



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

REUNIÃO

02/07/2024 - 19ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura,
Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

Comissões: CI, CDR

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro abertas a 19ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura e a 13ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que ocorrem de forma conjunta, da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, e que se realizam nesta data, 2 julho de 2024.

Há dois ofícios, dois expedientes... Um é o Ofício 115, da Câmara, de 13 de maio, que informa a aprovação de requerimento de voto de repúdio à Gol Linhas Aéreas pela morte do cão Joca, causada por erro da companhia aérea. O requerimento foi também encaminhado à Gol e à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O documento, dos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, estará disponível 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 prazo de manifestações encerrado.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) lançado pelo Governo Federal em agosto de 2023.

A Ministra Simone Tebet vai apresentar, entre outros assuntos, as Rotas da Integração Sul-Americana, com o recorte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento, em atenção a requerimentos desta Comissão e da CDR (Comissão de Desenvolvimento Regional), de autoria do Senador Marcelo Castro.

É com enorme alegria que recebemos hoje, nestas Comissões de Infraestrutura e de Desenvolvimento Regional, a Exma. Ministra Simone Tebet, a quem, com precedência e urgência, externalizo os mais nobres elogios.

Ministra, sua história, como Senadora da República, honra este Senado Federal. Agora, integrando o Governo Federal, sua presença ilumina este mandato presidencial e a pasta do Ministério do Planejamento.

Em 11 de agosto de 2023, no Decreto 11.632, foi lançada a terceira versão do Programa de Aceleração do Crescimento, o Novo PAC. Segundo divulgado pelo Governo, o programa terá um investimento de R\$1,7 trilhão em nove eixos de atuação, respectivamente explanados... São valores relevantes, extremamente necessários, que, bem aplicados, terão um grande impacto na geração de emprego e no crescimento do país, com a superação de conhecidos gargalos de infraestrutura, que dificultam o desenvolvimento e contribuem para o custo Brasil. Um dos obstáculos às versões anteriores do PAC foi a falta de dinheiro para fazer frente à carteira de projetos de longo prazo.

Considerando que a segurança e a continuidade dos investimentos são de suma importância para o engajamento dos estados, dos municípios e do setor privado ao programa, é necessário debater como o Governo pretende conciliar os investimentos previstos com as metas do novo arcabouço fiscal.

Outra questão relevante diz respeito ao modelo de governança do programa e à garantia de qualidade dos projetos. Projetos de infraestrutura de grande porte têm um ciclo de vida longo e demandam o esforço de coordenação entre setor privado,

governos locais e Governo Federal, sobretudo quando se trata de concessões e parcerias público-privadas. São necessários critérios claros para a seleção de projetos relevantes e com nível de maturidade suficiente bem como mecanismos para aumentar a segurança jurídica e reduzir percepção de risco para possíveis investidores privados.

Nesse sentido, esta audiência pública ganha especial importância, haja vista a possibilidade de conhecermos melhor os planos e seus números, além de compará-los com a realidade das contas públicas. Quero crer que esse exercício será útil tanto para esta Casa quanto para o próprio Poder Executivo, que busca evitar que erros do passado voltem a acontecer.

Diante do exposto, eu quero, primeiro, ouvir o Senador Marcelo Castro, para fazer seus comentários.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Para discursar.) - Cumprimento todos os presentes.

Esta reunião, como foi dito pelo Senador Confúcio, é uma sessão conjunta da Comissão de Infraestrutura e da Comissão de Desenvolvimento Regional.

Agradeço a presença aos convidados, em especial à Ministra Simone Tebet, nossa companheira do MDB, que nos honra muito, uma pessoa que se tem comportado na vida com muita ética, com muita correção, com muita inteligência e brilhantismo, em todos os cargos que ocupou na sua já média/longa carreira dedicada à vida pública, apesar de tão jovem.

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI) - É para não ficar parecendo... *(Risos.)*

O dia de hoje, sem nenhuma dúvida, é um dia muito esperado, porque vamos tratar de uma das coisas mais importantes do nosso país: o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), que foi criado no primeiro Governo do Presidente Lula. É um programa que procura melhorar a infraestrutura do país em vários aspectos, de uma maneira organizada, de uma maneira coordenada, e não com coisas atropeladas, sem planejamento.

Aliás, esta é uma crítica que nós fazemos ao modelo de desenvolvimento do país de alguns anos para cá, Ministra: a falta de planejamento do nosso país. V. Exa., em boa hora, assumiu esse papel tão importante para qualquer país, muito mais para um país de dimensões continentais como o Brasil.

Como todos sabem, nós somos o terceiro maior produtor de grãos do mundo, competindo com a Índia. Além de nós, quem tem maior produção são os Estados Unidos e a China. Nós somos o terceiro, competindo com a Índia. Uma hora, um é o terceiro, e o outro é o quarto... Nós tomamos a dianteira e somos o terceiro maior produtor de grãos do mundo, com uma diferença: a produção de grãos dos Estados Unidos e da China já está estacionada há décadas, e nós estamos crescendo. Nos últimos 20 anos, nós multiplicamos por três a nossa produção. No início do século, Ministra, como V. Exa. sabe perfeitamente, nós ultrapassamos a barreira de 100 milhões de toneladas de grãos, pela primeira vez na nossa história. Agora, no ano passado, nós produzimos 317 milhões de toneladas de grãos. Então, nós multiplicamos por três em 20 anos aquilo que nós passamos 500 anos para fazer. Quero crer que esse seja o maior crescimento da história da humanidade, em qualquer parte do mundo. Então, nós somos grandemente competitivos, como se costuma dizer, da porteira para dentro, mas nós perdemos competitividade quando vamos escoar a nossa produção, por deficiência de portos, de aeroportos, de vias de transporte - rodoviário, ferroviário e fluvial.

Como todos sabem, o transporte mais barato que existe é o fluvial. Aí os Estados Unidos levam uma vantagem imensa sobre nós por causa do Mississippi, ali no Meio-Oeste. Em seguida, é o transporte ferroviário. Por último, o mais oneroso de todos é o rodoviário.

Os estados mais produtores do Brasil estão no Centro-Oeste, com o desenvolvimento das culturas tropicais pela Embrapa, especialmente a soja tropical, e ficam muito distantes dos portos. Naturalmente, esse transporte à base de rodovia encarece demais. Nós já temos a ferrovia em Rondonópolis, que vai para o Porto de Santos, mas nós precisamos estimular mais, no Brasil, as ferrovias e os transportes fluviais. Nisso daqui, a gente tem que procurar todas as maneiras de ter um desenvolvimento, para que a gente tenha um transporte mais barato e mais competitivo.

Entre essas rotas, fala-se demais na Ferrovia Bioceânica, que poderia levar os produtos, sobretudo, do Brasil central, do Planalto Central do Brasil para exportar pelos portos do Pacífico. Então, isso carece de estudos para ver sua competitividade, efetivamente, mas são coisas interessantes à primeira vista, porque nós ganharíamos uma distância muito grande. E o mais importante não é só a distância ou o tempo, o mais importante é o custo, o preço disso daí.

Fazendo um balanço geral aqui, eu queria chamar a atenção para o nosso Estado do Piauí. Nós temos lá, Ministra, há muito tempo, a Transnordestina, que é uma ferrovia importante para o Nordeste, que vai para o Porto de Suape e para o Porto do Pecém. Há um questionamento sobre se essa via, esse ramal para Suape seria interessante ou se o melhor não seria deixar isso sem construir, ficando só o Porto do Pecém. E aí poderia transportar os grãos do Matopiba em grande parte

através dessa Transnordestina. O nosso Governador lá está muito empenhado na navegabilidade do nosso Rio Parnaíba. Tem esse projeto, e tem também a questão da transposição das águas do São Francisco para o Piauí, que não seria de um grande volume, apenas em uma pequena região do Piauí, semiárida - e eu pertence a essa região, Senador Confúcio. Nós poderíamos fazer uma pequena transposição, com um custo muito pequeno, e se resolveria em definitivo todo o problema de água do Semiárido piauiense.

Aliás, segunda-feira, vai haver uma sessão de debates sobre essa transposição, e o Ministro Waldez Góes já se comprometeu a mandar o seu diretor da área de saneamento para participar dessa audiência. Eu queria ver se a Ministra Simone também poderia disponibilizar uma pessoa do ministério que pudesse ir, segunda-feira, às 9h, lá ao Piauí também fazer esse acompanhamento para ver essa demanda, porque, em primeiro lugar, nós temos que fazer um EVTEA para ver a viabilidade técnica disso daí, que é um dos anseios, uma das demandas do Piauí.

No mais, quero dizer que esperamos da Ministra que ela faça uma explanação sobre o PAC. E o mais importante aqui, Ministra, é que V. Exa. possa deixar para a gente os grandes eixos coordenados, mostrando como é que o Brasil está se planejando para a gente ter uma estruturação, uma infraestrutura melhor, mais eficiente, para que o Brasil se torne cada vez mais competitivo e possa trazer... O grande fator de crescimento do Brasil, das divisas que nós temos hoje é o agronegócio, que é o carro-chefe, hoje, do Brasil, e evidentemente quanto melhores vias de exportação nós tivermos mais competitivos seremos e melhor será para o país.

Inicialmente, essa era a minha manifestação.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Obrigado, Senador Marcelo Castro.

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

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

Na exposição inicial, nossa convidada poderá fazer o uso da palavra pelo tempo que ela julgar conveniente. Ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos para fazerem as suas perguntas.

Com a palavra, a nossa Ministra Simone Tebet.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - Obrigada.

Bom dia, bom dia a todas, bom dia a todos.

Quero começar sem muita formalidade, dizendo da minha alegria de poder estar de volta a esta Casa, Casa que me acolheu tão bem e que foi minha morada nos últimos oito anos. Quero dizer que não poderia ter vindo por melhores mãos, mãos de dois companheiros de partido, dois irmãos, dois amigos: o Senador Confúcio, que hoje preside a Comissão de Infraestrutura; e o Senador Marcelo Castro, que preside a Comissão de Desenvolvimento Regional. Aliás, eu acho que a Comissão de Desenvolvimento Regional só vai deixar de ser presidida pelo Marcelo quando ele voltar a ser Ministro, porque é assim: eu entro, ele está na Comissão; eu saio, ele está na Comissão. Eu digo isso, porque eu também fui membro titular da Comissão de Desenvolvimento Regional e fiz questão de fazê-lo, pois sei da importância do desenvolvimento regional para o Brasil. Eu quero começar dizendo que Marcelo foi fundamental como Relator do Orçamento no período da transição, já relatou... Também não vou dizer nem quantas vezes ele já foi Relator do Orçamento. E agora sabemos que a LDO está também nas mãos competentes, equilibradas e sensatas do Senador Confúcio Moura. Então, é um prazer muito grande estar aqui.

Eu prometo não cansá-los - sei que a agenda de um Senador é sempre muito corrida, ainda mais em uma terça-feira. A minha apresentação vai ser muito breve.

