou água, eles param a rodovia. Faltou energia elétrica, param a rodovia. Morreu um líder político, param a rodovia.

Então, o que nos preocupa nesse corredor é o fato de você ter a insegurança de ter uma carga que você tem dia e hora para ser entregue e ela ficar parada no *paro*.

Muito bem.

Em setembro do ano passado, nós fizemos a viagem por esses corredores. Saímos de Cuiabá, fomos a Porto Murtinho, passamos pelo Paraguai, passamos pelo Chile, chegamos a Antofagasta, Mejillones, Angamos. De lá nós, fomos para Iquique e, de Iquique, nós fomos, voltamos, em direção à Santa Cruz de La Sierra, a San Ignacio e também a San Matías, chegando a Mato Grosso.

Muito bem.

O que é que a gente viu nesse corredor? Nós vimos, na fronteira entre o Chile e a Bolívia, quatro dias para transpor a aduana, porque é muito demorado lá. Já tinha caminhão há quatro dias. Não são quatro horas, mas quatro dias. Então, esse é um ponto que vai ter que se corrigir.

Outro ponto: os *paros*.

Então, quanto aos *paros*, vai ter que haver uma política entre o Brasil e a Bolívia, para que tenha um salvo-conduto, alguma coisa assim.

É impressionante. Teve um *paro* logo vindo de Oruro para Cochabamba. A polícia estava nesse *paro*, e a polícia precisava sair em direção a San Matías. O que essa polícia fez? Pediu ao caminhoneiro para se afastar, passou e mandou o caminhoneiro fechar de novo. Ou seja: a própria segurança pública da Bolívia protege esse tipo de *paro*. Então, isso é um problema.

Nós pegamos três *paros*: um que tinha oito dias, um que tinha quatro dias e um que tinha três dias. Aí, tivemos que fazer voltas, passando por outras vias, para poder chegar ao destino. Então, isso preocupa.

A outra limitação: o transporte. A condução do veículo, na Bolívia, não é permitida para motoristas brasileiros. Lá, tem que ser motorista boliviano. Então, isso é outro problema que tem que se encarar.

Esse corredor atende muito bem ao transporte de produtos de alto valor agregado. O Pedro Lacerda mesmo estava falando, contando que a exportação feita era de carne, de carne e vários outros produtos de Mato Grosso que podem ser transportados. Agora, eu reputo que muito mais importante do que a gente atingir o Pacífico é nós atingirmos mercados da Bolívia, do norte do Paraguai, do norte da Argentina, do Chile, do Peru... Nós temos mais de 60 milhões de pessoas ali que podem consumir produtos brasileiros e, principalmente, mato-grossenses, tanto do Mato Grosso quanto do Mato Grosso do Sul.

Eu acho que isso é muito mais importante, porque, quando você fala no transporte ao Pacífico... Eu não quero duvidar da palavra, obviamente. O Pedro citou 19 dias. Mas, consultando os operadores, os armadores internacionais, o tempo que eles calculam é de 43 dias. Por quê? Porque o navio sai pegando as cargas ao longo da costa do Chile, do Peru, e depois ele vai para lá. Se você tiver, obviamente, um navio carregado com contêineres brasileiros, um navio só, aí são 26 dias. Aí é muito mais rápido. O problema é que, quando você envia uma carga do Mato Grosso para a China, ela tem dia e hora para chegar. Então, nós temos que ver como equacionar isso.

É mais perto? Sem dúvida alguma o é, agora, temos que ter instrumentos, nós temos que ter políticas que façam, de repente, plataformas logísticas, como defendido pelo nosso amigo Parkinson, que seja entendidas como uma forma diferenciada de transporte.

Nós temos o Atlântico, e o Atlântico está consolidado.

(Soa a campainha.)

O SR. EDEON VAZ FERREIRA - Agora, do que nós precisamos é deixar de estar de costas para esses países e estar de frente para eles, levando produtos do Mato Grosso para abastecer a Bolívia, o Chile, o Peru...

Então, esse é o nosso grande mercado, que nós podemos muito bem alcançar.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Agradecemos aí a presença do Edeon, representando aqui a Famato e a Aprosoja e as frentes que já citei.

E eu quero aqui, então, registrar a presença do Senador Jayme Campos...

Também... *(Pausa.)*

Pede a palavra?

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Pois não.

O SR. CHICO RODRIGUES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSB - RR. Pela ordem.) - Em função de outra reunião que está agora na agenda, eu gostaria apenas de pedir a V. Exa. para que fizesse uma rápida intervenção, em função da importância do tema - eu vim do meu gabinete -, porque nós entendemos que esse movimento que V. Exa. está encabeçando, o Movimento Pró-Logística, no Brasil, não apenas em Mato Grosso, tem uma importância excepcional.

Na verdade, nos últimos governos, e eu não estou me referindo apenas a este, mas, nos últimos governos, e, para ser mais preciso e objetivo, desde após o período dos governos militares, não houve mais planejamentos estratégicos no Brasil. Afinal de contas, o que tem havido é um governo do governo. Não existe um governo de ação continuada, como era no passado, em que as ações iam sendo desenvolvidas à medida que se iniciava um projeto de interesse nacional.

Portanto, essa preocupação que V. Exa. na verdade adotou está ganhando corpo ao longo dos anos, esse movimento pró-logística. Hoje, nós estamos debruçados sobre a questão da interligação da Bolívia com o Brasil através do Estado do Mato Grosso.

Aqui nós temos um dos defensores também, gigante, nessa questão, que é o Senador Jayme Campos, e até não poderia ser diferente, porque sabe tudo. Sabe tudo, pela experiência, pela idade, pelo valor que dá ao seu Estado, assim como V. Exa. E tem os aspectos econômicos, impactos sociais, ambientais, aspectos políticos, aspectos diplomáticos, em todo esse conjunto de decisões.

Quero apenas deixar o registro também de uma ligação logística com o meu estado.

E aqui eu não poderia deixar de cumprimentar, também, o Governador Mauro Mendes, que tem sido, na verdade, uma referência entre os governadores do Brasil. Não sou eu que estou dizendo. Quem está dizendo é a grande imprensa, são os políticos, é a população.

V. Exa. está de parabéns pelo belo trabalho que tem feito, enaltecendo cada vez mais o Estado de Mato Grosso. Então, quero deixar aqui o meu reconhecimento como Senador, mas, acima de tudo, como brasileiro.

Quero dizer que, dentre desses corredores logísticos, nós temos um com o qual estamos teimando há muitos anos: é a ligação entre o Brasil, através do nosso estado, o Estado de Roraima, lá no Norte, e a Guiana. A Guiana, hoje, é a nova Dubai. A nova Dubai é a República Cooperativa da Guiana. São apenas 700km - sendo mais preciso, 680km - entre a nossa capital e a capital da Guiana, que é a saída norte natural para o Oceano Atlântico. Então, é um trabalho muito duro, intenso, que nós estamos fazendo.

Eu tenho ido lá sistematicamente, inclusive como Presidente do Grupo Parlamentar Brasil-Guiana. Tenho tido reunião com as autoridades do Governo...

É lógico que o Governo do Brasil compreende a dimensão e a importância geopolítica dessa saída, porque, por exemplo, no caso da soja de Mato Grosso, é pelo Pacífico; no nosso caso, especificamente, é pelo Atlântico, Atlântico Norte, via Georgetown.

Então, eu queria deixar aqui os meus cumprimentos a V. Exa. pela iniciativa, inclusive desta audiência. Quero dizer que, cada vez que esse tema do Movimento Pró-Logística se apresenta, ganha corpo, porque o Brasil precisa, na verdade, desenvolver programas de médio e longo prazo nessa integração latino-americana, como dizia Simón Bolívar. A integração latino-americana é o grande oxigênio de que se precisa para que haja uma integração econômica, social e política de toda a América Latina. Então, esse é o registro que eu gostaria de deixar aqui.

E quero parabenizar todos os que compareceram para participar desta audiência pública, pela dimensão, pelo alcance e pelo que representa, a médio e longo prazo, para o Brasil, como uma liderança consentida.

O Brasil tem uma liderança consentida na América Latina. Então, não poderia deixar essa iniciativa de partir do nosso país. Era esse o registro, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Senador Chico Rodrigues, muito obrigado.

Agora passo a palavra, então, ao Fausto Vieira Coutinho, representando aqui a nossa Receita Federal.

O SR. FAUSTO VIEIRA COUTINHO (Para expor.) - Bom dia a todos.

Em primeiro lugar, eu quero agradecer o convite para participar desta audiência pública à pessoa do Senador Wellington Fagundes.

É extremamente importante a gente ter a Receita Federal aqui neste fórum para discutir todas as questões relacionadas com este importante tema: a criação dos corredores bioceânicos e não só a melhoria da nossa forma de transporte, mas o aprimoramento da economia do Brasil, junto com a da América Latina.

Na Receita Federal, nos últimos dez, talvez quinze anos, não apenas temos nos colocado como um órgão de Estado que não pode ser um empecilho para o desenvolvimento do comércio exterior, mas, em especial na área aduaneira, temos buscado ser proativos e temos investido muito em termos de metodologia dos nossos processos de trabalho e em tecnologia, para que a gente possa, de forma proativa, aprimorar a nossa eficiência e buscar a nossa missão. A Receita Federal tem duas grandes missões: uma é prover a arrecadação para o Estado, e a outra é exercer a administração aduaneira, ou seja, buscar dar um maior controle aduaneiro para as nossas fronteiras, especialmente portos, aeroportos e pontos de fronteira. Então, nós temos investido muito. Isso que eu vou falar tem tudo a ver com o que a gente está discutindo aqui agora.

Agradeço muito ao Prefeito André e ao Pedro pela colocação de que a Receita é um órgão, de fato, extremamente importante nas fronteiras, mas não é o único. Temos o Ministério da Agricultura, extremamente importante, a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal, temos diversos outros órgãos de extrema importância e tão relevantes quanto a Receita Federal nesse processo.

A Receita Federal tem, nestes últimos anos, investido na modelagem dos nossos processos de trabalho. Nós temos buscado aumentar nossa eficiência com a regionalização dos nossos processos de trabalho e, muitas vezes, com a nacionalização de alguns processos de trabalho, o que nos dá mais eficiência, nos economiza recursos e nos economiza pessoas naqueles processos de trabalho.

Nós temos hoje o que eu acho que é um dos maiores projetos na área de comércio exterior em desenvolvimento que é o Portal Único de Comércio Exterior, que busca justamente aumentar a eficiência dos órgãos de Estado, para que a gente possa dar mais fluidez ao comércio exterior.

Nós temos, por exemplo, o sistema Confere, que é um sistema em que conseguimos fazer uma conferência que eu não diria que é virtual, mas que é mais rápida, porque eu tenho os auditores fiscais em um local e a nossa equipe móvel em outros locais. E fazemos, assim, uma conferência via videoconferência das cargas, o que dá mais mobilidade, mais rapidez e mais segurança para as nossas conferências aduaneiras.