Eu quero começar utilizando um pouco as palavras do Marcelo Castro, dizendo que, primeiro, este é um projeto de país, não é um projeto de Governo; portanto, é um projeto do Estado brasileiro. Segundo, é um projeto que foi feito fruto de planejamento. O Brasil não tem cultura de planejar. Não vamos esquecer que nós acabamos de recriar o Ministério do Planejamento, que, nos últimos anos, ficou como uma secretaria num determinado ministério, e isso realmente nos atrapalhou muitíssimo. E isso não é só do Governo passado ou do outro - e nós não estamos aqui para falar de governos. É cultural, o Brasil não tem cultura de planejar o seu destino, diferentemente da iniciativa privada, que não gasta um centavo sem o planejamento estratégico. O Brasil engatinha ainda. Nós tivemos um grande Ministro do Planejamento que revolucionou a política brasileira que foi Celso Furtado, e depois disso a gente teve um vácuo, um vazio, sem demérito

aos demais ministros, muito pelo contrário, pois todos tentaram. O problema é convencer a sociedade brasileira, a classe política da importância de planejar. Planejar significa gastar bem um Orçamento em que muitas vezes falta para o mais básico do ser humano. Então, essa é a primeira colocação que eu queria deixar.

A segunda colocação é que este projeto está inacabado. Este projeto é um projeto que começou a ser feito por diversas mãos - eu vou mostrar quais são -, e ele só terminará quando nós tivermos percorrido todos os estados de fronteira, ouvido toda a sociedade através dos seus setores, ouvido a classe política e as bancadas, como temos feito no nosso ministério, e a partir daí a gente entregar para a sociedade brasileira.

Um terceiro ponto que eu queria colocar é que, neste projeto, as cinco rotas não são concorrenciais: a Rota 1 não briga com a Rota 5, e a Rota 3 não briga com a Rota 4. O Brasil é um país continental, é tão grande, tão grande que, se a gente tivesse apenas uma rota, isso não sairia do papel. Nem os senhores e as senhoras se interessariam por ela, porque veriam que não faria sentido, não haveria uma convergência do setor privado no sentido de buscar alternativas, como nós vamos mostrar, para chegar a produção mais rapidamente para o Pacífico, para a China, para o Sudeste Asiático ou mesmo para os países da América do Sul.

E, por fim, eu quero dizer que, se há 30 anos este projeto era uma mera utopia e se há 15 anos ele era um mero sonho distante, hoje ele já começa a se tornar realidade. E é isso que, nesses próximos 15 minutos, no máximo 20 minutos, eu vou mostrar para as senhoras e para os senhores. Vamos lá.

Vamos lá.

Quero explicar de onde surgiu essa ideia, pelo menos agora, desde que eu assumi como Ministra.

Ah, é eu que vou... Estou tão mal-acostumada com alguém aqui apertando.

Em maio do ano passado, o Presidente Lula recebeu, aqui em Brasília, todos os Chefes de Estado dos países da América do Sul. Todos, sem exceção. A Presidente do Peru estava impossibilitada, e mandou o seu representante. Então nós temos todos os Chefes de Estado dos países da América do Sul. Todos, por unanimidade, chegaram ao seguinte consenso: um país está de costas para o outro. Enquanto a gente tem, por exemplo, na América do Norte, os países se integrando - Canadá, México, Estados Unidos - não só culturalmente, no aspecto turístico, mas principalmente no comércio exterior, na balança comercial, pois 40% do comércio da América do Norte é entre eles e, só depois, eles compram do mundo; enquanto na Ásia, primeiro o mundo asiático compra entre si, no comércio regional, na ordem de 58%; e, na Europa, que é ainda mais protecionista, pois, entre eles, eles comercializam quase 70%, 68%, e, só depois, vão comprar soja do Brasil ou carne do Centro-Oeste brasileiro, por exemplo; o que a América do Sul comercializa com o seus parceiros, da Argentina à Venezuela, independentemente aí de ideologia, não chega a 20%; aliás, não chega a 18%. Se incluir a América Latina como um todo, o cenário é ainda pior.

Diante disso, eles chegaram ao Consenso de Brasília: não é possível falar em desenvolvimento social sem falar de integração da América do Sul, e assinaram a carta do Consenso de Brasília. O que eu fiz a partir daí? Criamos uma subcomissão no meu Ministério, sem falar, por enquanto, com o Presidente Lula, porque a gente precisava entender esse contexto, e nós ouvimos - por isso que eu digo que esse é um projeto de país - todos os secretários de fazenda e/ou de planejamento, a depender do estado, se tem secretário de planejamento, de todos os estados de fronteira do Brasil, dos 11 estados - aqui não está na ordem; está na ordem de data -, de Roraima, mais ao norte, até o Rio Grande do Sul.

Nós fizemos esse trabalho, se os senhores olharem aqui, de junho a setembro, e entregamos para o Presidente uma primeira proposta: "Presidente, nós estamos aqui para mostrar aquilo que fizemos por diversas mãos, junto dos nossos secretários de estado: as cinco rotas de integração", que são essas que eu, a partir de agora, começo a mostrar para os senhores. Quero dizer que isso foi fruto de um trabalho de uma equipe muito competente, eficiente e apaixonada pelo que faz, representado hoje aqui pelo Secretário de Articulação Institucional, João Villaverde - João, se puder levantar a mão -; pelo Renata também, nossa Secretária-Adjunta de Assuntos Internacionais, junto com uma equipe valorosa - está aqui o Luciano, o Paulo, que é nosso assessor parlamentar; está aqui Denise e está aqui Cecília também nos assessorando, que fizeram parte também desse projeto.

Nós apresentamos essas cinco rotas diante do cenário do que nós já tínhamos. Essas são as primeiras artérias. Depois delas, muitas veias podem se integrar, ou seja, muitos municípios podem se integrar a esse projeto. E eu já vou adiantando, porque o Senador Marcelo vai perguntar onde é que o meu Piauí entra nisso - inclusive a sua Transnordestina e mesmo o porto -, e eu já vou dizer que o Nordeste está integrado, como uma grata surpresa, pois eu imaginava que o Nordeste não teria interesse nessas rotas, porque ele faz parte do litoral do Atlântico.

Eu vi que tem muitos produtos hoje produzidos no Nordeste... Sobre isso empresários, grandes empresários conversaram conosco, pois eles já começaram a ver que se interessam pela Rota 2 e pela Rota 1, para escoar os seus produtos, também

a depender do produto. Para eles é mais barato, mais rápido, portanto, mais competitivo escoar alguma parte também por essas rotas.

Bom, eu depois da autorização do Presidente, falei com todos os ministros de Estado envolvidos, e, no final do ano, quando nós tivemos o evento do encontro do Mercosul, nós tivemos ali um pacto com alguns bancos. Procurarei outros; esse é de eu sou Governadora, e vamos procurar também os bancos de financiamento em que o Ministro Haddad é Governador, mas começamos com essa partida. Não adianta falar de projetos sem dinheiro, sem orçamento.

Eu já quero adiantar - que tem a ver com o PAC - que todas as obras que eu vou mostrar, porteira para dentro do Brasil, já estão no PAC. Portanto, não vai ter impacto fiscal. A minha grande preocupação é: diante da responsabilidade fiscal, como é que nós anunciamos projetos novos sem precisar gastar um centavo a mais? E nós vamos mostrar para senhoras e para os senhores que não vai haver necessidade de expandir o gasto público no Brasil, porque, quando nós fizemos esse projeto, nós fazíamos parte também da elaboração do PAC como ministérios; então, a gente se adequou, conversando com alguns Governadores que falavam assim: "Olha, eu vou tirar uma determinada obra e vou incluir outra, porque ela faz parte das rotas".

Isso foi muito bem pensado nesse aspecto, mas a América Latina tem suas dificuldades, a América do Sul. Então, nós fizemos uma carteira de US\$10 bilhões, 3 bilhões do BNDES. Eu já quero, antes de ter alguma pergunta - mas estou aberta a esclarecimentos -, dizer que o BNDES vai financiar porteira para dentro, ou seja, o Brasil. Aí alguém vai dizer: "Mas ministra, a senhora acabou de dizer que o Brasil não precisa de orçamento, de dinheiro?". A União não precisa, mas os estados brasileiros e os municípios brasileiros precisam.

Então, quem não está nessa rota e falar: "Poxa, eu estou a 50km, o meu município para integrar a BR-163, lá em Mato Grosso", porque é o nosso grande celeiro, é o estado vizinho, de Mato Grosso. "Eu preciso integrar, eu preciso de um financiamento de US\$100 milhões." Aí ele vai ter os bancos, o BNDES, alguns bancos à disposição, e os outros US\$7 bilhões são para financiar da Venezuela à Argentina, ou seja, todos os países que, porventura, quiserem se integrar a essa rota terão os financiamentos. Já posso adiantar, que Paraguai, Bolívia, Guiana... Paraguai já está até em andamento; Bolívia está estudando, Guiana já está conversando com o BID para poder haver essa integração.

Aqui eu tive o cuidado de conversar com todos os Ministros de Fazenda ou Planejamento, dependendo de cada país, de A a V, da Argentina à Venezuela. Então, estão lá Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, todos, e os presidentes dos bancos de fomento.

Em maio deste ano - portanto agora recente -, o Presidente acabou de assinar o decreto, instituindo a comissão interministerial. A partir de agora, nós temos condições de colocar em prática, trabalhar com todos esses ministérios - fora os demais, que estarão nos auxiliando -, dando a sua contribuição de acordo com a sua experiência, e nós vamos poder, a partir de agora, começar a produzir resultados de acordo com o decreto presidencial.

Aqui eu apenas coloquei em números as obras que, direta ou indiretamente, estão relacionadas a essas rotas. Nós não precisamos de todas as 40 hidrovias, os 35 aeroportos, os 21 portos, as 65 rodovias, as 15 infovias, que é essa conectividade pela água, as 9 ferrovias, os 5 linhões de emergência. A gente não precisa de tudo isso, mas a gente colocou que, direta ou indiretamente, faz parte.

Mas eu quero dar a boa notícia de que para a gente realmente ter pelo menos a artéria, ou seja, o funcionamento inicial, porque esse é um projeto de país e é um projeto que começa agora, mas é de longo prazo, ele não tem término. Daqui a cinco anos alguém fala assim: "agora, eu vou integrar o meu município ou uma região agrícola ou uma fronteira comercial ou tecnológica que foi criada num determinado rincão lá no Nordeste, do Sertão nordestino ou mesmo do Norte do Brasil...

Então, é um projeto que começa... vai gerar bons frutos a partir de agora, de 2026, já começa a render frutos, mas ele é um projeto de décadas, quer dizer, daqui a dez anos nós vamos estar falando dele, daqui a 20 anos nós vamos estar amadurecendo, daqui a 30 anos nós vamos ter um cenário no Brasil, colocando isso em prática, absolutamente diferente. Ninguém vai conseguir competir com o Brasil no mundo no que se fere à nossa fronteira agrícola, ao agronegócio, à agricultura familiar, à agroindústria. Eu que sou dessas regiões sei que é algo que a gente, às vezes, dá pouca importância, e a gente precisa começar a falar disso.

Aqui, acho que talvez da apresentação este seja o eslaide mais importante, para a gente entender porque há 30 anos isso era uma utopia e hoje é uma realidade. Há 25 anos, quando eu ouvi falar disso - aliás, eu ouvi falar disso há muito mais tempo -, eu falava assim - e eu sou de Mato Grosso do Sul, meu estado faz fronteira com o Paraguai e com a Bolívia -, há 30 anos eu falava "que loucura as pessoas querem ligar o Atlântico com o Pacífico, escoar a produção para a China, para o mercado asiático pelo Pacífico?!" Eu não conseguia entender há 30 anos o que as pessoas estavam querendo dizer. Até porque há 30 anos os principais destinos das nossas exportações eram basicamente Estados Unidos, alguma coisa da Europa como Holanda, alguma coisa no Japão e alguma coisa na Argentina.