Nós temos um projeto extremamente importante que tem tudo a ver com as fronteiras. Nós, o Brasil e a Aduana brasileira, estamos liderando, no âmbito do Mercosul, a revisão do modelo de gestão das áreas de controle integrado, áreas com mais de 30 anos agora que, no nosso entendimento, não têm a eficiência necessária que o país merece. Então, nós estamos trazendo a nova metodologia que é a Gestão Coordenada de Fronteiras da Organização Mundial das Aduanas. Estamos buscando, com isso, uma melhoria dessa gestão das áreas de controle integrado. Não é um processo fácil. Nós estamos no início dessa averiguação. As áreas de controle integrado têm 30 anos, e nós temos, de fato, poucas ACIs que são eficientes. Com isso, nós vamos - acho que no curto prazo - ter um novo modelo que a gente poderá implementar para o futuro, mas não é um processo imediato. Nós estamos com um processo justamente de avaliação, usando essa metodologia da Organização Mundial das Aduanas, para dar mais eficiência e um controle mais integrado de todos os órgãos, não só os do Brasil, mas também os órgãos dos nossos países vizinhos, em especial do Mercosul, mas também poderíamos fazer a mesma metodologia com a Bolívia, enfim, com todos das nossas fronteiras.

Uma coisa é certa e é uma grande preocupação nossa... A Receita Federal se coloca como uma parceira proativa, estamos buscando e não vamos ser empecilhos ao desenvolvimento econômico, queremos ser mais do que isso, queremos ser um órgão que vai ajudar e facilitar o comércio exterior, mas temos algumas preocupações. A principal delas é que, mesmo com esse desenvolvimento imenso da inteligência artificial e do Portal Único, de tudo que a gente tem feito, não há como a gente criar aduanas virtuais. A Receita Federal, na área aduaneira, necessita de pessoas, necessita de infraestrutura, assim como também, obviamente, o Mapa, no Vigiagro, a Polícia Federal e a Polícia Rodoviária Federal. Faço minhas as palavras do colega da Polícia Rodoviária Federal, que falou exatamente isto: se a gente não se preparar, não tiver a infraestrutura, não tiver as pessoas adequadas, junto com o desenvolvimento econômico, junto com o comércio, vem o contrabando, vem o descaminho, vem uma série de ilícitos transfronteiriços a que, se nós não estivermos equipados, não vamos conseguir fazer frente.

Com isso, destaco a necessidade de nós termos a prioridade - se é isso que o Estado brasileiro quer, se é o que o Estado necessita - orçamentária e de pessoal para que os quadros das nossas unidades, dos nossos pontos de fronteira alfandegados estejam bem estruturados, operando. Digo isso por quê? Porque a Receita Federal, num ponto de fronteira, obviamente, tem, por ser o órgão que sempre está presente... Um ponto de fronteira alfandegado precisa ter estrutura e ter todos os demais órgãos. O Vigiagro precisa estar presente, principalmente em áreas onde o comércio exterior é de produtos agrícolas; é fundamental a presença do Vigiagro. É fundamental a presença da Polícia Federal, porque nós não controlamos somente cargas, controlamos veículos, pessoas; então, precisamos ter também a Polícia Federal. Precisamos ter a Polícia Rodoviária Federal como parceira fiel, uma grande parceira nossa, um dos maiores parceiros nossos nas apreensões de contrabando de cigarro nas fronteiras. Então, eu digo que a gente precisa também priorizar.

Digo isso, porque a gente está fazendo um esforço muito grande agora em Porto Murinho, que também é uma rota do Corredor Bioceânico, que tem um investimento grande, um investimento da Itaipu Binacional, e que precisa de um porto seco... Temos, então, a questão de que se faz o investimento em um porto seco, e aí vamos ter um outro porto seco...

(Soa a campanha.)

O SR. FAUSTO VIEIRA COUTINHO - ... ali em Vila Bela, no Mato Grosso? Qual é a viabilidade econômica disso tudo? É para que a gente tenha, de fato, prioridades para serem colocadas, para que todos nós possamos, dentro das nossas funções, fazer os investimentos necessários e entregar para o país as proteções de que nós precisamos, principalmente nós como órgãos de Estado.

São essas as minhas palavras, Senador.

Muito obrigado, mais uma vez, pelo convite para a gente participar deste evento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Agradecemos ao Fausto Vieira Coutinho, que é Subsecretário de Administração Aduaneira da Secretaria da Receita Federal.

Convidamos agora o Secretário-Executivo do Ministério da Agricultura, Irajá Lacerda.

O SR. IRAJÁ LACERDA - Bom dia a todos e a todas. Quero...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Quero ler rapidamente aqui algumas perguntas dos internautas.

A Marielle, de Mato Grosso: "Quais são os impactos econômicos e sociais previstos com a implantação da rodovia para as comunidades [...] e [...] comércio [locais]?"

A Vitória, de Minas Gerais: "Como acontecerá a divisão de custos? E [...] [quais são os benefícios] além do acesso [...] [facilitado] a ambos [os] países?"

O Renan, do Rio de Janeiro: "[É um projeto] importante [...] para integração latina, quais oportunidades de negócios podem surgir a partir da implantação da rodovia?"

A Janaíne, de São Paulo: "Qual plano de segurança pública [...] para inibir [...] [a utilização dessa rodovia] para transporte de drogas e outros objetos ilegais?"

O Guilherme, do Espírito Santo: "Qual seria o trajeto dessa estrada?"

E outra: "Por que não retomar [...] [a construção das] ferrovias? Defendo acelerar o progresso econômico aliado à preservação do meio ambiente".

Algumas dessas aqui já foram respondidas, mas estão aí registradas.

Com a palavra, mais uma vez, o Secretário-Executivo do Ministério da Agricultura, Irajá.

O SR. IRAJÁ LACERDA (Para expor.) - Bom dia a todos e a todas.

Quero agradecer o convite do Senador Wellington Fagundes e quero cumprimentar a todos aqui presentes.

Quero também agradecer a presença do nosso Governador do estado, o Governador Mauro Mendes, e do Prefeito da nossa primeira capital do Estado do Mato Grosso, o Prefeito André.

Quero agradecer ao Pedro Lacerda, que está presidindo o Comitê Integração Brasil-Bolívia, e ao nosso ex-Senador Márcio Lacerda.

Quero dizer que o Ministério da Agricultura e Pecuária do Brasil trabalha com algumas pautas urgentes em virtude do grande plano estratégico que foi lançado no final do ano passado, um decreto assinado pelo nosso Presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Nós lançamos um programa que é um grande programa, que visa impulsionar ainda mais o agro brasileiro, para trabalharmos para garantir a segurança alimentar mundial.

Nós lançamos o programa de conversão de áreas degradadas. Nós lançamos esse programa com o intuito de passar dos 65 milhões de hectares para somarmos mais 40 milhões de hectares em áreas que já são abertas, porém que possuem a característica de área degradada. Então, fizemos um estudo juntos - Embrapa, Banco do Brasil, técnicos do Ministério da Agricultura - e estabelecemos uma meta de 4 milhões de hectares por ano. Hoje, já se vê o crescimento dessa conversão de área degradada: em torno de um milhão e trezentos e poucos mil hectares por ano. Com todos esses arranjos interministeriais e com a força do Governo Federal para impulsionarmos isso, estabelecemos a meta de aumentarmos mais 40 milhões de hectares por ano.

Isso nos trouxe grandes desafios e algumas preocupações. Entre as principais preocupações está a questão dos fertilizantes. Nós importamos 90% de todo fertilizante que o agro brasileiro consome. Estabelecemos um plano no Confert, que é um conselho capitaneado pelo Vice-Presidente Geraldo Alckmin, para tratarmos da questão de fertilizantes como questão de segurança nacional, porque isto é o grande desafio do agro brasileiro: aumentarmos a produção de fertilizantes nacional. Escrevemos, depois de 20 anos, Governador Mauro Mendes, o Plano Nacional de Fertilizantes e conseguimos aumentar, no primeiro ano de gestão do Presidente Lula, em 6% a produção de fertilizantes nacional, só que, na contramão disso, também estamos acompanhando o grande desenvolvimento do agronegócio, essa grande expansão que não para. A demanda mundial aumenta, e nós do Brasil somos, hoje, os grandes *players* responsáveis por garantir a segurança alimentar nacional.

Quando vemos o programa da Rota Rondon, que são rotas alternativas à Rota Bioceânica - vou me permitir fixar agora nessa rota específica de que estamos tratando aqui, Brasil-Bolívia -, nós enxergamos uma grande oportunidade de diminuirmos o custo da produção dos fertilizantes para o setor e também diminuirmos essa distância entre a produção brasileira, em especial do Estado do Mato Grosso, com a Ásia. Nós acreditamos que a saída do Pacífico é a alternativa mais barata e mais rápida para que possamos escoar a nossa produção, o que vai diminuir os gargalos para os outros

mercados sem atrapalhar o desenvolvimento dessas outras regiões para atender, por exemplo, o mercado europeu, entre outros mercados. Nós acreditamos que conseguimos diminuir o custo através da saída do Pacífico. Nós temos várias rotas. Em específico aqui, nós estamos discutindo é essa rota. Hoje, vou focar em dizer o trabalho que está sendo desenvolvido na rota entre Vila Bela, Cáceres, São Inácio, saída do Pacífico. Como o nosso Presidente da Famato, Edeon, nos disse, temos grandes desafios que o Embaixador João Carlos vai explicar. Temos a questão dos caminhões; temos a questão do asfalto do lado boliviano; temos a questão da receita; temos questões da Vigiagro. Todas essas problemáticas, Edeon, já estão sendo mapeadas.

Nós estamos já em tratativas, em especial com o Governo boliviano, através do Embaixador Horacio, estamos fazendo já, Senador, um quadro comparativo das legislações, para que nós possamos trabalhar em conjunto com o Governo boliviano, para que nós consigamos construir um cronograma para que a carga possa sair do Brasil e chegar ao Pacífico, por exemplo, ao Porto de Iquique, com toda segurança jurídica, para que não tenha nenhum risco de que essa carga fique parada. Então, já estamos trabalhando isso inclusive com o Parlamento boliviano. Nós já fizemos várias agendas na Bolívia, várias missões oficiais para tratar isso juntamente com o Governo boliviano. A questão não é tão simples como a questão somente do financiamento desses 300km. Esse financiamento dos 300km nós já estamos tratando com o Fonplata, através da Presidente Luciana Botafogo. Tivemos uma audiência com ela em Santa Cruz. O Ministério dos Transportes do Governo boliviano acabou o projeto agora, elaborando custos tanto do lado da Vila Bela, do percurso da Vila Bela a San Ignacio, quanto também do lado de Cáceres a San Ignacio. Então, uma rota não inviabiliza a outra, elas são complementares, e as duas são extremamente possíveis de execução. E existe uma vontade grande do Fonplata em ajudar a viabilizar. O Fonplata é um dos maiores grupos, bancos de investimento, e esse programa pode ser tratado de forma estratégica pelo Fonplata, para financiar o Governo boliviano para construção dessa estrada.

Outro parâmetro que estamos trabalhando é a questão em que o Embaixador João Carlos está nos ajudando, junto com a equipe do Ministério da Agricultura, sobre esses entraves legislativos, toda essa logística, que já estamos fazendo e que o Embaixador João vai explicar para o senhor. Nós já temos isso de certa forma mapeado. Agora nós vamos instaurar um grupo de trabalho entre o Governo boliviano e o Governo brasileiro para que nós possamos fazer essa equalização legislativa, da forma que for necessária, para que se garanta essa segurança.

O que essa rota viabiliza - e eu acho que isto que vale o empenho de todos nós como agentes públicos, agentes políticos - é que nós, primeiramente, estaremos abrindo um mercado de 160 milhões de pessoas, que é o mercado andino. Hoje nós estaremos abrindo o mercado andino, o que vai viabilizar a ida, às vezes, dessa carga somente para o mercado, mas a volta trazendo fertilizantes a um custo mais barato. Por exemplo, Senador Wellington, lá em Mato Grosso, onde temos um dos maiores rebanhos bovinos, nós trazemos o sal lá do Rio Grande do Norte, lá de Mossoró, e nós temos ali do lado, a...

(Soa a campanha.)

O SR. IRAJÁ LACERDA - ... mil e poucos quilômetros, uma das maiores salinas ali na Bolívia, com um preço que pode mudar o custo da produção. Eu acho que hoje o grande desafio nosso, do Governo, é trabalhar muito para conseguir mudar o custo da produção.

Em Cáceres, na região oeste, nós temos outro desafio, como foi falado aqui pelo Subsecretário Fausto e em algumas perguntas aqui dos internautas, que é a questão de segurança pública. Nós temos, na região oeste, 22 municípios de fronteira com a Bolívia, o que gera um grande desafio para a segurança pública. Onde nós temos esses 22 municípios são mais de quase 500km de fronteira seca, nos quais nós temos, Governador Mauro, municípios do Mato Grosso que ficaram à margem do desenvolvimento do resto de Mato Grosso, nós temos ali um dos menores IDHs. Então, hoje, nós temos, em Cáceres, o conjunto da soma de ações de vários governos, e, hoje, o Governador Mauro Mendes conseguiu fazer a entrega efetiva da ZPE. Isso pode mudar a realidade da região oeste de Mato Grosso, pois, em vez de termos um problema de segurança pública, nós poderemos ter um polo de desenvolvimento. A forma de combater a criminalidade, conforme as perguntas, é a gente levar esse desenvolvimento.

E a Rota Rondon completa tudo isso, porque não adianta a gente ter só a ZPE. A ZPE se viabiliza através de um conjunto de ações, como o aeroporto, a hidrovía, a saída para o Pacífico... Então, eu acredito que a Rota Rondon se encaixa de uma forma em que nós, que estamos olhando, buscando os nossos fertilizantes na China...

(Soa a campanha.)

O SR. IRAJÁ LACERDA - ... na Bielorrússia, em todos os lugares do mundo, num custo muito mais alto, Edeon, para os nossos produtores... Estamos de costa para o nosso melhor parceiro, que é a Bolívia. A Bolívia, hoje, é o melhor parceiro comercial para o agro do Mato Grosso.

Nós temos ali, Senador Wellington, em Cáceres, uma oportunidade também de termos uma planta estratégica de ureia. Dentro do plano nacional, nós estamos vendo o engajamento de vários *players* do agro com projetos estratégicos de fábrica de ureia em vários outros lugares que estão 100% atrás do que é a oportunidade que nós temos ali em Cáceres. O gasoduto, Governador Mauro Mendes, já está em Cáceres. Nós não temos que tratar de licenciamento do gasoduto igual às outras plantas estratégicas de Minas Gerais, etc., pois o gasoduto já está posto em Cáceres. Então, se nós conseguirmos garantir o preço do gás boliviano abaixo dos US\$7, viabilizaremos uma planta de ureia dentro de Cáceres. Com isso, se você pegar a distância dessa produção desse fertilizante para todos os polos, para todos os municípios do Mato Grosso, nós estamos falando em quanto na diminuição desse custo?

Eu acredito que a Rota Rondon vai conseguir viabilizar tudo isso. E, por isso, há a importância de nós superarmos todos esses desafios, Edeon, que você elencou, que já estão em nosso radar e, por isso, o convite do Embaixador João Carlos para integrar esse grupo junto ao Ministério de Agricultura, porque ele já conhece a grande maioria deles. Nós já estamos tratando isso em conjunto com o Ministério de Agricultura e com o Vice-Presidente Geraldo Alckmin para que nós possamos apresentar essa alternativa para que possamos viabilizar e trazer a segurança jurídica necessária para que todos os produtos que saírem tenham a segurança do transbordo, igual à que nós temos para ir para Santos, para ir para o Pará. Então, isso já está em nosso radar, e já estamos nessa construção junto com o Governo boliviano.

Já existe essa predisposição de o Governo boliviano equacionar essas dificuldades, porque também o Governo boliviano já identificou que, para o desenvolvimento da Bolívia, o melhor parceiro econômico é o Brasil, é o agro brasileiro. Se eles fornecerem os fertilizantes somente para o mercado do Mato Grosso... Nós estamos falando de desenvolver os dois polos. É uma integração em que nós vamos trazer a diminuição da criminalidade, entre outros pontos, e vamos trazer prosperidade para a região oeste, que precisa tanto dessa equalização social, em comparação com o resto do Estado de Mato Grosso.

Eu queria deixar esses apontamentos. O Ministério da Agricultura está cuidando dessa rota de perto.

Inclusive, Senador Wellington, Governador Mauro Mendes, eu acredito que agora, no próximo dia 21... A Ministra Simone Tebet entrou em contato conosco ontem para a gente fazer o reagendamento, pois foi cancelada a ida de todos os ministérios lá para o Estado de Mato Grosso, em Cáceres, em virtude do desastre no Rio Grande do Sul. Então, nós desmarcamos. Houve uma concentração de esforços do Governo para atender o povo do Rio Grande do Sul. E agora as agendas voltarão, dentro de uma normalidade, a acontecer. Estamos só aguardando a confirmação, vou enviar o convite a todos os senhores, para que, no dia 21, confirmando a agenda de todos os ministros, a gente faça esse grande ato da Rota Rondon no Município de Cáceres.

É isso.

Eu quero agradecer a oportunidade de esclarecer os pontos que o Ministério da Agricultura está pautando, trabalhando neles, em conjunto com os demais ministérios do Governo Lula, em que o nosso foco principal é cuidar de pessoas, nosso foco principal, Edeon, é trabalhar a forma de diminuir o custo da produção brasileira. O Ministério da Agricultura, por determinação do Ministro Carlos Fávaro, tem um setor específico que já está trabalhando todas essas demandas.

Eu quero agradecer a todos.

Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Nós agradecemos ao Secretário-Executivo Irajá Lacerda.

Convidamos agora João Carlos Parkinson de Castro, nosso Embaixador.

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO (Para expor.) - Bom, bom dia! Bom dia a todos!

Agradeço, Senador, pelo convite.

É um prazer também estar aqui com o Governador Mauro Mendes, com o Subsecretário Fausto, com o meu amigo Edeon - é um prazer voltar a vê-lo aqui -, com a Mariana também, representando a Viviane. É um prazer estar aqui com vocês.

Eu vou comentar a ideia da proposta de se construir um corredor Vila Bela-Arica, partindo de um eslaide mostrando o que é a logística nacional desenvolvida a partir dos anos 90 e o que isso representou para o Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Com a logística nacional, que privilegiou São Borja-Uruguaiana, um fluxo rodoviário terrestre, pela dimensão continental brasileira, realmente, eu diria que isso penalizou os territórios do Norte, do Centro-Oeste e do Nordeste, já que o frete encarece os produtos argentinos e chilenos que ingressam pelo sul do país. Isso tem sido, obviamente, um grande impedimento, um grande obstáculo para uma integração dos territórios brasileiros com países vizinhos: Bolívia, Peru, mesmo Paraguai.

Com os corredores, o que nós mudamos é essa logística. Passamos a ter uma nova logística no Brasil muito mais integracionista, em que os corredores serão facilitadores dessa integração não só com a Ásia, que, como foi mencionado, é, obviamente, um objetivo relevante ante a ascensão do continente asiático, lembrando que hoje o grande parceiro comercial do Brasil é a China e que o Brasil está exportando hoje mais para o Vietnã e para a Indonésia do que para o Reino Unido e para a França... Essa logística, de fato, responde às necessidades e às mudanças que ocorreram no sistema internacional, mas também responde a um novo Brasil que emergiu com a expansão do agronegócio para estados como Mato Grosso e Mato Grosso Sul. Isso abre, obviamente, os corredores... E é um ponto importante: os corredores não serão só exportadores, eles também serão importadores. Poderemos, através dos ganhos na redução de custos de transporte e logística, construir, como o Irajá acaba de mencionar, polos industriais nas nossas fronteiras, agregando valor a insumos importados - veremos mais informações a esse respeito. Esse é o Brasil de hoje, é o Brasil que, então, responde, através dos corredores, às mudanças que foram introduzidas no sistema econômico brasileiro com a expansão do agronegócio. Os estados fronteiriços hoje, que são os mais dinâmicos no comércio exterior, fazem fronteira terrestre, não estão mais na fronteira atlântica. Obviamente, isso pede ao Governo uma atenção especial, um olhar especial para as fronteiras terrestres, para a integração física. Como bem tem ressaltado o Presidente Lula, é importante fortalecer a conectividade dos nossos estados de fronteira terrestre com os países vizinhos.

Bom, como fazer isso? Aí a primeira mensagem... No passado, falou-se muito sobre corredores, e alguns intentos na América do Sul foram realizados, mas eles tiveram uma deficiência em comum: uma precária governança. A experiência do Corredor Rodoviário Bioceânico mostra que é importante ter uma boa governança. O que significa ter uma boa governança? Agregar todos os atores que tenham interesses diretos ou indiretos, não trabalhar unicamente com as esferas governamentais, mas também explorar o dinamismo do setor privado e o interesse particular das autoridades locais, envolver a academia... Essa experiência rica e agregadora, em que todos os atores dão a sua contribuição - público-privado, privado-privado, local -, é importantíssima.

No caso, então, do corredor Vila Bela-Santa Cruz-Arica, a primeira proposta que eu faria, a primeira proposta que eu faria, Senador Irajá, Senador Wellington, Governador Mauro Mendes, seria criar um grupo de trabalho binacional Brasil-Bolívia, em que a gente implantasse essa governança.

Criaríamos, então, mesas de trabalho, como temos a do Corredor Rodoviário Bioceânico, inclusive uma mesa de segurança, uma mesa, também, que aborde as questões aduaneiras, em paralelo com questões de logística, de produção e a própria rede universitária. Aí passaríamos a enfrentar problemas como esse.

Isso aqui é um resultado da logística que foi implantada, tendo como origem o Sul e o Sudeste do Brasil; ou seja, segundo a ANTT, nós temos apenas três empresas de transporte, hoje, de Mato Grosso autorizadas a realizar transporte de carga para a Bolívia e apenas uma para o Chile. Obviamente, há necessidade de se adequar o sistema de transporte, através da habilitação da ANTT, para um olhar mais voltado para o Pacífico.

Não estou querendo, com isso, diminuir a importância do escoamento de carga para Santos e Paranaguá, mas, obviamente, temos que promover ajustes no sistema de transporte de carga, de modo a ter mais empresas habilitadas a realizar esse transporte, porque, obviamente, a construção de corredores implica ganho de escala, e, se for um modal rodoviário, precisaremos, então, contar com caminhões e - por que não? - bitrens, rodotrens, já que, para Santa Cruz, é possível você movimentar caminhões de maior peso.

Outro problema é isso aqui, que foi muito falado. Mostra um certo - eu diria - abandono pelos Governos anteriores das nossas fronteiras terrestres.