Olha o que acontece dez anos depois: praticamente metade da nossa produção, principalmente do Centro-Oeste e do Norte brasileiro, do Paraná - muito fortemente - e Grande do Sul, começa, em função do que o Marcelo mesmo disse - nós triplicamos a nossa produção agrícola -, a nossa safra começa a mandar. Nós diminuímos a nossa participação para os Estados Unidos e começamos a ter... obviamente que aqui tem o processo de desindustrialização do Brasil, que agora vai ser resolvido graças à aprovação da reforma tributária que as senhoras e os senhores aprovaram, mérito absoluto do Congresso Nacional. Essa foi uma reforma do Congresso Nacional - eu estava aqui quando se iniciou - e olhe, agora, 2023. É autoexplicativo. Nós estamos aqui conversando com o Mdic para ver qual é o percentual, mas passa de 80% da nossa exportação para o mercado asiático - nós colocamos ali China como referência -, ao Sudoeste asiático: aqui entra Vietnã, aqui entra Indonésia, aqui entra uma série de países.

A partir daí, os senhores e as senhoras falam assim: "mas e daí? Se nós temos o Porto de Santos, o Porto de Paranaguá, se nós temos o porto em Pernambuco, se nós temos Itajaí, lá da Santa Catarina do querido Senador que aqui acaba de chegar, que já conhece bem, Esperidião Amin, que já esteve conosco em relação a esse projeto. E daí? Nós vamos mostrar a distância, o encurtamento da distância e do tempo, ou seja, do ganho de competitividade dos nossos produtos. Isso aqui é só mais uma complementação. Olha a participação das exportações em relação ao PIB de São Paulo, que é o verde, 20 anos atrás, e olha como ele está agora. Claro que é uma escala muito grande, dá a sensação que despencou, mas não é que despencou, é que saiu de 35 para 30.

Mas é só para mostrar, não é nenhum demérito de São Paulo ou dos estados do Sudeste, que é o que está em amarelo. É só o marrom que nos interessa. Os estados de fronteira, mais o Nordeste, mais alguns estados, como mesmo Santa Catarina e Rio Grande do Sul aqui no Sul, olha o que acontece: ele sai e ele vai subindo, no que se refere à concentração do PIB, mesmo tendo uma população menor, mesmo não tendo uma diversidade.

Isso aqui eu vou passar, porque eu já quero ir direto, dentro do tempo que me foi dado, eu quero - ou que eu me impus -, eu quero já passar para a primeira, para as cinco lâminas que são relacionadas às rotas.

Essa é a Rota 1. É a Rota que interliga o Brasil... à Venezuela já existe, é a única Rota que já existe, que nos liga à Guiana, a Suriname, à Guiana Francesa e ao Caribe. O que faltam nessas rotas, basicamente, são cinco obras; dessas, a 1, linha de energia - e aí estamos falando de PAC -, vai estar pronta ano que vem; a número 2... Não, a 2 que é o linha, a 1 é a recuperação da estrada. Ela já está trafegável, então ela entra no processo de recuperação, mas ela não é essencial para a rota funcionar, é que começa obviamente a ter muito tráfego, então ela vai precisar sempre estar sendo restaurada.

A mesma coisa em relação às 5 ou 6, eu não vou perder aqui tempo, deixo para os senhores depois para alguma explicação. O que interessa aqui é a Rota nº 4. A única obra a ser executada está no PAC, ela está sendo licitada - eu não sei se ela já está sendo licitada. *(Pausa.)*

Ela está em processo de licitação, trecho muito pequeno no Amapá.

O que o Brasil ganha com essa rota? O trecho que falta do lado direito dos senhores é esse trecho, e, do lado esquerdo, é o que está em negrito, na Guiana. O trecho que está em negrito vai ficar pronto só em 2027, 2028, mas o trecho que está em marrom tem condições de ficar pronto até 2026.

Nós temos acesso a todo o Norte brasileiro, aos produtos do Norte e também de parte do Nordeste, como por exemplo do Maranhão, e aqui o Pará muito fortemente com o Porto de Santana, escoando a produção, não só para a Guiana, Suriname e para a Guiana inglesa, que é o país que tem o maior crescimento do PIB do mundo nos últimos anos por conta do petróleo, como o acesso também mais rápido à América Latina, ao Caribe e ao canal do Panamá - depois eu mostro no último eslaide - para chegar mais rápido também à China e aos países asiáticos.

A Guiana já está conversando com dois bancos em relação a esses investimentos. Aqui tem infovia, eu não vou aqui me delongar muito.

Estivemos na Guiana com o Presidente, com os Ministros de infraestrutura, de portos, aeroportos, e nós estivemos conversando com o Presidente do Suriname e com o Presidente da Guiana também.

Estivemos por conta dessa obra também em Roraima. Fomos muito bem recebidos em Roraima por toda a equipe, estivemos já no Amapá do nosso Ministro Waldez, que nos acompanha e é fundamental nesse processo, um colega aqui também do Congresso Nacional.

E aqui eu apresento para os senhores a Rota 2. Só para entender, a Rota 1 é a que está em amarelo. Olha aqui como todas elas estão interligadas, a Rota 1 com a Rota 2, a que eu vou voltar agora, que é essa rota em rosa, ou em roxo ou lilás.

Eu diria que essa rota é a rota mais, ecologicamente falando, sustentável. Ela é toda hidroviária pelo lado do Brasil. O Marcelo falou: "A gente fala em rodovia, que é hoje a mais cara, obsoleta e tudo mais". Essa rota, no aspecto de logística,

de infraestrutura, está pronta. O que falta nessa rota? Uma dragagem, que está sendo executada agora, já foi licitada e já foi dada a ordem de serviço. Não sei se estão esperando aí alguma coisa, mas foi dada a ordem de serviço há menos de um mês. A dragagem no rio é uma coisa rápida; em seis meses, sete meses, ela está pronta. Sinalização... Eu brinco que aquele... Eu não sei o nome das placas quando é perto de rio, eu sei em rodovias, não é? Olhos de gato, aquelas placas? É alguma coisa nesse sentido para ninguém se desviar pelo caminho. O Senador Marcelo Castro falou que ele quase ficou parado, quase que o Rio Amazonas o levou para dentro de algumas outras regiões, porque, no barco dele, o motor, na semana passada... O barco não é dele, mas, no barco em que ele estava, o motor deu pane por três horas, e a água do Rio Amazonas, ou do Solimões, enfim, ou do Rio Madeira foi levando. Ele falou: "Daqui a pouco, eu ia parar num local". Mas, enfim, sinalização.

E a única coisa de que se precisa e já temos concurso e já está dentro do orçamento é uma alfândega, a Receita Federal em Tabatinga, que é o número um. É a tríplice fronteira do Brasil entre o Amazonas, a Colômbia... O Peru não está interligado, não faz fronteira, mas o Peru... Desculpem, o Equador e o Peru. Já conversamos com o Ministro Haddad, conversamos com a Receita Federal, estivemos em Tabatinga, como eu vou mostrar na foto, e ali nós vimos que até tem um prédio já do Dnit subutilizado que poderia servir de base para que a Receita Federal pudesse entrar.

Então, essa rota é uma rota, Senador Confúcio, que, na COP 30, nós podemos estar inaugurando. Por que essa rota é importante? Se vocês olharem aqui em Lima, embaixo, tem um porto que está sendo construído pela China. É o maior investimento da China na América do Sul e vai ser inaugurado em novembro deste ano. O Presidente da China, provavelmente, vai vir para a inauguração e, a partir daí, os empresários brasileiros têm nos procurado.

Senador Veneziano, é um prazer revê-lo.

Os empresários têm nos procurado, porque, a partir de agora, ele tem a capacidade de escoar a produção do Norte, de parte da Região Centro-Oeste e de parte do Nordeste brasileiro por essas vias. Nós temos, através dessa Rota 2, possibilidade de chegar a pelo menos quatro portos da América do Sul. Primeiro, entregar produtos para a Colômbia - vocês sabem que a gente vende peças de automóveis para a Colômbia, estivemos na Colômbia também - e receber produtos de lá, do Peru, etc., mas também pelo Pacífico chegar à China.

De novo essa foto só para entender aqui o que nós vamos falar agora da Rota 3. Mas aqui é o Porto de Tabatinga, nós utilizamos a fragata da Marinha. É importante dizer que Tabatinga, por ser fronteira, tem Marinha, tem Forças Armadas, tem Polícia Federal, tem Polícia Rodoviária Federal. Então, é só mesmo a questão de alfândega.

Ali é na Colômbia.

Aqui é na China, com o Vice-Presidente Alckmin, falando para uma plateia de empresários brasileiros que têm comércio com a China e que têm interesse e para alguns empresários chineses e do mercado asiático lá também no mês passado.

Eu só coloquei aqui a COP 30 como uma oportunidade de estarmos apresentando essa rota.

A terceira rota, já indo para mais...

Eu me comprometo de, em sete minutinhos, no máximo dez, encerrar a minha apresentação.

Essa terceira rota eu falo que é a rota do celeiro do Brasil.

Se nós colocarmos só Mato Grosso com Mato Grosso do Sul - e não estou aqui fazendo propaganda -, eles são responsáveis, esses dois estados (e muito mais por Mato Grosso do que por Mato Grosso do Sul, e é verdade, não é?), por praticamente 30%, ou um pouquinho mais, de todas as exportações das *commodities* de grão, e não estou falando de minério, pois minério é Minas e tudo, estou falando da parte agrícola mesmo, de alimentos, do Brasil. Então, essa rota, principalmente por conta de Rondônia, do Acre, de uma partezinha do Amazonas, do Pará, de Mato Grosso, do interior de Goiás e só do nortezinho ali do Mato Grosso do Sul, essa rota é fundamental, não só porque ela interliga o Porto de Lima, no Peru, mas principalmente pelo acesso que nós teremos pelos portos do Chile.

Por que essa rota é importante para a Bolívia? Porque tem que ser uma estrada de duas mãos, tem que ser bom para a América do Sul também, senão eles não querem participar, e eles têm muito interesse. A Bolívia não tem acesso ao mar, ao Atlântico. Então essa rota é muito importante. Eles têm o que o Brasil não tem: fertilizantes, que é o que há de mais caro hoje para a gente produzir - um terço dos custos da produção, dependendo da safra do grão, é fruto de fertilizantes. Eles têm minérios, e nós temos comida para entregar para eles. Então, essa integração é fundamental.

Aqui tem uma notícia boa: aquelas duas obras do PAC, a 1 e 2, já estão prontas, eram obras menores, de quinze milhões, vinte e poucos milhões, não sei nem se foram fruto de emendas dos senhores, se os senhores pediram para colocar no PAC - elas estão prontas. Então, pelo Acre, essa rota pode ser já em breve inaugurada, assim que, em novembro, o porto estiver pronto. Então, a Rota 3, por esse lado, está pronta.