A integração aduaneira por Mato Grosso, seja por Cáceres, seja por Vila Bela, carece de postos de fronteira modernos, integrados, digitalizados, que sejam um facilitador da movimentação de carga, em direção ao Pacífico.

Infelizmente, há problemas, inclusive, como foi bem mencionado pelo Subsecretário Fausto, de contratação de pessoal. É importante que a gente, também, Secretário, reveja um pouco essa política. Por que não contratar funcionários locais? Em conversa com funcionários da Polícia Rodoviária Federal, da Polícia Federal, da Receita Federal, eu os vejo, muitas vezes, um pouco insatisfeitos, porque estão longe das suas capitais, das suas famílias, quando haveria a possibilidade, também, de contratarmos agentes locais, para ter um caráter mais permanente nos nossos postos de fronteira.

Isso é algo sobre o qual nós deveríamos nos debruçar, para não mencionar, como foi indicado pelo Subsecretário Fausto, a dificuldade e a complexidade que é se trabalhar com vários órgãos...

(Soa a campanha.)

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - ... de controle de fronteira.

Aqui, é para chamar atenção, também, para as diferenças entre Arica e Iquique, que serão os portos no Chile, são portos distintos. Veremos aqui, por exemplo, que Iquique tem uma frequência maior do que Arica. Veremos que o Porto de Iquique, por exemplo, é a porta de ingresso dos produtos chineses na América do Sul, portanto contamos com a disponibilidade de contêineres vazios que poderiam, muito bem, ser utilizados por transportadores de carga brasileiros. Há também uma Zona Franca em Iquique, onde poderíamos agregar valor a insumos brasileiros transportados. No caso de Arica, há a vantagem de ser um porto que está habilitado a movimentar carga a granel; Iquique já é um porto mais para a movimentação de carga containerizada. É por Arica que, efetivamente, é escoada a produção de grãos, de minério e de outros produtos bolivianos que foram mencionados.

Agora, um aspecto importante, porque eu não deixaria de responder aos comentários que foram feitos por outros palestrantes, é a necessidade de envolver o Governo boliviano, construindo condições que sejam favoráveis para todos. O corredor só tem sucesso, só é plenamente aceito quando todos são beneficiados. Então, é importante, obviamente, sentar com o lado boliviano e encontrar soluções em que o corredor não seja apenas uma passagem de caminhões pelo território boliviano, mas que agregue valor e que seja possível utilizar mais empresas de transporte bolivianas.

Poderíamos, por exemplo, implantar plataformas logísticas, porque um dos grandes problemas dos corredores é o fato de o caminhão ir carregado e voltar descarregado, o que leva o transportista a dobrar o valor do frete...

(Soa a campanha.)

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - ... retirando a competitividade do corredor. Então, a construção de plataformas logísticas fomentaria parcerias com empresas de transporte boliviano. Também, poderíamos pensar em agregação de valor em pontos estratégicos, como em Santa Cruz, sempre com o intuito de criar condições que motivem o Governo boliviano e a população boliviana a acreditar, a apoiar e a se envolver na construção do corredor. O corredor só será bem-sucedido se todos, como eu disse, saírem beneficiados.

Por último, só quero chamar a atenção ao que nós estamos promovendo: a adesão do Brasil à Convenção TIR. Seria também, obviamente, de suma importância que a Bolívia venha a aderir, já que a Convenção TIR é um instrumento facilitador para a movimentação de carga em trânsito. Portanto, nós teremos condições de agilizar o trânsito aduaneiro quando a Bolívia e o Brasil vierem a ser membros da Convenção TIR.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Já, aqui, a última fala eu acho que foi a mais importante... Não, digo, o último item é extremamente importante. É isso? Adesão à TIR.

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - A adesão à TIR, Senador, facilitará a movimentação de carga em trânsito, porque a carga estaria acompanhada com o carnê TIR. O carnê TIR é um reconhecimento internacional, emitido pela URI, em que há, inclusive, um seguro de 10 mil euros, que respalda o carnê e permite, então, que a carga não seja fiscalizada. É uma carga em trânsito destinada a um terceiro país, passando por países intermediários. Reconhece-se o valor do carnê TIR, o amparo do sistema ONU, que está por trás da emissão desse carnê. Agiliza-se a movimentação de carga em trânsito. Para, por exemplo, o que foi mencionado aqui, para a carne containerizada, obviamente, com destino ao mercado chinês, é um grande facilitador.

Então, essas e outras iniciativas poderiam ser exploradas sempre quando tivermos governança no corredor e a criação de um grupo binacional Brasil-Bolívia. Isso é facilmente feito por troca de notas, em que se reuniriam representantes do Governo, representantes das autoridades locais, setor privado e portos. Poderíamos começar então a articular, como fizemos no Corredor Rodoviário Bioceânico, soluções para os problemas que o Edeon muito bem apontou.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Nós temos ainda, virtualmente, o Deputado Valmir Moretto. Depois, aqui, o Governador e, finalmente, o Luciano Severo, para concluir.

Valmir Moretto, Deputado Valmir Moretto.

O SR. VALMIR MORETTO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Alô, está ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O.k.

O SR. VALMIR MORETTO (*Por videoconferência.*) - Quero parabenizar o nosso Senador por essa grande iniciativa, o Dr. André, o Governador Mauro Mendes e o Ministro.

Realmente, é uma necessidade bastante grande fazermos essa exportação aqui pela região da Grande Cáceres, envolvendo a Vila Bela da Santíssima Trindade. Para nós desta região que está bastante esquecida no desenvolvimento, nos últimos anos de desenvolvimento... Com a chegada forte aqui na cidade de Pontes e Lacerda - em toda a região - do agro, que era uma região mais voltada à pecuária... A Bolívia é uma grande parceira do nosso estado, e nós não temos mecanismos legais para que a gente possa fazer essa locução Brasil e Bolívia.

Alguns comentários antes colocaram bastante a situação da segurança pública aqui, do tráfico, dos movimentos ilícitos, que esse movimento, essa logística que está sendo planejada possa trazer mais esse movimento. Eu queria deixar aqui claro que essa situação ilícita aqui na nossa região, na parte da fronteira - furto e drogas -, se deve à falta de oportunidade de trabalho que nós temos nesta região, o IDH é bastante baixo, e isso tem proporcionado aqui, na língua popular, as tais mulas que fazem esse tráfico ilícito em nossa região.

Eu acredito e confio muito na chegada da evolução. É lógico que, com a necessidade de manter a rigorosidade da lei, ela tem a necessidade de melhorar e, com a ausência dos investimentos para o desenvolvimento, a nossa situação é a cada dia mais precária. Eu acredito que, com o avanço, com essa união de forças para a nossa região, as atividades ilícitas que são praticadas, hoje, fortemente nessa região a gente consiga até diminuir, porque nós vamos ter amparo legal, vamos ter pessoas e policiais aqui que vão auxiliar. O Gefron faz um excepcional trabalho aqui, a Polícia Militar e as forças do Estado de Mato Grosso têm feito um excepcional trabalho. Podem pegar no Gefron e com a Polícia Militar dados: nós temos apreensões de veículos, recuperação de veículos, tráfico de drogas, que são semanalmente apreendidas pelo conjunto de forças de segurança que nós já temos.

Eu acredito muito... Foi colocada aí a questão do tráfico, do aumento das atividades ilícitas, mas eu não acredito nessa possibilidade, eu acredito na diminuição, porque hoje é precária a nossa questão dessas atividades ilícitas na faixa de fronteira. Acredito muito que, com essa chegada, até a segurança vai melhorar - e melhorar muito - para essa região e para o Estado de Mato Grosso.

Então, eu estou aqui, mas gostaria de estar em Brasília - por motivo de força maior, não consegui.

Quero parabenizar a todos, agradecer ao Governador por estar olhando esse cenário de perto e também ao Senador Jayme, que está aí. Eu acho que a força da política do Estado de Mato Grosso precisa oportunizar esse desenvolvimento, fazer essa ligação com a Bolívia, que vai trazer um enriquecimento enorme para essa região, para o Brasil e para o Estado de Mato Grosso.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigado, Deputado, representando a região, Valmir Moretto.

Passo, agora, ao Governador Mauro Mendes.

O SR. MAURO MENDES (Para expor.) - Bom dia a todos.

Cumprimento a todos os presentes aqui neste encontro e nesta audiência. De forma especial, Senador Wellington, agradeço a oportunidade mais uma vez de debatermos esse tema que seguramente é um tema importante, como tantos e tantos outros que existem neste país.

Senador, eu acho que esse tema - e eu estou como Governador há seis anos, e aqui temos muitos mato-grossenses que conhecem esse tema de muitos e muitos anos -, debater a integração da América Latina, especificamente ali no canto do nosso país, Mato Grosso, com essa saída para Bolívia, é algo que nós já fazemos há algumas décadas. Algumas décadas já se passaram desde quando nós fizemos estradeiros percorrendo esse caminho, discursos foram feitos, audiências foram feitas.

Permitam-me dizer um pouco da indignação, porque, muitas vezes, eu falo, como cidadão, que este é um problema do nosso país: nós falamos muito, dialogamos muito, conversamos muito, e as coisas não acontecem! Muito diferente das intenções... E eu tenho certeza de que, aqui, mais uma vez, todos nós estamos bem-intencionados, queremos e enxergamos as grandes oportunidades de fazer essa integração.

Nós estamos em um mercado de mais de 400 milhões de pessoas na América Latina e, como dito e percebido por todos, estamos de costas uns para os outros. O comércio entre os países da América Latina é sempre muito pequeno em relação àquilo que esses países fazem com comércio em países de outros continentes. É claro que nós temos importantes mercados na Ásia e na Europa, mas nós temos mercados aqui, próximos de nós, de forma bilateral, que poderíamos estar explorando muito mais! Nós priorizamos trazer, como dito aqui já anteriormente, os nossos fertilizantes lá da Rússia, lá do outro lado do mundo, a um custo, provavelmente, maior, em vez de priorizarmos soluções logísticas para trazer isso do nosso vizinho.

Quando a gente fala de Bolívia, quando a gente fala de América Latina, se a gente fizer uma rápida pesquisa no Brasil, quando você fala de alguns países latino-americanos, o que vai vir na cabeça de grande parte do brasileiro é o quê? Drogas. É nisso que vão pensar. Esse seria ou será, talvez, o primeiro pensamento. Nós precisamos desmistificar isso.

Agora, tem que ter um plano um pouco mais objetivo e ações mais concretas, porque, senão, por mais exitosas e importantes que sejam, Senador Wellington, essas iniciativas e tantas outras... Quando eu digo isso, eu não quero estar aqui, neste momento, criticando governo A, B ou C; é uma crítica a um modelo de sociedade brasileira, porque a gente conversa muito e, no final, realiza pouco. Nós nos acostumamos, neste país, a conviver com os problemas e temos medo, muitas vezes, de tomar medidas disruptivas, fortes, para mudar o rumo da história e daquilo que nós estamos fazendo.

Ali na região oeste, poderíamos falar, como exemplo disso, da própria zona de processamento, da ZPE de Cáceres. Senhores, as ZPEs no Brasil são criadas há mais de 40 anos! São um excelente modelo de industrialização de um país; a China fez isso, muito próxima de nós, e olhem no que se transformou a China na área industrial, e olhem o que é o Brasil, nesses 40 anos. O PIB industrial brasileiro caiu, porque nós não soubemos estabelecer um modelo de desenvolvimento e de competitividade em nível nacional e em nível global.