A notícia não é tão boa em aspecto temporal. Já está pronta para que seja dada a ordem de serviço para a única obra importante para atender mais fortemente Rondônia, que, por enquanto, Confúcio, enquanto não estiver pronta, Senador Beto, que também é do Pará e que pode ter interesse nessa rota, a única coisa... O Presidente vai dar ordem de serviço lá, ela já está licitada, já está pronta para que seja dada a ordem de serviço por esses dias. Essa ponte de Guajará-Mirim leva algo em torno de dois anos e meio para ficar pronta, é uma obra muito grande e muito cara, de R\$450 milhões, do PAC, um sonho antigo da população de Rondônia, de Mato Grosso, do Acre, daquela parcela, e fruto de uma dívida histórica - para quem gosta de história do Acre. Dizem que a gente incorporou o Acre da Bolívia a preço de um cavalo, diz a história; não foi bem assim, a gente assumiu alguns compromissos, mas essa obra realmente nós estamos devendo para a Bolívia. Estava incluída dentro do compromisso, portanto há mais de cem anos, Senadores, a construção dessa ponte, e agora estamos pagando essa dívida, e a Bolívia tem muito interesse nessa ponte.

No mais, nessa rota, quanto à parte de baixo, estivemos em Cáceres, o que interessa muito, principalmente a Mato Grosso. Em relação a essa, a Bolívia - e vocês sabem que está com uma certa dificuldade, nós acabamos de ver recentemente, inclusive, episódios - quer um compromisso do Brasil, que é o seguinte. Eu estive com o Embaixador, e nós vamos com o Presidente Lula, salvo engano, já na semana que vem, para falar sobre isto: "Realmente vocês têm interesse em trafegar por essa rota?" - porque, para a Bolívia pegar financiamento para fazer essas rotas, é preciso que seja economicamente importante para a Bolívia. Então, a gente vai assegurar que... Eu estive em Cáceres com o Ministro Fávaro, e eles falaram que é um sonho antigo, porque a produção agrícola ali é imensa e eles não têm alternativa mais barata, que não essas rotas. Então nós vamos lá e dizer assim: "Vocês podem construir essa rodovia" - porque, se se construir essa rodovia, nós escoaremos os nossos produtos aqui pelo porto do Chile, passando pela Bolívia.

Só faltam duas...

Aqui é o Porto de Chancay. Em março, estava desse jeito; em novembro, ele vai estar pronto. Estivemos no Acre, fomos muito bem recebidos pelo Senador Alan, pelo Governador Gladson e por todos os companheiros e companheiras que estavam lá. Em Cáceres, também tivemos uma plateia muito significativa.

Esta é a Rota 4, que interliga o Pacífico ao Atlântico. Ela praticamente depende só de duas coisas: duas pontes. O resto, a gente colocou, mas não é fundamental. Duplicar a 262?! Enquanto isso, a 262 funciona. Seriam as duas pontes que Itaipu está construindo no Paraná e em Mato Grosso do Sul, no meu estado.

A ponte de Mato Grosso do Sul fica pronta no ano que vem. Em relação ao trecho do Paraguai, em que o Paraguai pegou dinheiro do Fonplata - eu já estive com o Presidente do Paraguai em um evento -, eles dizem que entregam até início de 2026.

Então, nós teríamos uma rota que vai do Porto de Santos até os portos do Chile, com isso, integrando Brasil, Paraguai, Argentina, Chile e mercado asiático. Terminando as rotas, aqui é um panorama da interligação da Rota 3 com a Rota 4 e a Rota 5.

Aqui é a Ponte Binacional, que fica pronta já no ano que vem.

E a Rota 5, que é a última rota. Essa rota já existia, é verdade, mas era muito precária. Ali havia algumas solicitações. A Lagoa Mirim, os senhores sabem, lamentavelmente, foi tudo uma tragédia, vai ter que ser... Nós estamos agora redesenhando o projeto, mas é uma dragagem relativamente rápida; é uma obra de 12 meses. Então, quando o projeto for feito de novo, porque ali foi destruído... Ali se precisava basicamente de três obras, o resto vai se complementando. Uma já foi inaugurada, que é o aeroporto binacional, o primeiro aeroporto binacional, interligando Brasil e Uruguai, a Lagoa Mirim e uma ponte, que já está no PAC, em processo de licitação, que é a número um ali. Aliás, está faltando o coloridinho azul ali. Essa rota permite que o Brasil se integre mais ao Uruguai e à Argentina, e daí também ao porto do Chile, visando ao Pacífico.

Eu gostaria, já indo aqui para o final, de mostrar uma lâmina que acho ser a mais importante do dia, e é a última também - é a mais importante. Hoje, se a gente pegar, como epicentro da América do Sul - e ele é mesmo -, o Estado de Mato Grosso - eu coloquei Cuiabá, mas não é bem Cuiabá, é ali perto -, nós vamos ver, em amarelo, como é que os nossos produtos chegam ao mercado asiático, que hoje compra 70%, alguma coisa assim, dos nossos produtos. É a linha amarela.

Não dá para passar por cima. Nós temos conflitos ali, políticos, uma instabilidade política. Olhe a Rota 1, o trecho em verde e em vermelho. Nem estou colocando a América Latina como potencial parceiro comercial. Agora, olhe as Rotas 2, 3, 4 e 5. A rota azul, só deixei ali porque, em alguns meses do ano, a depender de quando não está complicado na época de inverno, alguns produtos usam ali o Estreito de Magalhães, mas não é sempre. Então, as Rotas 2, 3, 4 e 5 utilizariam ou utilizarão essa rota vermelha.

É autoexplicativo: reduz distância, tempo, aumenta a competitividade dos nossos produtos, anda menos por rodovia dentro do Brasil, é mais seguro, enfim... Essas são as alternativas logísticas em relação ao Canal do Panamá.

Coube a mim, aqui já agradecendo a oportunidade do convite, falar um pouquinho onde estava o PAC nas rotas. Acho que era uma audiência pública, que vai ter no futuro, com participação de vários ministros. E é óbvio que eu foquei em obras de infraestrutura, mas eu não posso encerrar sem dizer que isto aqui, a logística, é o meio para se alcançar o fim. A finalidade não é ponte que nós vamos construir, estrada, rodovia, portos, aeroportos, cabotagem, de que eu não falei, mas que tem aí. Aí tem conectividade, aí tem infovias, aí tem levar internet aos rincões mais distantes do Brasil, aí tem balança comercial, emprego, renda, desenvolvimento da região.

Então, diante desta audiência comum com a Comissão de Desenvolvimento Regional... A gente fala muito em diminuir as desigualdades sociais no Brasil. Não é possível diminuir a desigualdade social se nós não atacarmos fortemente a diminuição das desigualdades regionais, porque a cara mais pobre do Brasil não está no Sudeste, não está no Sul, não está no meu Centro-Oeste; a cara mais pobre do Brasil está na fronteira do Brasil. E eu conheço a fronteira do Brasil, eu conheço a fronteira do meu estado, conheço a fronteira de Mato Grosso, eu conheço a fronteira do Paraná, eu estive na fronteira do Amazonas, eu conheço a fronteira de Roraima, eu conheço a fronteira, parte da fronteira de muitos desses estados. A cara mais pobre do Brasil está nos pontos mais distantes.

Então, quando a gente fala dessa rota de integração, nós estamos falando, sim, do nosso carro-chefe, que é o agronegócio, nós estamos falando da agricultura familiar, nós estamos falando da agroindústria, é verdade, nós estamos falando da única forma que nós temos, ao lado da reforma tributária, que vai alavancar ainda mais o Sudeste, o setor empresarial do Brasil. A única forma de a gente diminuir a desigualdade social é através de emprego, através de renda e através de desenvolvimento.

Então, sei que alguns colegas Senadores que estavam em outras Comissões chegaram, mas eu encerro como comecei: esse não é um projeto de governo; é um projeto de país, um projeto de longo prazo, mas que começa agora. Chegou a hora dessas rotas de integração. Segundo: uma rota não briga com a outra, porque, se falássemos só de uma rota, ninguém daria importância, e ela não teria importância para o cenário. É importante que as cinco saiam do papel, e elas vão sair. É uma rota que não é para um futuro distante, que tem prazo para iniciar e não tem prazo para terminar. Essas são as artérias.

Quando o Senador Esperidião foi lá, ele falou "não, Simone, em Santa Catarina tem que incluir tal coisa". A gente já fez o estudo e já incluiu. Quando nós fomos a Roraima, nós acartamos a sugestão da Câmara de Vereadores e da Assembleia Legislativa de Roraima. Da mesma forma no Amapá, da mesma forma em Cáceres, em Mato Grosso, da mesma forma nos outros estados que nós fizemos.

Então, diante desse cenário, eu agradeço aqui a presença e o carinho do Senador Beto Faro, que está aqui, do Jaime também, que eu já cumprimentei, do Jorge, que acabou de chegar, do Veneziano, querido amigo, do Izalci, meu companheiro de Senado, junto com o Esperidião Amin, da Senadora Rosana, também de Mato Grosso, que conhece bem essa questão, e do Senador Zequinha. Eu não sei se ficou algum colega Senador ou Senadora que eu não tenha nominado.

No mais, Senador Confúcio, eu me encontro à absoluta disposição para atender aqui aos questionamentos e às dúvidas dos colegas Sras. e Srs. Senadores.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado à nossa Ministra Simone Tebet.

Ela está se assemelhando muito ao Juscelino Kubitschek, que foi um grande construtor de eixos rodoviários no Brasil. Todas essas rodovias desafiadoras, como a Belém-Brasília, a 364 - não é, Bagattoli? -, foi o Juscelino que abriu, no final da década de 50. E aqui nós tivemos um colega na década de 90, quando o Marcelo e eu estávamos na Câmara, que era o ex-Governador de São Paulo Franco Montoro, que dedicou todo o último mandato da vida dele, que foi como Deputado Federal, a essas relações latino-americanas. A todos esses esboços rodoviários de integração, Franco Montoro dedicou um mandato inteiro. Já bem velhinho, ele fez esse trabalho lindo.

Afora isso, todos esses eixos traçados e agora detalhados pela Senadora Simone também tiveram desafios lá atrás. Há 40 anos, um Presidente da Federação das Indústrias de Rondônia fez essas rotas por conta própria, com empresários rondonenses, e escreveu um livro. Ele era o Luiz Tourinho. Isso tem uns 40 anos. Depois, mais recentemente, há 15, 20 anos, Miguel de Souza, que, por acaso, está aqui hoje, também escreveu outro livro sobre a saída da Rota 3. Ele já imaginava isso. Fez expedições, subiu os Andes, foi para o outro lado, e fez esses contatos todos, há uns 20 anos. E agora surge a Simone, descortinando essas novas perspectivas de desenvolvimento e de integração latino-americana e com a Ásia também.

O primeiro inscrito é o Senador Beto Faro. A seguir tem Jaime Bagattoli, o Senador Esperidião Amin e Zequinha Marinho. Se mais alguém desejar falar...

Muito bem, com a palavra o Senador Beto Faro.

O SR. BETO FARO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA. Para interpelar.) - Obrigado, Sr. Presidente Confúcio, e Senador Marcelo Castro, Presidente da CDR.

Quero cumprimentar a todos os Senadores e Senadoras; de forma carinhosa aqui, a nossa Ministra Simone Tebet, e os representantes aqui das secretarias.