Quando nós falamos desse tema, claro, encurtar distância é importante, integrar é importante. Para nós, em Mato Grosso, a Bolívia significa 11 milhões de consumidores, nós temos 3,7 milhões. Quando nós falamos de Mato Grosso para a Bolívia, está se falando do maior mercado produtor do agronegócio mundial. Mato Grosso é, hoje, a região do planeta que mais produz alimentos. Eles, que produzem fertilizantes, podem, então, ter em nós o seu maior mercado, o seu maior fornecedor, e nós podemos ter neles... Podemos ter grandes alternativas, mas ficamos sempre na possibilidade. Ficamos sempre na possibilidade.

Então, eu quero só aqui, Senador, também louvar, como todos fizeram, as iniciativas, mas eu quero rogar, quero implorar, para que nós sejamos mais efetivos na política brasileira! Do lado do Mato Grosso, senhores, é o seguinte: o Governo decidiu, contratamos o projeto. Nós já estamos fazendo o projeto para asfaltar de Vila Bela até a divisa ali, Palmarito, que é do lado do Mato Grosso. Dali até San Matías são 148km.

O SR. ANDRÉ BRINGSKEN (*Fora do microfone.*) - San Ignacio.

O SR. MAURO MENDES - San Ignacio, desculpem-me. São 148km até San Ignacio. Cabe, obviamente, ao Governo boliviano fazer isso, mas cabe ao Governo brasileiro interagir, através da nossa diplomacia, da negociação bilateral, tão importante, para tornar isso efetivo. Imagina o turismo!

Eu conheci aquelas planícies de sal ali, o Salar de Uyuni. Um espetáculo! Tenho certeza de que, com a rodovia ali, asfaltada, para transitar com mais segurança, eles receberiam dezenas de milhares de turistas a mais do Brasil, de grande parte do Brasil, para conhecer, e há tantas outras oportunidades. Dali, para chegar ao Peru, para andar pela América Latina, nós teríamos muito mais facilidade, mas nós ficamos sempre no campo das possibilidades.

Gente, 148km de asfalto não são nada! O Governo de Mato Grosso estará fazendo, nesses oito anos em que estaremos por lá, Senador Wellington, quase 6 mil quilômetros de rodovias asfaltadas, e já fizemos 3,5 mil quilômetros. Só neste ano estão em obras, nas mãos das empreiteiras, 2 mil quilômetros.

Então, é possível fazer. Temos que fazer. Do lado do Mato Grosso, eu garanto aos senhores, ficando pronto o projeto, nós temos o compromisso de asfaltar o primeiro trecho de 40km e, na sequência, asfaltar mais 40km, para chegar com mais uma chegada até a fronteira. Já existe uma hoje. O problema é que essa ligação, para chegar até San Ignacio, passa por uma região muito mais complexa, vamos assim dizer, para poupar aqui alguns predicados que não conviriam neste momento falar, e, com isso, cria-se uma nova alternativa, muito mais barata, muito mais curta, de uma obra que poderia ser feita, mas isso não depende do Governo de Mato Grosso, depende do Governo boliviano. Aí acho que o Governo Federal, tenho absoluta convicção, compreende isso e poderia fazer essa interlocução para viabilizar esse asfaltamento e uma solução de uma melhor integração com a Bolívia e com a própria América Latina.

Acredito que é possível, acredito que é necessário, mas nós temos que, cada vez mais, agir, porque falar o que nós falamos aqui, o que eu mesmo estou falando tenho certeza de que dezenas ou centenas que nos antecederam falaram, mas nós temos que ir para o campo da ação e tornar isso realidade.

Obrigado.

Parabéns, Senador!

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu gostaria de dois esclarecimentos aqui, Governador, até para que a população que está nos assistindo possa também conhecer essa realidade.

V. Exa. disse que conheceu, que foi lá na planície, no passado, de carro. É só para mostrar que é perfeitamente possível hoje esse trânsito lá.

O SR. MAURO MENDES - Não, eu fui a Salar de Uyuni, mas eu fui até Santa Cruz e, de Santa Cruz, eu fui até aquela região ali, que é algo realmente muito espetacular. Vale a pena, a beleza é única, diferente, que já atrai muitos turistas e que poderia, como exemplo de uma outra fonte de riqueza para a Bolívia e de alternativa para os brasileiros, utilizar esse fluxo turístico e vice-versa, sempre de mão dupla, que poderia acontecer ali.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Pedro pode até complementar, porque, às vezes, as pessoas acham que é impossível, e é importante dizer que muitas caravanas já saíram do Mato Grosso, com esse destino, inclusive lideradas pela Federação das Indústrias de Mato Grosso.

Eu gostaria que o Pedro pudesse, rapidamente, colocar esse aspecto.

O SR. PEDRO LACERDA (Para expor.) - Eu fui, inclusive, procurado ontem por um senhor que faz a linha até Porto Velho com o raciocínio de desenvolver uma linha de transporte turístico de Porto Velho, por Comodoro, Vila Bela, a Santa Cruz, porque é o seguinte. Na verdade, isso que o Governador está dizendo... Santa Cruz inteira sonha em conhecer Cuiabá, até porque Cuiabá tem umas coisas muito importantes para eles todos, essa evolução, essas coisas modernas. Santa Cruz não chegou a esse nível de modernidade na área agrícola, todos eles são da agricultura, Santa Cruz é a cidade hoje mais importante em produção na Bolívia: dos nove estados bolivianos, Santa Cruz é o principal. Hoje Santa Cruz, no último censo que teve, há poucos dias, está com dois milhões e quatrocentos e poucos mil habitantes, enquanto Cuiabá e Vargem Grande juntos têm 1 milhão. Então, é um mercado, como bem se disse, e essa parte, como se comentou também, dos insumos agrícolas é uma coisa que viabiliza a ida do nosso produto tanto para o mercado boliviano...

Por exemplo, uma particularidade aqui: Santa Cruz tem sete refinarias de soja, em Mato Grosso só tem três. Santa Cruz tem sete refinarias de soja, que esmagam e refinam, fazem óleo de soja no litro. Por que se criou essa pressão lá? Porque, dos nove estados bolivianos, somente dois estados têm terras agricultáveis, que é Santa Cruz e Beni, sete estados bolivianos não têm terra agricultável e não produzem cana e, conseqüentemente, açúcar, não produzem soja e não produzem óleo de soja. Só nesses sete estados bolivianos, onde não há terras agricultáveis, em que não há produção desses produtos que nós produzimos, como açúcar e óleo, tem hoje 10 milhões de habitantes. Ao lado está o Chile, que tem 23 milhões de habitantes, que não produz 1kg de açúcar e em que, todo dia de manhã, a pessoa tem que comprar açúcar, óleo. O Peru tem 31 milhões de habitantes, não produz 1kg de açúcar, não produz 1 litro de óleo, não tem terras agricultáveis para essa agricultura que nós temos, principalmente milho. Então é um mercado muito interessante, não é, D. Mauro?

Outro dia eu fiz uma reunião com a Diretoria toda da Coprodia, com o Sr. Luis Loro, lá em Campo Novo dos Parecis. Hoje a Coprodia é a segunda maior produtora de açúcar do estado, perde só para a Itamarati. Na reunião com a Coprodia, eu fiz uma pergunta para o Sr. Luis Loro - eu já sabia a resposta, mas só para colocar o assunto na mesa, eu perguntei: "Como andam as exportações de açúcar, Sr. Luis, da Coprodia? A Coprodia cresceu muito, aumentou muito a produção, é a segunda maior do estado, como estão as exportações?". Ele disse: "Mal como sempre". Aí eu perguntei: "Por quê?". Ele falou: "Acontece que as exportações nossas só são possíveis pelo Porto de Santos ou pelo Paranaguá, mas principalmente por Santos. Acontece que existem dezenas de usinas produtoras de açúcar ao lado do Porto de Santos. Então, nós, para competirmos com eles, temos que pagar 2,3 mil quilômetros de frete até chegar lá, para podermos começar a competir com eles. Então, nós não competimos, eles têm vantagens sobre nós". Aí ele disse para mim: "Mas, se um dia o Governo do estado...". Eu estava dizendo para ele que o D. Mauro estava com um projeto e esta reunião tinha esse sentido de dar conhecimento para eles do projeto. Ele disse assim: "Se um dia o estado concretizar essa estrada, eles lá de São Paulo é que não vão conseguir competir conosco, porque eles é que vão ter que pagar 2,3 mil quilômetros de frete para chegar aqui para poder ir para esse destino". Então, nós contamos com que um dia nós tenhamos essa liberdade de exportação.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu acho que também um outro detalhe importante é esclarecer que muitos empresários brasileiros estão em Santa Cruz. Então, isso é extremamente importante, mais ainda porque esses brasileiros estão voltados não para o mercado mato-grossense... E é claro que, se tivermos essa verdadeira integração, ela facilitará muito mais.

Luciano, eu vou passar a palavra para você, que representa o Ministério do Planejamento, porque eu quero fazer uma provocação. Aliás, eu vou fazer até essa provocação antes, porque eu acho que o Ministério do Planejamento tem um papel extremamente importante, até por a Ministra também ser nossa irmã do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul.

Quero aqui aproveitar, João Carlos Parkinson, porque toda audiência pública, às vezes, peca por não ter uma finalização e uma objetividade... Então, você fez aqui uma colocação que eu acho extremamente importante. Esse assunto já vem sendo discutido há muitos anos. Os Lacerdas, a família Lacerda tem esse carimbo nesse sentido dessa integração desejada, e aqui se falou, cada vez mais, nessa necessidade da integração andina. O Mercosul ainda é algo que a gente precisa

aperfeiçoar com todas as suas dificuldades, mas o mercado está ali, está muito próximo, e nós só vamos vencer isso se rompermos mesmo, não tem outra alternativa. Eu acho que a integração do turismo é fundamental, porque, a partir dele, vem também... Se brasileiros tiveram a coragem de ir para a Bolívia, e a economia lá é muito forte a partir de brasileiros, por que não fazê-lo?

E aí entendo, Governador Mauro, que hoje a realidade do Mato Grosso é outra. O Mato Grosso já poderia ser um país, a economia do Mato Grosso hoje tem essa força para, inclusive, pressionar aqui o Governo Federal, já que somos um país federativo, inclusive. Eu acho que esta audiência aqui tem esse aspecto extremamente importante.

Aqui eu gostaria de que o Governador, ao final, pudesse falar ainda mais, para deixar mais claro qual é a determinação, a definição já por parte do seu Governo em relação a este projeto, não só a execução desse pedaço do lado do Mato Grosso, mas também o papel do Governador de estar liderando - junto, claro, com o Congresso - esse trabalho das relações internacionais dos dois países. Claro que o papel é do Ministério das Relações Exteriores, e aí eu faço, então, aqui a provocação ao ministério, Parkinson, para que...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Vou concluir já. Para que, a partir desta audiência, possamos, então, ter, junto com a Embaixada da Bolívia, a formação desse grupo de trabalho, e aí creio que a participação do Governo do estado é extremamente importante, e o Parlamento vai estar presente também.