Quero pedir desculpas já, inclusive, antecipadas, porque vou ter que sair, pois tenho uma outra agenda. Mas fiz questão de aguardar toda a exposição, muito esclarecedora, de forma muito competente feita aqui pela Ministra. Quero parabenizá-la pela forma como vem conduzindo esse debate todo do PAC, coordenando e planejando essa questão do PAC, não só nessa área da logística, da infraestrutura, mas em todas as áreas. Eu tenho participado dos lançamentos e de alguns debates em todas as áreas, seja na educação, na saúde, e tenho visto a participação ativa do Ministério do Planejamento, que é importante demais para o país. Quero parabenizá-la, inclusive, pela forma como foi conduzida a construção do nosso PPA - de forma participativa, indo aos estados, ouvindo todos os segmentos, o que fez com que a gente, de fato, aproximasse a peça do PPA daquilo que é a realidade brasileira, da necessidade do nosso povo, e que foi proporcionado a partir do debate que foi feito no país inteiro, coordenado por V. Exa. Então, eu queria parabenizá-la pela condução tanto aqui na questão do PAC, como na questão que foi colocada no PPA.

Eu sou Senador do Estado Pará, da Amazônia, uma região muito extensa e rica, por todos os processos da natureza e pela possibilidade não só na área de investimento e de infraestrutura, mas na turística. Mas é uma região de imensas dificuldades também.

Você colocou bem essa questão das distâncias. Essas obras, essas ações, aproximam o país, o que levará desenvolvimento para aquela região, uma região ainda com muita pobreza, apesar da natureza rica e exuberante que nós temos, mas muita pobreza das pessoas, e que nós precisamos nos organizar.

Vejo aqui a preocupação do Governo com essa região. Conjuntos de ações, de obras que interligam, passam por essa região, até por conta da sua localização. Então, queria fazer esse elogio aqui a essa questão.

Nós temos sempre questionamentos, do ponto de vista da sociedade. "Mas isso tem previsão orçamentária, tem período, de fato, para licitações?". "A quanto andam as conversas com os outros países, para que a gente possa fazer ações?". Aqui já foram demonstrados, numa série de projetos, daqueles que já estão em andamentos, os prazos. Acho que isso é importante para dar a credibilidade, para poder garantir o apoio da sociedade a esse projeto, que é tão importante.

Queria ressaltar que, assim que tiver essas informações - que este Parlamento seja comunicado -, que sejam passadas com muita transparência para a gente poder ir alocando. E até evita de a gente estar tomando o seu tempo no dia a dia lá no ministério, se a gente tiver essas informações.

Por fim, uma das questões que me faz ficar feliz e contente é que, nos últimos Governos, nos últimos anos, a taxa de investimento que o país fez com relação ao PIB era muito pequena, diminuiu muito. E aqui há uma demonstração efetiva de a gente ter uma taxa de investimento maior com essas ações todas e com a busca, com a capacidade de buscar esses recursos. Eu tenho visto a participação de todos os bancos; isso está sendo dialogado.

Na nossa região, o BNDES... Em Belém, até o escritório que tinha do BNDES, no passado, foi fechado. Nós já tivemos um momento em que tinha o escritório do BNDES; e foi fechado. Não tinha nenhum debate. Hoje, a gente vê o BNDES ali presente, dialogando, fazendo investimento. Há uma mudança de rota e de rumo nessa coisa aqui. E a convocação de outros bancos... E isso faz com que os nossos bancos locais, como o Banco da Amazônia, também possam se ajeitar nessa rota.

Então, é fundamental o que está sendo feito, e eu só estou aqui para parabenizar a coordenação. Acho que efetivamente há necessidade de qualquer país ter um planejamento, e hoje você conduz com muita competência essa questão da organização do planejamento do Governo brasileiro. Era isso.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito bem. Vamos fazer um bloco de três. Depois, eu passo a palavra para a nossa Ministra.

A seguir - vamos dar cinco minutos para cada um? -, Senador Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente Confúcio Moura.

Quero cumprimentar aqui a nossa Ministra Simone Tebet. Quero parabenizar você pelo desempenho nesse trabalho em que você está à frente. É uma missão muito grande de que nós precisamos, há anos nós estamos com esse sonho de interligar e de ter essa saída para o Pacífico.

Quero cumprimentar os demais membros da mesa na pessoa do Senador Marcelo Castro, mas eu não posso deixar de cumprimentar uma pessoa presente aqui conosco, morador de Rondônia - amo o Estado de Rondônia -, hoje está em Brasília, trabalhando com o Senador Confúcio Moura, é engenheiro, já foi Deputado, Miguel de Souza, um homem que tem um grande conhecimento sobre a saída da Estrada do Pacífico.

O sonho do Miguel de Souza foi realizado uns anos atrás, com aquela rodovia interligando o Acre ao Pacífico. Eu fiz a rota da rodovia, só que aquela rodovia, devido à Cordilheira dos Andes ser um terreno muito acidentado - são quase 400km de cordilheira -, é impossível de se transportarem mercadorias, produtos que não são industrializados, que é o caso de soja, milho, minério de ferro. Todo produto que é manufaturado, que não é industrializado, é impossível de se transportar por aquela rodovia.

Então, o nosso grande sonho dessa interligação Atlântico-Pacífico é através de ferrovia, que é o grande canal - porque, depois do transporte marítimo, do hidroviário, vem o transporte ferroviário; o rodoviário é um transporte mais caro, mas tem em alguns lugares -, ainda que nós precisemos fazer a interligação com o transporte rodoviário.

Quero dizer para vocês sobre a BR-364. Quando eu nasci, praticamente foi inaugurada a BR-364, no Governo Juscelino. Foi um sonho aquilo, e 24 anos depois, em 1984, já foi inaugurada aquela rodovia pavimentada Cuiabá-Porto Velho. Quero dizer a V. Exa., Confúcio Moura, que aquela ponte de Guajará-Mirim é um sonho realmente para os rondonienses, para a Bolívia. Quero dizer aqui a V. Exa., Senador Amin, que nós estávamos comentando que, quando a Simone Tebet falou sobre o Estado do Acre, sobre o cavalo, não é só sobre um cavalo. Aquela ferrovia de 365km feita entre Porto Velho e Guajará-Mirim, sobre a qual se falava que morreu uma pessoa por dormente, por dormente não foi, mas, a cada 100km, nós perdemos um brasileiro ou um estrangeiro, porque teve mais de 26 países para fazer aquela ferrovia, naquela interligação. Quem quiser ter conhecimento daquilo, procure saber sobre a ferrovia Madeira-Mamoré. Morreram mais de 8 mil pessoas naquela ferrovia, na sua construção, com doenças como a malária.

Quero dizer para vocês sobre a BR-319, que também é de suma importância, tem que estar no PAC, porque nós vamos sofrer de novo, a maior seca eu acho que, hoje, nós vamos sofrer ainda, pelo Brasil afora. É um fator climático, são ciclos, não é nem só sobre problemas climáticos, são ciclos que nós viemos vivendo e nós vamos ter uma situação gravíssima.

A hidrovia do Madeira, pelo que eu tenho conversado com as *tradings* - Amaggi, Cargill, Bunge e ADM -, eu acho que, a partir do início de julho...

(Soa a campanha.)

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... início de agosto, não sei se vai ser navegável. Quero dizer para vocês que todo esse sonho que nós temos dessa interligação... Vocês vejam como que nós perdemos espaço.

Dois anos antes de que a primeira rodovia asfaltada no Brasil - em 1928 -, em 1926, os americanos - claro, eles tinham um país que existia só dentro do território deles - já tinham interligado uma ferrovia Atlântico-Pacífico...

Então, essa situação para o desenvolvimento de todos os países da América Latina, dos nossos países aqui da América Latina... é de grande, de suma importância, que a gente faça essa interligação. Nós sabemos que nós vamos ficar muito competitivos, principalmente para exportar para o continente asiático.

Como está estourando o meu tempo, eu só queria deixar duas perguntas a você, Ministra.

Ministra, sua pasta possui um voto no Conselho Monetário Nacional, correto? A senhora está ciente dos impactos da Resolução CMN nº 5.081, de 2023, sobre o setor agropecuário?

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Com prioridade, passo a palavra para o Senador Esperidião Amin.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Presidente, eu quero cumprimentar minha prezada amiga Senadora e Ministra Simone Tebet e os seus colaboradores, a Renata e o Villaverde, quero cumprimentar também o Senador Marcelo Castro. Pelo laudo do problema de trânsito fluvial que ele teve, parece que foi um problema psiquiátrico mesmo, e ele curou. Foi o último paciente que ele tratou e sobreviveu.

Eu quero só cumprimentá-la, hoje à tarde a nossa bancada de Santa Catarina tem uma audiência. Acho que esse, seu quase vizinho... eu acho que o que merece o aplauso, o apoio... sugiro até que, periodicamente, nós sejamos informados - poderíamos ter uma reunião trimestral - porque nós podemos ajudar a enriquecer esse projeto.

O Senador Bagattoli falou sobre a ferrovia leste-oeste dos Estados Unidos. É verdade que, num único país, eles conseguiram construir logo depois da guerra civil, ou seja, a guerra civil não atrapalhou e, para vencer as montanhas rochosas, eles esgotaram a espécie humana - alemão, inglês - e quem conseguiu terminar de vencer aquele clima terrível foram os chineses, já naquela época foram os chineses, que aguentaram trabalhar lá em cima, no frio, no vento, e convivendo condignamente...

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - No Canal do Panamá também.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - O Canal do Panamá, o segundo também.

O SR. OMAR AZIZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - É.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Essas travessias leste-oeste foram perdidas por nós na América do Sul. No Chile existem 300 topônimos tupi-guaranis - deu para entender? -, ou seja, eles já trafegavam.

O Caminho do Peabiru, que é a Rota 4, que eu já levei a conhecimento... o caminho do Peabiru é a Rota 4, só em Santa Catarina nós temos seis portos - seis. É muito difícil um Estado federado, numa Federação no mundo, ter seis alternativas. É verdade que nos faltam ferrovias no sentido sul-norte que façam a integração e otimizem isso, mas como se pode perceber pelo mapa, no Pacífico não faltam portos, mas eles estão sendo direcionados para fora. É o único alerta que eu faço.

Se a senhora colocar o mapa da América do Sul ali, o mais abrangente, a senhora vai ver que é sempre uma rota do interior para o porto, não existe uma interligação entre os portos. No Peru, seria Chan Chan, que é quase Chancay, que foi uma cidade, capital de um império anterior ao Inca.

Então, a história é muito interessante; resgatar a história da América do Sul e dinamizar, primeiro, as rotas bioceânicas. Resgatar, na verdade. Olha bem, o Caminho do Peabeiu, supostamente, legendariamente, foi o caminho do São Tomé. São Tomé esteve por aqui, assim como esteve em Santiago de Compostela. É tão verdadeiro cientificamente quanto. Ou seja, se forem lendas, são duas lendas, fora as...

(Soa a campainha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... riquíssimas lendas da Amazônia.

Então, eu estou aqui para cumprimentar. Acho que, em termos práticos, se trimestralmente ou semestralmente as Comissões integradas forem informadas sobre em que evoluiu, ou seja, o que andou, quando nós podemos ajudar, acho que teremos dado plena utilidade a essa reunião, que eu já considero, neste momento, histórica, não apenas pela presença de todos, mas pelo prestígio aqui dos colegas.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Obrigado. Vamos...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... segundo o crédito, heim!