Com isso, então, como o Governador tem outro compromisso - ele ficou aqui muito tempo -, o Parkinson vai finalizar, mas eu vou deixar o Governador falar para liberá-lo, para que, depois, o Luciano, então, possa também usar da palavra.

O SR. MAURO MENDES (Para expor.) - Senador, é só para finalizar, então, e, mais uma vez, ratificar...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Só, Governador: essa é a cultura de um país federativo, então eu acho que é extremamente importante, porque, às vezes, a gente fica esperando muito do Governo Federal, e acredito que o Governo do estado tem hoje condições de a gente poder, junto com o Parlamento, claro, e com o Ministério das Relações Exteriores, fazer essa efetivação de um trabalho.

O SR. MAURO MENDES - Eu acho que é importante, Senador, que a gente também - cada um - cumpra o seu papel. Acho que o Governo do estado tem um papel, e o nosso papel, que nós queremos desempenhar, é asfaltar hoje de Vila Bela até a fronteira, até Palmarito - dali até San Ignacio são 148km ou 150km. Isso promoveria, definitivamente, uma infraestrutura logística melhor para que essa tão sonhada integração, cantada em versos e prosas ao longo de décadas, possa acontecer, porque os caminhões não vão circular por estradas inseguras e, principalmente, por estradas em péssimas condições.

O turismo, 98% do turismo mundial, é feito onde tem boa infraestrutura, boa condição de receber, então nós precisamos dar esses passos.

O que eu posso dizer ao senhor e a todos os que nos acompanham neste momento é que o Governo entende a estratégia e o Governo entende que temos que agir, e estamos agindo: já contratamos o projeto. O projeto ficando pronto, nós temos o compromisso de contratar os primeiros 40km. Se houver um compromisso do outro lado, nós contratamos imediatamente a obra total e asfaltamos e entregamos até a fronteira, permitindo esse novo eixo - já existe um outro -, que é o eixo que liga, a partir de Palmarito, a partir de Marfil - que é a cidade do lado boliviano - até San Ignacio, que é uma obra muito mais barata do que fazer hoje de San Ignacio até aquele ponto que nós temos ali na fronteira já com Mato Grosso, mais próximo da cidade de Cáceres.

Então, é isso. Do nosso lado, compromisso firme, ações tomadas para cumprir o asfaltamento. Do outro lado, dispostos a colaborar, a cooperar com o Senado, com o Congresso, com o Governo Federal, mas eu entendo que a liderança disso tem que ser do Governo Federal, através das suas instituições, através do Ministério de Relações Exteriores e, principalmente, através do próprio Governo Federal, dialogando com o Governo central, para que haja um aprimoramento e até uma intenção mais firme de se tomarem as providências lá do outro lado.

Muito mais do que investir em outros continentes, precisamos investir, como já foi feito no passado, financiando obras na África, na América Central, nós temos que ajudar a desenvolver os nossos vizinhos. É muito melhor ser vizinho de gente rica do que de gente pobre...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Isso mesmo.

O SR. MAURO MENDES - ... porque isso vai resolver um dos grandes problemas da América do Sul, que são as desigualdades sociais e também esse narcotráfico que atormenta o Brasil e atormenta todas as regiões. O desenvolvimento econômico cria um passo definitivo para melhorar a condição social e até de segurança no continente.

Obrigado.

Peço desculpa, eu tenho que me retirar.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Queremos agradecer aqui a presença do Governador, e passo a palavra ao Luciano Severo.

Claro, no final, nós teremos as nossas conclusões.

Muito obrigado.

Luciano.

O SR. LUCIANO SEVERO (Para expor.) - Bom dia a todas e todos. É uma satisfação e uma alegria participar desta audiência pública. Em primeiro lugar, quero parabenizar a iniciativa, Senador Wellington. O ato foi um sucesso, acho que muito representativo. Tivemos a passagem aqui de vários Senadores, do Governador do Estado de Mato Grosso, do Secretário-Executivo do Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Muito representativo pela presença também da Receita Federal, do Ministério das Relações Exteriores e de representantes do Estado do Mato Grosso, do Prefeito de Vila Bela...

Sr. Pedro Lacerda, é uma satisfação encontrá-lo aqui, um guerreiro por essa causa. Trago um abraço caloroso e o compromisso da Ministra Simone Tebet, do Ministério do Planejamento.

Queria comentar com os senhores, de maneira muito breve, que desde fevereiro, março do ano passado, nós começamos a organizar reuniões com os estados de fronteira, desde o Amapá até o Rio Grande do Sul. Conversamos com os secretários de desenvolvimento e planejamento dos estados, buscando qual era o problema que esses estados tinham e quais eram os obstáculos que eles tinham para aprofundar suas relações com os países vizinhos.

No caso do Mato Grosso, fomos atendidos, o Governo do Mato Grosso veio, o Sr. Edeon Vaz esteve aqui conosco também, no Ministério de Planejamento, assim como o Secretário de Planejamento do estado, e nós, a partir desse trabalho no Ministério do Planejamento, desenhamos algumas rotas de integração regional, de integração do Brasil com a América do Sul, que recuperam um trabalho histórico de muitas décadas que foi feito, e isso não saiu da cabeça de nenhum gênio, isso é um trabalho de escuta ativa da Federação, de o Ministério do Planejamento escutar as prefeituras, escutar os governos estaduais e entender qual era o problema e qual era a necessidade que eles tinham para aprofundar sua relação com os países vizinhos.

Também recebemos as instituições do recinto alfandegado, ou seja, recebemos a Receita, a Anvisa, o Vigiagro, a Polícia Federal e a Polícia Rodoviária, para identificar quais eram os problemas e as necessidades de articulação que existem do Brasil para dentro e dessas instituições com as correspondentes nos países vizinhos.

Por que é que isso pode dar certo agora? Acho que essa é uma mensagem que a gente queria trazer. Por que é que isso pode dar certo hoje e não deu certo há 10, 20 ou 30 anos? E aí, nós temos duas grandes razões para que isso dê certo hoje, Senador e presentes.

Primeiro ponto, o mundo mudou radicalmente nos últimos 20 anos. Em 2000, de todas as exportações do Brasil, 2% iam para a China, e hoje mais de 30% vão para a China - dependendo do estado que a gente considere, isso vai a 35% -, ou seja, o mundo mudou radicalmente nos últimos 20 anos. Há 20 anos, o Brasil exportava mais para uma ilhazinha, que é uma dependência francesa no Caribe, que se chama Martinica. O Brasil exportava mais para a Martinica do que para o Vietnã. Há 20 anos. Hoje o Brasil vende mais para o Vietnã do que para a França. Então, os nossos produtos estão sendo demandados pela Ásia-Pacífico; ou seja, pela primeira vez em 500 anos, os nossos principais sócios comerciais estão nas nossas costas. Isso não aconteceu durante 500 anos. O Brasil não teve esse problema, porque nós vendíamos para a Europa e para os Estados Unidos. Hoje, esse problema está presente. Os nossos sócios estão atrás de nós.

Temos um outro tema, que é uma mudança estrutural da economia e da sociedade brasileira. Os estados que mais crescem são os da fronteira. É onde a população mais cresce, segundo o IBGE, é onde a produção mais cresce, é onde as exportações mais crescem.

Há 20 anos, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Roraima e Acre vendiam 1% de tudo o que o Brasil vendia para o mundo. Hoje, chega-se perto de 15%. Então, é uma transformação radical e que não pode ser freada. O Brasil está avançando para a sua fronteira oeste. E o mundo está avançando de maneira acelerada para o Pacífico, para a Ásia-Pacífico. Então, nós temos, diante dessas realidades, que agir de maneira consciente.

O Ministério do Planejamento tem contribuído com esse trabalho, que é um trabalho de vários outros ministérios - o das Comunicações, o dos Transportes, o Ministério da Agricultura, o Ministério de Energia, o próprio Ministério das Relações Exteriores, obviamente -, e, a partir do trabalho das Rotas de Integração, das cinco Rotas de Integração, a Ministra Simone

tem viajado as cidades de fronteira, os estados de fronteira e os países vizinhos, com a finalidade de escutar a demanda dessas regiões.

Termino...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Antes de terminar, eu quero agradecer ao Fausto, que já está aqui desde o início, representando a Receita Federal. Eu acredito que a representação desta reunião foi extremamente importante, cada um dentro da sua responsabilidade.

Como conclusão, nós vamos aqui passar a palavra, ao final, para que o Ministério das Relações Exteriores possa se posicionar, porque acredito que estamos concluindo com objetividade, para formarmos um grupo de trabalho, com essa legitimidade, e aí eu quero convidar o Ministério do Planejamento, principalmente pela representação que hoje temos, da Ministra Simone Tebet. O Governo do estado, eu acho que assumiu também esse papel - todos nós que aqui estamos -, e acredito que a Receita também tem esse papel extremamente importante.

Eu gostaria de fazer essa provocação, Fausto, no sentido seguinte: de que tenhamos já, também, esse compromisso, você assumindo aqui, para a gente integrar esse trabalho.

Sabemos que isso não é de um dia para o outro, mas só o fato de o Governo do Estado de Mato Grosso já estar elaborando um projeto - olha o desafio que foi feito - no sentido de fazer a parte brasileira... Foi feita até uma provocação. É claro que vamos ter que ajudar a Bolívia nas suas dificuldades também e encontrar, se for o caso, até essas alternativas de financiamento, mas acredito, pelo volume de recursos - que não é tão grande, são cento e poucos quilômetros -, que o Brasil pode, através do BNDES, inclusive, fazer esse financiamento, ou outros fundos, como o Fonplata, e aí eu acho que o Ministério da Agricultura, aqui também, o Irajá vai poder falar nesse sentido.

O Ministério da Agricultura é extremamente importante, inclusive pela economia de Mato Grosso. Temos um Ministro do Mato Grosso também, e eu acho que tudo isso faz oportuna essa nossa reunião.

E aí, Márcio Lacerda, em seu nome, como Senador da República, como a família Lacerda, com toda essa tradição, claro, eu acho que é um grande passo, e o seu testemunho aqui presente...

Então, agradeço muito, Fausto, a sua presença aqui, dada a importância, acredito, desse passo que estamos dando para... Porque o Mato Grosso, hoje, com a sua força de desenvolvimento... Realmente, a região de Cáceres é uma das regiões que mais necessita dessa atenção por parte de todos nós. Até porque, como foi colocado, uma faixa de fronteira no Brasil, de um modo geral, foi abandonada, e nós temos que fazer da faixa de fronteira uma faixa de desenvolvimento. E nós, realmente, deixamos isso um pouco à margem, o que leva a toda essa situação.

Luciano, me desculpe. Eu quero a sua conclusão.

Muito obrigado.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUCIANO SEVERO - Obrigado, Fausto.

Para concluir, quero comentar que, no dia 30 de maio, há poucos dias, o Presidente da República, o Presidente Lula, assinou um decreto que cria a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e Planejamento da Integração da América do Sul. Então, esse é um ponto muito importante. Nós acreditamos que o Ministério do Planejamento pode e deve se inserir nessas discussões, porque está criada já a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul. Essa comissão é composta por 12 ministérios que estão relacionados diretamente ou de alguma maneira com o processo de integração regional e é presidida pelo Ministério do Planejamento, tendo a Vice-Presidência no Itamaraty, no Ministério das Relações Exteriores.

Então, nós estamos trabalhando em conjunto com todo o Governo, com um processo de escuta ativa com todos os estados e buscando os municípios de fronteira. Somos entusiastas desse processo. Acreditamos que essas rotas de integração não são contraditórias e não competem entre si, são complementares, assim como devem ser multimodais. Nós temos projetos de aeroportos em região de fronteira, de extensão de fibra ótica por dentro dos rios amazônicos, nós temos pequenos portos para o transporte de passageiros nas cidades amazônicas que não contam com rede rodoviária, nós temos a extensão e a duplicação de rodovias federais, temos o plano ferroviário, linhas de transmissão elétrica, ou seja, é um grande pacote de obras que, inclusive, estão no PAC, que estão garantidas pela Lei Orçamentária (LOA), que facilitam a articulação da economia brasileira com a dos vizinhos.

Então, contem com o Ministério do Planejamento.

Fica um abraço. Parabéns pela grande atividade e pela grande audiência pública. Desejamos muito êxito. Que nós possamos, logo... Dia 21, a Ministra estará com o Ministro...

(*Soa a campanha.*)

O SR. LUCIANO SEVERO - ... Fávoro, em Cáceres, para uma atividade. A Ministra esteve com o Ministro Fávoro agora - nós chegamos há dois dias de Pequim. Foram anunciadas as Rotas de Integração em Pequim, buscando financiamento para esses recursos. A Ministra Simone é Delegada brasileira no Fonplata, ou seja, nós temos que agir de maneira muito articulada para que esses projetos avancem porque, ao contrário de 20 anos atrás, hoje a realidade nos empurra.

Obrigado.

O SR. IRAJÁ LACERDA (*Fora do microfone.*) - Ele já fez a consideração que eu ia fazer.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O Secretário-Executivo Irajá está dizendo que você já fez a consideração. Mas fica aqui, claro, o nosso compromisso, até pelo Irajá ser Lacerda também, mais ainda por esse compromisso dele genético, do DNA. (*Risos.*)

Eu vou finalizar com o João Carlos, mas o Márcio Lacerda, na condição de ex-Senador da República... Nunca é ex, quem foi rei sempre é majestade, então, sua majestade o Senador Márcio Lacerda.

O SR. MÁRCIO LACERDA (Para expor.) - Bom, em primeiro lugar, Wellington, meus parabéns aí pela iniciativa!

Só para fazer algum registro do que é a lentidão, as dificuldades com que nós andamos para essa questão da integração.

A primeira reunião para se tratar de uma ligação de Cáceres a San Ignacio foi em 1960, quando meu pai era Prefeito de Cáceres, quando veio uma comissão de San Ignacio, e, de lá para cá, várias ações, de alguma maneira até informais, foram realizadas, por exemplo, um programa de cooperação na vacinação contra febre aftosa - que levou a Bolívia, inclusive, a se habilitar antes de nós -, exatamente porque era uma precaução da pecuária brasileira para poder garantir que não houvesse a falta de imunização na fronteira e limitassem nossas possibilidades.

E até mais um registro, essa agricultura que existe hoje de soja no entorno de Santa Cruz, a produção de soja que existe lá, saiu de Mato Grosso, praticamente pela via que o nosso representante do Ministério da Fazenda estava colocando agora: pela falta de uma estrutura de Estado nas fronteiras, praticamente isso foi feito lá com semente contrabandeada daqui, com equipamento levado daqui. Foi isso o que deu esse *start* nessa produção boliviana, que hoje é significativa, e também por conta dessa informalidade, por conta desse pioneirismo e da força desse trabalho de formiguinha que foi feito, o que possibilita que hoje nós tenhamos essa realidade.

Como disse o Wellington, é outra realidade. O Centro-Oeste... A fronteira oeste é outra realidade, e o Brasil precisa despertar para ela.

Muito obrigado, Wellington.

E parabéns a vocês todos por essa nova fase desse esforço!

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu tenho depois alguns encaminhamentos, mas eu não quero aqui cansá-los, até pelo tempo também.

Eu, inclusive, ao final, vou dispensar aqueles que precisam se deslocar.

Mas eu vou passar, então, agora ao João Carlos Parkinson de Castro, representando aqui o Ministério das Relações Exteriores.

Só vou dizer que vou apresentar um requerimento para as duas Comissões, a Comissão de Relações Exteriores... Eu quero aproveitar, inclusive, para agradecer ao Senador Renan Calheiros, que é o Presidente da Comissão, bem como ao Senador Confúcio Moura, que é o Presidente da Comissão de Infraestrutura, por terem nos apoiado para fazer esta reunião, esta audiência conjunta aqui, e, claro, no desdobramento, vou apresentar o requerimento nas duas Comissões, de que faço parte, também.

Pretendo fazer isso de hoje para amanhã, até porque também deveria estar entrando com uma licença amanhã, e quero fazê-lo, ainda, oficialmente, para que a gente tenha já, oficialmente, aqui dentro da Comissão a minha suplente, a Rosana Martinelli, que vai assumir amanhã. Ela vai dar continuidade a isso aqui como missão. Já conversei com ela hoje pela manhã. E eu acredito - ouviu, Pedro? - que nós vamos ter que juntar as mãos, todos aí, porque esse assunto não pode ficar adormecido.

E eu creio que o momento é muito oportuno, principalmente dada a economia forte que o Mato Grosso representa e a determinação do Governador também, já colocada aqui.

Então, eu vou passar aqui ao João Carlos para que ele possa fazer as suas considerações, inclusive sobre essa nossa provocação e em cima, inclusive, da própria fala dele, mas eu sei que o Ministério das Relações Exteriores tem todo o seu roteiro a ser feito.

Com a palavra, João Carlos.

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Bom, de fato, a criação de um grupo de trabalho Brasil-Bolívia requer certa formalidade. Normalmente, por troca de notas diplomáticas, podemos propor ao Governo boliviano a criação de um grupo bilateral. Criado o grupo, na composição, obviamente, estariam presentes todos os atores interessados. Eu me refiro não só aos atores governamentais, onde figuram Planejamento, Agricultura, Ministério das Relações Exteriores, mas também os atores locais.

É importante que as autoridades locais e o setor privado também sintam a mobilização que os governos tomaram a decisão de empreender, de levar adiante, para também se articularem. E essa soma de interesses, de motivação, de ações é que, efetivamente, molda, constrói um corredor rodoviário bioceânico, já que há uma diversidade de problemas, uma diversidade de atores, e todos têm que, obviamente, se integrarem num ambiente aberto, transparente, de modo a promover ações sinérgicas.

A primeira iniciativa, então, confirmando: eu me proponho, internamente, a submeter à chefia da casa a criação de um grupo binacional Brasil-Bolívia, para discutir com o Governo boliviano e outros atores, como eu mencionei, o desenvolvimento desse corredor. Eu acho que esse é um primeiro passo que a gente poderia tomar de modo a dar a concretude que o Governador de Mato Grosso pediu, com toda correção.

De fato, eu estou ciente de várias caravanas que foram feitas no passado, ajudei muitas delas, e que poucos resultados produziram. Então, contem com o meu envolvimento pessoal, meu interesse, minha disposição e, obviamente, o respaldo do Ministro das Relações Exteriores para levar adiante o seu pleito, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu agradeço, Embaixador.

Fique à vontade também, já que liberado o Secretário-Executivo, porque eu vou fazer uma fala aqui e até porque outros podem ter compromissos e não precisam aguardar.

Mas, como conclusão aqui de tudo, de tudo que eu falei e que nós falamos aqui, serão oficialmente tomadas as providências pelas duas Comissões. Nós o faremos com todos os ministérios envolvidos, o Ministério do Planejamento, o Ministério da Agricultura e o Ministério das Relações Exteriores, que será, claro, o catalisador de todo esse trabalho.

Portanto, eu quero dizer que, aqui, por meio desta audiência entre as duas Comissões... E, mais uma vez, agradeço aqui ao Senador Confúcio Moura e ao Senador Renan Calheiros por nos propiciarem que tivéssemos, então, esta reunião e transformando numa audiência conjunta para discutir a rodovia binacional.

E aqui não há dúvida, depois de tudo que discutimos, de que esse empreendimento não é apenas uma estrada, mas um verdadeiro corredor de oportunidades e desenvolvimento, capaz de capacitar e também impactar positivamente diversos setores da nossa sociedade - na sociedade conjunta: brasileira, boliviana, chilena e de todo o mercado andino e até do Mercosul.

Por isso, eu gostaria aqui de destacar alguns dos principais benefícios que esse trabalho... Eu vou dizer mais do que a rodovia, mais do que... Porque o que nós estamos discutindo aqui é uma integração. Aqui foi perguntado sobre a possibilidade de uma ferrovia. Todos os meios, e aqui não discutimos.... Inclusive eu queria ter falado aqui na presença do Governador, porque também nós estamos ultimando a internacionalização do nosso aeroporto de Várzea Grande, em Mato Grosso, na nossa capital; isso também é uma luta de muito tempo.

Agora, através de uma concessão em que a gente trabalhou muito... Eu quero aqui dizer que, como Deputado Federal, começamos esse trabalho, e como Senador, para que pudéssemos ter a concessão dos aeroportos do Centro-Oeste à época, que foram o aeroporto de Rondonópolis, de Alta Floresta, de Sinop e de Várzea Grande, o aeroporto Marechal Rondon. Naquele momento era um sonho, começamos a trabalhar e conseguimos, então, chegar à licitação. Comemoramos muito. Depois veio a pandemia, claro; isso trouxe uma certa instabilidade, mas hoje nós estamos verdadeiramente comemorando, porque os quatro aeroportos já estão nas obras finais.

Eu estive, 15 dias atrás, no aeroporto Marechal Rondon a convite da concessionária, e toda a infraestrutura está pronta, já está na fase final de aprovação da Receita Federal, Polícia Federal, e a área de inspeção sanitária, toda ela está pronta. Acredito que, até o mês de julho, a gente tenha já definitivamente a internacionalização do nosso aeroporto.

E isso vai permitir que a gente possa, Pedro Lacerda, fazer a tão sonhada integração, mesmo que seja inicialmente com voos *charter*, com voo semanal, quinzenal. O importante é que a gente tenha, inclusive, a oportunidade de sair de Cuiabá e chegar a Santa Cruz de la Sierra; chegar à capital boliviana...

Pois não. O Pedro se entusiasma, não é? (*Risos.*)

O SR. PEDRO LACERDA (Para expor.) - De Santa Cruz de la Sierra...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Ao mundo.

O SR. PEDRO LACERDA - De Santa Cruz de la Sierra já existem dois voos por dia, sem escala, para Miami. A gente vai daqui para Miami, via Santa Cruz, voando três horas e meia a menos a partir de Cuiabá do que fazendo esse roteiro por São Paulo. Então, isso diminui o tempo de voo e diminui o custo.