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, Confúcio, são 30 segundos de crédito.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

A SRA. SIMONE TEBET - O Senador Esperidião Amin, como bom árabe, um bom descendente, como eu, quer sempre ter a última palavra. Então, ele pediu os segundos porque tem direito à réplica e à tréplica. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito bem.

Nós temos três Senadores que se apresentaram: o Beto, o Jaime Bagattoli e o Esperidião Amin.

Eu passo a palavra à Senadora e Ministra Simone Tebet para responder.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - Em cinco minutos, no máximo, eu respondo às três, até porque o Senador Beto, muito gentil, não fez perguntas, mas na mesma linha no Senador Esperidião Amin, me fez um apelo, não é? Para que a gente possa estar divulgando, ainda que não trimestralmente, mas divulgando.

Eu quero só reforçar de novo que esse é um projeto ainda inacabado, porque ainda falta a mão dos senhores em estados que eu ainda não fui, tem alguns estados que faltaram, quatro estados. Nós estamos aperfeiçoando constantemente e assim que nós batermos o martelo... E estamos indo a todos os países da América do Sul. Como eu disse, nós vamos agora à Bolívia, que faltava. Acho que o mês que vem, Argentina e Uruguai, e acho que a gente praticamente fecha, não é? *(Pausa.)*

Ah, e Chile, em agosto. Aí a gente fecha.

A ideia do Ministério é colocar atualização mensal no *site* do Ministério, mas só depois que o boneco estiver pronto de novo; não adianta a gente colocar... O projeto está inacabado, acho que é importante dizer. Não está sendo feito, ele foi gestado pelo nosso Ministério, mas está sendo feito por diversas mãos, dos secretários de planejamento e fazenda de todos os estados de fronteira, com os ministros de fazenda de todos os países da América do Sul, e também fomos à China, até na Arábia Saudita nós fomos, nós estamos andando. Fomos ouvi-los também.

Então, tanto a colocação do Senador Beto quanto a do Esperidião Amin são mais do que relevantes e importantes, e tenho meu compromisso de estar no *site*, em agosto, e a partir daí, venha o quanto precisar.

Obrigada, Senador. Vamos estar juntos à tarde, no Ministério.

Em relação a... Então, acredito que a colocação que os dois fizeram foi essa.

O Senador Jaime, mas eu acho que é "Bagáttoli" ou é "Bagattóli", mas eu acho que é "Bagáttoli", não é? (*Pausa.*)

Então pronto, Senador, fez uma referência à uma referência da Rota 3, que é Miguel de Souza, e nós também queremos estar próximos ouvindo, quando formos à Rondônia, para incorporar ainda mais, aprimorar ainda mais o nosso projeto, mas fez dois levantamentos que eu reputo importantes: o primeiro que é a questão de ferrovias. Por que eu não falei de ferrovias aqui? E eu tenho essa convicção desde a época que eu era Senadora na Comissão de Desenvolvimento Regional. Não há nada mais caro em logística do que construção de ferrovias. O Brasil não tem orçamento para investir em ferrovias. Acredito que o mundo não - de um modo geral, à exceção de pouquíssimos países - tem.

O que eu acho que falta para o Brasil - e a Comissão de Infraestrutura pode ser uma grande parceira nesse sentido - é a gente apresentar, nos tempos de hoje, um modelo, um projeto regulatório de que tipo de investimento nós queremos na parte de ferrovia no Brasil, que tipo de parceria público-privada poderia ser essa - até com capital estrangeiro.

E para proteger o capital nacional, ou seja, para proteger os nossos empresários, o setor produtivo, nós podemos até discutir se permitiríamos ou não que o estrangeiro, seja o americano ou o chinês, seja o europeu ou sul-americano, pudessem ter maioria ou não nas concessões e permissões. Poderíamos estar discutindo. Agora, não se faz ferrovias no Brasil só com investimento público. É impossível fazer. Significa ter que tirar dinheiro da saúde, da educação, da segurança pública, da proteção social, da atenção aos idosos.

Então talvez, dentro desse processo, nessa Comissão, que é de infraestrutura, caiba, dar suas sugestões para algo que o Governo também já está analisando. Não é do meu ministério, mas nós fazemos parte também. E a Casa Civil tem avançado também nesse ponto.

Então unirmos forças naquilo que interessa ao Brasil, independentemente de sermos oposição ou situação. E isso é fundamental, porque realmente, quando a gente fala da logística, eu falo de portos, eu falo de aeroportos, eu falo de hidrovia, eu falo de cabotagem, eu falo de rodovias, e a gente fala de pouquíssimas ferrovias no Brasil. E tem duas ferrovias de norte a sul, de leste a oeste, que precisam ser integradas.

A Arábia Saudita tem interesse, a China tem interesse, nós temos investidores estrangeiros interessados, temos que saber qual é a modelagem que interessa ao Brasil, porque também só investimento privado nacional não faz. Normalmente, os investidores, as empresas brasileiras são muito focadas, as grandes empresas - não vou citar nomes para achar que estou fazendo propaganda -, em rodovias, então concessão, duplicação de rodovias.

Não há dinheiro no mercado para se fazer sozinho ferrovias no Brasil. Mas eu não vou aqui adiantar, mas sei que tem muita gente de fora interessada. Se eles vão poder entrar com 51%, ou só 49%, e nós ficarmos 50%, isso é uma discussão que nós já estamos tratando, e que eu acredito que a Comissão de Infraestrutura também pode dar sua parcela de contribuição.

E, por fim, o Senador Jaime me perguntou sobre o CMN, eu não tenho de cabeça todas as resoluções, porque, hoje mesmo, eu tenho voto, que eu tenho que entrar ao meio-dia para votar várias resoluções que estão numa extrapauta convocada do CMN hoje. Mas a gente trabalhou muito na parte rural com o Proagro, eu não sei se é do Proagro ou se é do CAR. Acho que pode ser do CAR. Do CAR, a gente tem que lembrar só que, quando a gente decide alguma coisa, alguma resolução, é pautada, em lei ou em alguma decisão do Judiciário ou do Tribunal de Contas, nos alertando para aprimormos a fiscalização ou o controle.

Se for em relação ao CAR, eu faço rapidamente a consideração aqui, pelo que eu puxei, em 5.881, pode ser que seja a questão do CAR, a gente deixou claro que não é possível conceder crédito rural para pessoas que tiveram cancelamento ou suspensão do CAR. Aí é uma proteção nossa, é uma proteção do país e isso é uma proteção mesmo para aquele que vai pegar o financiamento e depois pode ter problema com o Judiciário.

Então, de qualquer forma, eu me comprometo, depois, a buscar as informações. Inclusive, a minha razão de voto é pública - sempre, depois se torna pública na ata -, mas eu posso conversar com o senhor, se não for essa resolução. Se forem as resoluções do Proagro, eu só quero dar um número. Eu sou do agronegócio; então, eu falo com muita tranquilidade sobre esse assunto. Eu sou do agronegócio, de estado do agronegócio e defendo o agronegócio no Brasil. Então, eu falo com muita tranquilidade, mesmo quando eu voto contra alguns interesses que alguns acham que sejam do agronegócio.

O Proagro nos assustou nos últimos anos. A gente fala de gastos fiscais, gastos tributários... A gente tinha o Proagro, há três anos, com o orçamento que era desembolsado, que a gente cobria do orçamento brasileiro, de 1,9 bilhão; em três anos, foi para 9 bilhões. Então, eu sou obrigada a fazer um pente-fino e falar o que está acontecendo.

É para mudanças climáticas, a gente sabe que em alguns momentos isso aconteceu, mas aí a gente foi ver que a modelagem do programa é muito mal feita, e é preciso rediscutir a modelagem do Proagro no Brasil, até para não faltar dinheiro. Não é para fazer superávit; é até para não faltar dinheiro para outras áreas que o próprio agronegócio quer: Seguro Rural, Plano Safra, etc. Agora sair de 1,9 bilhão para 9 bilhões em três anos, sem justificativa... Aí nós fomos ver, por exemplo, que quem vai lá e faz o ateste é o perito, e o perito que faz o ateste na área que foi considerada, que teve mudança climática, ganha por produtividade de ateste favorável que ele dá. Então, não é por ida lá, porque se falasse assim: ele vai e analisa... Se ele confirmar, ele ganha - foi a informação que nós tivemos.

Então, nós estamos rediscutindo esse... Nós não vamos acabar com o Proagro; muito que o contrário, ele tem que se tornar eficiente, porque, quando alguém precisar do Proagro, ele tem que estar à disposição do agricultor, da agricultura familiar, da grande agricultura e da grande pecuária.

Agora, nós também sabemos - palavras do Ministro Fávoro - que tem gente que está plantando no Proagro; tem gente que sabe que aquela área tem problema climático, aquela área não produz, e ela há 20 anos, ou ele há 20 anos recebe Proagro. Então, esses ajustes, Senador Jaime, assim, que... Eu tenho muito cuidado com essa questão, mas eu tenho que ser muito imparcial, muito justa e utilizar a legislação.

De novo: não é para prejudicar o setor, é para ter... Por exemplo, o Seguro Rural, ele não tem cobertura para todas as propriedades, e ele precisa ter.

Então, de onde eu tiro, já que eu não tenho orçamento? Fazendo a qualidade do gasto público. Tiro de onde está irregular ou que está acontecendo alguma coisa, que pode ter até exceção, mas tem, e para colocar onde precisa.

Mas eu me comprometo, já que não é o assunto... Eu não vim preparada para a pergunta, porque eu não sei de cabeça as resoluções. Eu tentei achar aqui; acho que era questão do CAR. Eu me coloco à disposição de V. Exa. depois da sessão.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Os próximos três Senadores a fazerem questionamentos são o Senador Zequinha Marinho, o Senador Jorge Seif e a Senadora Rosana Martinelli.

Com a palavra o Senador Zequinha Marinho, por gentileza.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA. Para interpelar.) - Muito obrigado, Presidente.

Bom dia, Ministra, bom dia, equipe. É uma satisfação ouvi-los nesta manhã. Cheguei um pouquinho atrasado, mas, primeiro, eu quero cumprimentá-los pelo nível do bom debate aqui, que é extraordinário. Esta bancada do fundo aqui é a Acre, é Pará, é Amazonas, que está se levantando aqui, mas tem um mato-grossense aqui, do meu vizinho do lado.

A gente realmente está precisando, está ávido por ter uma interlocução nesse nível com o Governo - isso é muito saudável.

Eu não sou muito antigo na política, mas tenho alguns dias, e eu fico pensando como é que se governa um país desse tamanho sem planejar ações estratégicas também na logística, na infraestrutura, etc.

D. Pedro II já se virava atrás da construção de ferrovias, naquele tempo, lá atrás. Se aquele pensamento permanecesse, a gente teria um país completamente diferente, minha Senadora. Entendeu?

Então é muito, muito, muito boa esta conversa aqui, e eu quero pedir ao nosso Presidente e a todo mundo aqui que a gente entre em acordo, para ter, periodicamente, um debate atualizando tudo isso. Não só nas rotas de saída - eu estou com problema de diplopia, estou com dificuldade para enxergar -, no escoamento da nossa produção, na entrada de produção lá de fora, mas na questão interna, aqui dentro.