E, lembro aqui - o que o senhor está falando é algo que eu ia propor; eu vim para fazer essa proposta junto com você, para a gente trabalhar essa questão da internacionalização - que, na verdade, existe uma malha aérea ou viária imensa a partir de Santa Cruz, voltada para todo o setor do Atlântico, e existe uma malha viária grande também em Cuiabá, voltada para todo o setor do Pacífico, e não existe uma ponte aérea entre essas duas malhas, e Cuiabá-Santa Cruz fecha essa malha.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Isso é uma realidade que pode acontecer a partir do mês de julho, e eu tenho conversado com a Latam e com a Azul, que estão estudando já isso; inclusive, a concessionária do aeroporto de Cuiabá, de Várzea Grande, também está estudando, e Sinop é outra capital, também, de onde podem sair voos, porque hoje nós temos voos diretos de Sinop para São Paulo. Essa integração, com certeza, não só vai agilizar como também vai diminuir o custo para viagens internacionais, sem dúvida nenhuma. Então, é um outro aspecto extremamente importante de que a gente fala aqui nesta nossa audiência.

Eu ainda continuo: é claro que todo esse trabalho vai melhorar a nossa logística de transportes. Com isso, a nossa rodovia binacional vai revolucionar, com certeza, a logística e o transporte em nossa região, com a redução significativa das distâncias entre os centros de produção de Mato Grosso e também os portos de exportação do Pacífico. Com isso, teremos um trajeto mais curto e eficiente. Isso significa um menor tempo de viagem para escoar a produção, tanto agrícola como de passageiros e industrial, reduzindo, assim, os custos logísticos. Também, uma consequência direta será a melhoria da competitividade dos produtos mato-grossenses no mercado global. Eu entendo que isso é, também, uma forma de podermos viabilizar a nossa ZPE de Cáceres.

Ainda, um outro aspecto é o fortalecimento econômico, porque o impacto econômico será notável. Com a facilitação do acesso aos mercados internacionais através dos portos do Pacífico, as exportações de Mato Grosso serão significativamente ampliadas; além disso, a importação de insumos agrícolas - aqui tão falados - vitais, como a ureia e o sal, será realizada a preços mais competitivos, beneficiando os nossos produtores.

A construção e a manutenção da rodovia também gerarão empregos diretos e indiretos, impulsionando, assim, o desenvolvimento econômico nas regiões envolvidas. Destaco ainda a integração regional, porque a rodovia binacional integrará a zona de processamento de exportação de Cáceres com os mercados internacionais, aumentando sua atratividade para investimentos. A melhoria da infraestrutura beneficiará as cidades ao longo da rodovia, promovendo um desenvolvimento local e regional sustentável e inclusivo.

Ainda, quero destacar a atração de investimentos. Com uma infraestrutura logística aprimorada, haverá um maior interesse de investidores estrangeiros, e isso incentivará o desenvolvimento de infraestrutura adicional, como armazéns, centros de distribuição e serviços relacionados ao transporte, criando um ambiente propício para novos negócios e também investimentos.

Ainda, destaco a competitividade agrícola: a eficiência do escoamento da produção agrícola será aprimorada, tornando os produtos de Mato Grosso mais competitivos no mercado global. Além disso, o acesso mais rápido e econômico a tecnologias e insumos agrícolas essenciais impulsionará a produtividade e a inovação no setor.

Destaco ainda a integração internacional. Este projeto também fortalecerá as relações bilaterais entre Brasil e Bolívia, consolidando um corredor de transporte que ligará o Atlântico ao Pacífico. Essa integração beneficiará não apenas o Mato Grosso, mas também outras regiões do Brasil, promovendo um intercâmbio econômico e cultural mais intenso.

E, finalmente, a segurança e infraestrutura. Por isso, a melhoria nas condições das estradas proporcionará maior segurança para motoristas e reduzirá a ocorrência de acidentes. A infraestrutura rodoviária será modernizada, beneficiando tanto o tráfego local quanto o internacional. Eu gostaria de substituir essa palavra "tráfego", porque pode ser confundida com "tráfico", mas é exatamente a logística da região. Acho que fica mais propício.

A rodovia binacional é um projeto transformador que trará inúmeros benefícios para Mato Grosso e para o Brasil como um todo. É um passo crucial rumo ao desenvolvimento econômico sustentável, à integração regional e à internacionalização e também à melhoria da qualidade de vida de nossa população.

Que possamos todos, os aqui presentes, aqueles que nos estão assistindo, aqueles que participaram, inclusive virtualmente, apoiar e acompanhar com entusiasmo a concretização desse grandioso projeto.

Eu quero passar aqui também ainda ao André Bringsken, porque ele é um entusiasta, junto com os Lacerda, ali pela nossa histórica Vila Bela da Santíssima Trindade.

O SR. ANDRÉ BRINGSKEN (Para expor.) - Mais uma vez eu quero agradecer ao Senador Wellington, que é um grande parceiro de Vila Bela, pela realização desta audiência, que trouxe à tona uma situação. Pedro Lacerda, você, como meu parceiro, meu companheiro - muito obrigado -, conseguiu trazer, Senador Wellington, em nível nacional, um ponto importantíssimo para o desenvolvimento não só de Mato Grosso, mas de todo o Brasil, porque essa integração com a Bolívia vai permitir que nós possamos levar muitos produtos brasileiros para a Bolívia. A Bolívia produz menos de 20% do que consome em termos de alimento. Então, é um grande mercado.

Os fertilizantes que a Bolívia hoje produz são importantíssimos para nós. E aí, Márcio Lacerda, eu quero dizer que me sinto realizado e feliz nesta manhã...

(Soa a campanha.)

O SR. ANDRÉ BRINGSKEN - ... porque é um sonho de mais de 40 anos, em que nós sonhamos com essa integração, e hoje isso vislumbra-se possível através de uma parceria aqui com o Senado, o Ministério das Relações Exteriores. Quero agradecer de coração, João Carlos, a sua participação. E já peço que nesta comissão seja incluído o representante de Vila Bela, que é o nosso parceiro, Pedro Lacerda, que está integrado nessa luta e que já é o Presidente do Comitê Pró-Asfaltamento e Integração Brasil-Bolívia.

Quero agradecer, Luciano, a sua intervenção também junto à nossa Ministra Simone Tebet, que é do meu partido, o MDB. Sinto-me muito em casa nesse sentido.

E, lá em Cáceres, queremos ter essa audiência para mostrar para ela que esse corredor possa ser o sexto corredor de integração latino-americana e de chegada ao Pacífico, junto com os cinco que já estão definidos por ela.

Então, quero agradecer de coração a todos os que estão nos assistindo e ao meu povo de Vila Bela.

Quero dizer que contem sempre conosco, com o Senador Wellington Fagundes, com Irajá Lacerda e com toda a estrutura do Governo, para ver... E nós vemos agora um momento em que chegou a nossa vez, chegou a vez da nossa riqueza, chegou a vez da nossa integração. Vila Bela foi, por muito tempo, fim de linha, e hoje nós estamos passando a ser começo de um momento importante de importação e exportação.

Quero agradecer todos os demais participantes, o Miguel, o Edeon, a Mariana, o Fausto, e dizer que Vila Bela os aguarda. Se vocês tiverem um tempo para conhecer a nossa história, vão se vislumbrar com ela e com a nossa riqueza turística também e nossas belezas cênicas. A maior cachoeira de Mato Grosso, a quarta mais alta do Brasil, está lá, a Cachoeira do Jatobá, além do cânion que já foi classificado pelo Ministério do Turismo como o ponto mais visitado, nos últimos dois anos, em Mato Grosso. E temos as riquezas, como o belíssimo Guaporé que nos une lá com Rondônia, que é um rio bastante preservado, totalmente preservado. Então, toda essa riqueza está à disposição para que a gente possa fazer essa integração também do turismo com o país vizinho, a Bolívia.

Muito obrigado, Senador.

Que Deus te abençoe sempre nessa luta pela nossa região e como amigo de Vila Bela!

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Pedro Lacerda, para concluir.

O SR. PEDRO LACERDA (Para expor.) - Primeiramente, quero parabenizá-lo. Foi um ato histórico este momento de hoje, para nós, para Mato Grosso. Foi um dia histórico.

E queria oferecer... Eu estive, há 20 dias, com o Governador de Santa Cruz, que se propôs a vir aqui. Inclusive, ele virá. Na ida da Simone Tebet a Cáceres, naquele dia que estava marcado, eu cheguei a fazer uma reserva no hotel, para ele, em Cáceres. Então, o Governador se colocou à nossa disposição.

Inclusive, Senador Wellington, na hora em que o senhor quiser uma visita dele, vamos fazer um convite, com o pessoal também do Governo Federal, com o Ministro, tá? O Governador é um rapaz jovem, gente boa, e está à nossa disposição. E, junto, nesse trabalho do aeroporto, eu queria ceder o Secretário, vou trabalhar junto contigo. Wellington, esta semana passada...

Há dois anos, conversei com o Diretor da Azul - desculpe, dois anos não, foi naquele ano da Copa do Mundo -, conversei com o Sr. Ronaldo, um senhor da Azul, e expliquei tudo para ele o que significava esse voo Cuiabá-Santa Cruz. Ele foi à Santa Cruz e chegando lá, na hora, alugou um box no aeroporto, e ia começar o voo para Santa Cruz. Só que

aconteceu o seguinte: quando fizeram o alfandegamento obrigatório para a Copa do Mundo, a Receita Federal fez o alfandegamento provisório, que vale por seis meses, e o rapaz da Azul não sabia disso nem eu. O rapaz da Azul contratou um *box* no aeroporto de Cuiabá e estava se organizando para começar um voo definitivo Santa Cruz-Cuiabá, só que, na semana seguinte, nós soubemos que o alfandegamento foi cancelado. Ele esperou 90 dias pagando o *box* lá, pensando em conseguir reverter a situação, mas não a reverteu. Ele conversa bastante comigo, e eu, com ele; na semana passada, tive uma conversa com ele nesse sentido.

Obrigado, Wellington.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Eu gostaria de agradecer aqui a toda a equipe da nossa Comissão de Infraestrutura, através do nosso Secretário Thales, e também ao Eduardo Leão, ao Ricardo e ao Júnior; da minha equipe, ao nosso companheiro Fernando Damasceno, Chefe de Gabinete do Bloco Vanguarda; também ao Mauro Barbosa, da Frenlogi; ao João Lopes, também do Bloco Vanguarda; da minha assessoria legislativa, ao Vicente Barreto; e da assessoria de comunicação, à Larissa de Mello.

Esteve presente conosco também o Mario Povia, Executivo do IBI, da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos.

Com isso, então, eu dou por encerrada a sessão, agradecendo a presença de todos.

Registro aqui também a presença do Prefeito da cidade de Lucas do Rio Verde, Miguel Vaz. Temos outras pessoas que aqui estão presentes. Lucas do Rio Verde é uma das cidades também que eu convido todos os brasileiros a conhecerem, é uma das cidades mais desenvolvidas do Mato Grosso e do Brasil e um dos maiores IDH também do país.

Assim, eu vou falhar ao não registrar a presença de todos, mas agradeço-lhes imensamente.

Creio que foi uma audiência extremamente produtiva. E eu me comprometo - viu, Pedro? -, em nome da família Lacerda, a ter esse compromisso de trabalhar agora para que a gente possa, efetivamente, dar os passos na concretização não só da rodovia, mas, principalmente, dessa integração. Acredito que o primeiro passo será exatamente a internacionalização do Aeroporto Marechal Rondon, em Várzea Grande. Começando os voos, nem que seja uma vez por mês, eu acho que será um grande passo para essa integração tão sonhada por vocês da família Lacerda, mas também por toda a população da região da grande Cáceres.

Muito obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 24 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 35 minutos.)