A senhora me bateu pesado quando falou assim: "A cara da pobreza do Brasil...".

Como é que a senhora falou?

A SRA. SIMONE TEBET - A cara mais pobre do Brasil está na fronteira, e, lamentavelmente, a cara mais pobre do Brasil é do Norte e de uma mulher negra. Essa é a cara, pelo IBGE.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Então, isso, para a gente, pega assim... bate de... Nós estamos numa região fantástica, maravilhosa, e apanhando, apanhando como ninguém. Para a gente quebrar esse ciclo de pobreza, de subdesenvolvimento, a gente tem que entrar de corpo e alma nessa conversa, nesse debate da construção da infra, de como produzir.

Nós temos... A senhora sabe. No Mato Grosso do Sul, não é muito diferente de outros biomas por aí na questão ambiental. A gente precisa botar a casa em ordem com a questão ambiental. Não é porque uma estrada passa em determinado local que nós vamos parar de construir aquilo, esquecer o Brasil dali, submetê-lo à pobreza, a essa cara pobre e difícil - sem explicação!

Será que nós não temos a racionalidade e a responsabilidade de fazer as coisas de forma sustentável? Temos. Aquilo que não pode ser feito, com certeza não vai ser feito: "Está errado!", não vai ser feito. Mas aquilo que pode ser feito deve, porque as pessoas dependem disso.

A gente critica a Índia, por exemplo, em que a vaca é sagrada, e aí se passa fome, morre-se de fome adorando a vaca. Todo mundo dá gargalhada. Mas aqui a gente está fazendo a mesma coisa: um insetinho, um não sei o quê é mais importante do que um ser humano.

Gente, o que é mais importante do que um ser humano? O que é mais importante do que cuidar do seu semelhante? "Ah, mas está cuidando errado. Então, mate-se o ser humano". Não! Mate-se a ignorância, para se poder fazer a coisa bem-feita e cuidar melhor do ser humano.

Então, você não sabe o quanto me alegra, nesta manhã, ouvi-la. O pessoal disse que não gosta muito de político, mas deixe eu lhe falar: ai do mundo, do Brasil, se não fossem os políticos. Então, quando se consegue reunir competência política com competência técnica, como V. Exa. faz, isso nos dá muita paz, muita tranquilidade.

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Encerrando, eu preciso, ou nós precisamos, aqui, acertar procedimentos para conversarmos sobre isso, não só nessa área. Nós precisamos debater Ferrogrão, por exemplo. Como é que eu trago a soja do Mato Grosso do Jayme Campos e da Senadora Rosana Martinelli? Porque eu posso passar ali pertinho, entrar no Pará, pegar a barcaça, o navio, e ir embora...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Porto de Mirituba.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Não é?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - É isso aí.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Eu economizo 77% em emissão de CO₂, contra um modal que emite um absurdo, como é o rodoviário, que consome combustível fóssil. "Ah, mas as ONGs ambientais..." ONG ambiental não está lá para fazer meio ambiente, está para fazer outras coisas. Se não, apoiavam a Ferrogrão. "Não, mas tem o lobby aqui do Sul..." e não sei o quê. Até nisso a senhora pode nos ajudar a equilibrar esse jogo. O Brasil tem que se desenvolver independentemente da região.

Lá no Norte, a gente não torce contra o Sudeste, não torce contra o Sul; nós torcemos pelo Brasil e queremos que todo mundo cresça. Mas, por favor, nos ajude a sair de debaixo de um pé de boi. Como a senhora conhece fazenda, sabe quanto um boi de 1,2 mil quilos pesa. E a gente está ali sufocado, em cima de coisas tão insignificantes em relação à vida humana, que mora, que vive, que sofre, que está ali e que acha que aquilo é daquele jeito mesmo, porque já se acostumou. Mas não, pode ser diferente, a gente pode ter um país melhor ali.

Bem-vinda, hoje e sempre, para a gente encaminhar essas coisas, para que o Governo possa enxergar a gente com bons olhos também!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito obrigado, Senador Zequinha Marinho.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Com a palavra, o Senador Jorge Seif.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Pela ordem.) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Ah, pois não.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Eu só gostaria de complementar...

Bom dia, Ministra! É um prazer recebê-la aqui, nesta Comissão.

Bom dia, Presidente e todos os amigos Senadores!

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Bom dia!

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT) - Eu gostaria só de complementar o que o Zequinha Marinho falou da Ferrogrão.

O Brasil é o único país que eu sei, até hoje, que trava um estudo, o estudo da Ferrogrão. Nós fizemos uma via-sacra no STF, conseguimos destravar, e agora está interrompido novamente.

Eu não entendo isso, Ministra, porque nem que seja para dizer "não", mas faça o estudo.

Só isso.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Com a palavra o Senador Jorge Seif.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Pela ordem, Presidente. Para fazer uma complementação que eu esqueci, Ministra.

O PLS 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra, de São Paulo, e relatoria do Senador Jean Paul Prates, dá todo um novo modelo para as questões das ferrovias, moderno, simples, eficiente. Se V. Exa. mandar encomendar um estudo disso, tenho certeza de que a senhora vai encontrar uma senhora legislação que viabiliza tudo, tudo, de ponta a ponta, para modal ferroviário.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Senador Jorge Seif, com a palavra.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Para interpelar.) - Sr. Presidente, muito bom dia!

Bom dia, Senador Marcelo Castro!

Sra. Ministra, seja muito bem-vinda aqui ao Senado. Eu lhe agradeço pela apresentação da senhora e da sua equipe, da Sra. Renata, do Sr. João Villaverde. É empolgante e animador ver um projeto dessa magnitude. E eu creio, Ministra, que a senhora e a sua equipe podem escrever o nome na história do Brasil se esse projeto realmente for viabilizado. A senhora sabe que o Brasil tem muitos problemas, mas, quando se fala em produção, o nosso maior problema no Brasil e na minha Santa Catarina se chama infraestrutura. Então, esse projeto aí anima o nosso coração e nos dá muita esperança no futuro.

Eu tenho algumas questões para a senhora e, basicamente, um pedido, reiterando o pedido do Senador Esperidião Amin e do Senador Zequinha Marinho, de sermos atualizados disso, porque é muito bacana, inclusive, para destinar emenda, para participar, para contribuir. Eu acho que a senhora já se comprometeu com atualizar o *site*, mas, além disso, talvez, até poderíamos fazer trimestralmente uma reunião como esta aqui, porque nada como olho no olho, face a face.

Uma segunda pergunta que eu tenho para a senhora é se já existem cronogramas, porque, é lógico, a senhora falou que é uma obra de Estado, e é uma obra que, na verdade, não termina nunca, porque outras vias vão ser integradas ao longo da história - como a senhora falou, cidades a 50km vão querer se integrar, etc. -, então, é uma estrada, um programa para a vida inteira. Mas e cronogramas, pelo menos, para a parte brasileira? Para os outros países, a senhora não pode dizer, porque depende de aprovação, depende de financiamento do BID, depende de financiamento de não sei o quê. Mas, se nós concluirmos, Ministra, essa parte do Brasil, somente do Brasil, olha, será um sonho para todas as regiões. Então, a primeira coisa que eu queria pedir para a senhora seria um cronograma.

E por que eu digo isso? O PAC já foi um programa do atual Governo no passado, do Governo Lula, do Governo Dilma. E, de acordo com algumas reportagens a que eu assisti, o percentual de entrega dos programas do PAC, infelizmente, foi muito baixo, não chegou a 50% das promessas. Então, como é um programa PAC... A senhora está agora diante dele

e, pelas fotos, pelas viagens que a senhora fez, é inegável que está havendo um esforço que nós comumente não vemos quando se fala de planejamento.

Então, além do cronograma, eu queria saber com a senhora se a parte ambiental desses projetos já está aprovada ou em aprovação. E também digo para a senhora o motivo: os próprios governistas têm uma posição muito crítica sobre a colega da senhora, do Ministério do Meio Ambiente, justamente por posturas muito radicais, por posições de extremo protecionismo, preterindo o desenvolvimento econômico e o desenvolvimento social, como também o Senador Zequinha Marinho falou. Então, da parte ambiental, pelo menos do Brasil, é lógico, de tudo o que a senhora apresentou, nós já temos aprovação?

Por fim, quero agradecer à senhora, parabenizá-la.

Fico no aguardo dessas respostas aí.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Muito bem, Senador Jorge Seif, muito obrigado.

Senadora Rosana Martinelli, por favor, com a palavra.

A SRA. ROSANA MARTINELLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Obrigada, Senador Confúcio, Presidente.

Quero cumprimentar a nossa Ministra Simone e parabenizá-la pela disponibilidade e pela coragem de estar fazendo um programa tão precioso para o nosso Brasil, porque o nosso problema maior no Brasil é a infraestrutura.

Eu, como Prefeita - sou de Sinop, Mato Grosso, da região norte -, já acompanhei o PAC e também tenho preocupação, como o Senador Seif comentou, justamente sobre isto: a complementação. A gente acompanhou o PAC dos aeroportos. Enfim, chega ao final e, principalmente por problemas ambientais, orçamentários, não sai do lugar. E nós estamos num momento, no Brasil, em que a gente precisa tirar o pé do chão. Nós não podemos mais... O mundo é extremamente competitivo e nós precisamos.

E quando o Senador Zequinha fala que é nosso vizinho - eu estou a 300km dele... Essa preocupação ambiental, como o Seif também mencionou, é muito preocupante.

E eu falo, Ministra, sobre a Ferrogrão. A Ferrogrão já tinha que ter sido tirada do papel. Nós fizemos audiências públicas, ela vai percorrer ao lado da BR-163, justamente para facilitar toda a obra em questão de custo, em questão de licenças. Já estava em processo licitatório, e sabemos que não tem dinheiro. A iniciativa privada ia entrar, já tinha até consórcio, inúmeras reuniões, movimentação de todo o Mato Grosso e do Pará, de Sinop e Miritituba. Mato Grosso hoje é um dos maiores produtores do Brasil, só perdemos para os Estados Unidos. Nós precisamos escoar, e o Brasil precisa, principalmente economicamente, porque há quantos anos não é o grão que sustenta o PIB, que faz a diferença?

Então, quando você vê que o mais importante... Quando você olha - e falo com o devido respeito ao meio ambiente - que um morcego é mais importante que uma vida humana, a gente fica preocupado. Nada contra, mas não se compara: podem morrer milhares de pessoas numa rodovia, não tem problema; mas o morcego, Deus me livre morrer, não pode!

Isso a gente sofreu na duplicação de Cuiabá a Rondonópolis, não foi, Senador Jayme? Ficou anos empacada a obra de duplicação...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA) - Posso abrir um parêntese na sua fala?

A SRA. ROSANA MARTINELLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sim.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Independência/PODEMOS - PA. Pela ordem.) - Ministra, a informação que eu tenho - porque eu me dedico também: assim como o Mato Grosso, o Pará também se preocupa - é que, enquanto nós estamos discutindo se faz ou não faz a Ferrogrão, Senadora Rosana, no mundo foram construídos 34 mil quilômetros de ferrovias, entre China e outras regiões do mundo. Só isso, 34 mil; e nós estamos aqui conversando ainda sobre se podemos ou não fazer.

A SRA. ROSANA MARTINELLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - A gente sabe que a construção leva em torno de dez anos - claro, se a iniciativa privada entrar, a gente sabe que vai reduzir esse tempo -, mas tem que destravar. Aí para, vai uma aldeia indígena, com tudo pronto para licitar, aí vai com compensação: vai tirar, vai prejudicar 50, mas a demarcação contemplaria 500 de compensação. Então, não está prejudicando nenhum indígena.

Nós respeitamos os povos indígenas, só que não podem prevalecer vários interesses de ONGs, porque muitas estão aí para ganhar dinheiro...

(Soa a campanha.)

A SRA. ROSANA MARTINELLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - ... e tirar dinheiro do Governo Federal; não estão preocupadas com o povo brasileiro, e sim em conquistar e conseguir cada vez mais dinheiro, levando uma imagem negativa do Brasil para o mundo todo, porque quanto mais coloca queimada, destruição, mais consegue dinheiros internacionais. Isso não agrega nada, positivamente, ao que nós precisamos, que é construir e colocar uma imagem positiva para que mais investidores venham investir aqui no Brasil.

Então, nós não podemos, Ministra... É a nossa preocupação e é um questionamento, reforçando o que o Senador Seif complementou, da questão ambiental, porque foi, entrou na Justiça, foi para o STF, ficou dois anos parada, veio pedindo um novo estudo. E lá vamos nós começar tudo de novo no estudo da Ferrogrão: se tem viabilidade, quanto custa, quantos anos vai levar... E não está se importando com a questão da economia do Brasil e, principalmente, com as vidas que uma ferrovia salva. Eu tenho certeza de que, como a senhora mesma falou, recursos tem - de estrangeiros.

O que nós precisamos, Ministra - e nós confiamos em você -, é de sinceridade. Eu faço um apelo: vamos tirar o pé do chão, vamos destravar. O que você nos mostrou aqui é muito importante para o Brasil. Que você ou a senhora, desculpe-me... Olhe para a plateia que aqui está e para o apoio que vocês estão tendo. Esse voto é de confiança, porque nós não podemos mais...

Outra preocupação, que eu até quero... Toda a equipe da Aneinfra está aqui. Eles estão preocupados com a questão salarial, com a reposição, se vocês estão tendo essa equipe coesa para que, realmente, dê suporte... Nós sabemos da boa vontade do Governo, nós sabemos da sua competência e da sua vontade de fazer. Você é mulher, você é diferenciada. E nós somos polivalentes, não é verdade? *(Palmas.)*

Tenho certeza.

A gente precisa dessa categoria coesa, junto com a senhora, para realmente tirar do papel... Então, nós lhe desejamos muito boa sorte e pulso firme para destravar não só a Ferrogrão, mas principalmente essa parte ambiental, que, claro, nós entendemos ser necessidade, mas que não pode se sobrepor às necessidades principais do nosso país.

Muito obrigada, Ministra, e parabéns.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Obrigado, Senadora Rosana. Foi a única aplaudida, o que quer dizer que mexeu com os corações das mulheres presentes aqui. Muito bem.

Nós vamos passar a palavra para a nossa Ministra responder ao Senador Jorge Seif, à Senadora Rosana e ao Zequinha Marinho.

A seguir, os próximos inscritos, que eu vou fazer em um bloco único: Alan Rick, o primeiro; Veneziano Vital do Rêgo, que está aqui; Senadora Margareth Buzetti, que está aqui; Senador Jayme Campos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Mas está aqui.

Com a palavra, a Ministra Simone Tebet.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - De novo, eu vou agrupar as três perguntas em uma, à exceção do cronograma, porque todos falaram em ferrovias, e eu aqui pensando em alguma coisa em conjunto.

Nós não podemos nos esquecer de que, quando se fala na questão da sustentabilidade, a gente tem outros órgãos que fogem um pouco dos agentes políticos Executivo e Legislativo. Nós temos o Judiciário, os tribunais de conta estaduais, o Tribunal de Contas federal, nós temos o Ministério Público estadual, temos o Ministério Público Federal. Talvez esta Comissão, de novo, possa estar gestando, à luz do próprio PLS - que o Senador Zequinha colocou - sobre ferrovias do Senador Serra... E eu sou suspeita, porque acho que tudo em que Serra coloca a mão já nasce pronto. Eu fui colega dele por oito anos, o que meu pai também teve o privilégio de ser. Acho que foi uma das maiores - e é ainda - cabeças pensantes do Brasil, independentemente de gostarmos do posicionamento ideológico, político ou não, em qualquer assunto, especialmente quando a gente fala de economia e quando a gente fala de desenvolvimento regional.

Eu me lembro de que eu era Presidente da Comissão de Constituição e Justiça. E o Senador Serra é célebre conhecido como alguém que dorme de manhã. Ele dorme muito tarde, vai dormir 4h30 da manhã e, então, ele não vai conseguir acordar às 6h, não é? A gente começava as reuniões da CCJ, estava aquela maior discussão sobre qualquer assunto dos mais

polêmicos... E na Comissão de Constituição e Justiça os senhores sabem que não só passa o aspecto jurídico, constitucional, mas muita coisa de economia da CAE cai lá, não é? E eu lembro assim: ele chegava às 11h da manhã, quando precisava fazer intervenção, e se sentava exatamente naquele canto ali. Quando ele erguia o microfone - agora eu vou confessar um pecado -, eu pulava todo mundo da lista e dava a palavra para ele, porque em três minutos ele vinha com uma solução para o desenvolvimento do país. Era impressionante! É claro que todos reconheciam, por todo o trabalho, que ele tinha preferência dos três minutos dele, mas enfim...

Isso tudo é para responder o seguinte: acho que esta Comissão pode pensar, obviamente com interlocutores do Poder Executivo, num marco regulatório mesmo, amplo, de ferrovias no Brasil, porque, senão, a gente não vai sair do lugar, pois não depende só do Executivo e não depende só do Legislativo. (*Palmas.*) A gente depende de fatores de órgãos de fiscalização e controle que nos controlam também, porque é assim que diz a Constituição. E eu acho que com equilíbrio a gente chega.

É por isso, inclusive, que, nesta comissão que foi criada, eu fiz questão de colocar o Ministério do Meio Ambiente também, porque, como tem muito ministério da área de infraestrutura, é para eles pegarem desde o começo - é um ministério diante de doze, então, é um voto diante de doze - justamente para eles não chegarem atrasados à pauta e fazerem os questionamentos que poderiam ser feitos antes. A gente está caminhando bem.

Eu gostaria de responder à pergunta do Jorge para encerrar. E eu agradeço, Jorge, porque falhou na minha apresentação talvez a parte mais importante e final.

Eu não estou conseguindo voltar aqui, mas vamos lá.

A Rota 1 é o amarelo. Do lado do Amapá, Senador Jorge... (*Pausa.*)

Ah, vai voltar? Então, pode voltar. Podia ser aquela, acho que aquela estava boa, mas está bom.

Do lado do Amapá, só falta aquele, para realmente começar... Eu preciso da 6 e da 5, mas, para começar, para saber quando é que os produtos podem chegar para o Caribe por aí... Essa obra já está em processo de licitação. Como é um trecho de 90km, nós acreditamos que até final de 2026 esse lado já esteja pronto. Do lado da Guiana, aí é uma obra dentro da Guiana que a gente acha que vai levar uns três anos, eles já tão buscando financiamento pela CAF e pelo BID, é a informação que eu tive. O linhão de energia do lado do Brasil fica pronto em 2025, e o resto é recuperação, que não atrapalha o processo. Então, é assim: 2026 do lado de cá; provavelmente, 2028 do lado de Roraima...

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Qual é o trecho a que a senhora está se referindo?

A SRA. SIMONE TEBET - O nº 4 em Amapá, 2026. Então, a gente já tem o acesso no Amapá, à sua direita, nº 4; a gente já teria o acesso para Guiana Francesa, Suriname, Guiana, Caribe, Canal do Panamá e China, até final de 2026, claro, sem nenhuma intempérie no processo. O dinheiro do Orçamento - é a fala da Senadora Rosana - já está reservado no PAC. Então, não tem sentido essa obra paralisar. Está tudo no PAC. Eu tive o cuidado de...

Não estou conseguindo avançar aqui, vocês que estão... (*Pausa.*)

Ah, pode passar, por favor. (*Pausa.*)

Isso.

Na Rota 2, eu basicamente preciso de dragagem, que se iniciou agora, fica pronta em menos de um ano - para a COP 30 ela vai estar pronta -, e o que eu realmente preciso pelo lado do Brasil é a alfândega no nº 1. No Porto de Tabatinga - eu estou correndo, porque eu já tinha apresentado, mas, se algum Senador quiser alguma informação, eu dou -, essa... Nós já tivemos concurso da Receita Federal, já falei com o Presidente Lula, já falei com o Ministro Haddad e já falei com o Barreirinhas, que é o chefe da Receita. Nós temos condições de ir para a COP 30, de colocar uma alfândega ali. E aí, obviamente, o Vice-Presidente na parte toda de comércio exterior...

Estivemos na Colômbia... Só não estivemos no Equador; estivemos na Colômbia e estivemos no Peru. E a notícia boa dessa rota é que do lado de fora está pronto.

Aí a hidrovia... Tudo que está em roxinho é hidrovia. E acho que foi o Senador... Alguém comentou sobre as dificuldades das cordilheiras; é verdade, mas elas já existem. Pode não passar todo tipo de produção, mas pode passar toda a agroindústria, a indústria brasileira de produtos, que passa tranquilamente, e um pouco mais lentamente até grãos e carne - principalmente carne passa aí.

Essa rota é uma rota sobre a qual nós poderíamos seguramente dizer que, ao final de 2025, se quisermos... Aí é o Presidente, mas, até 2026, com certeza, essa rota já está pronta.

A Rota 3, que é a verde, interligando a Rota 1 com a Rota 2, só para vocês olharem... A Ferrogrão, de que todo mundo falou, está ali, foi a única ferrovia que eu coloquei no mapa. Eu só vou explicar por que nós não colocamos a Norte-Sul, a que eu chamo de Leste-Oeste, a Fico, e tal... Essa é por conta do mar, eu acho que a gente vai precisar de investimento privado não só nacional, mas estrangeiro, de outros países, porque a gente não consegue, é muito caro o quilômetro de uma ferrovia, mas ela está ali. A Rota 3... Aqui é Tabatinga? Aqui. Na Rota 3, o nº 1, Senador Jorge, que é a de Rio Branco, mas que beneficia uma parte de Rondônia, Mato Grosso, Amazonas e também Pará, porque o Pará pode vir por cima, pelo rio... Mato Grosso aí não vai interessar muito. Nesse trecho da de nº 1, onde está o 1, essas obras estão praticamente prontas. Tem um trecho ruim de BR, mas passa. Então, essa Rota 1 é a primeira que poderia estar sendo lançada no final do ano que vem.

A mais demorada é a de baixo, lá embaixo, não pelo lado do Brasil, pois eu estive em Cáceres na semana passada, e do lado do Brasil está pronto. O que a Bolívia quer? E nós estamos indo com o Presidente Lula, na semana que vem, para tratar desse assunto, que é o que interessa à Senadora Rosana - estivemos lá na sua terra, embora Sinop esteja mais ao norte ali. Do lado do Brasil está pronto; a Bolívia é que está com dificuldade orçamentária e financeira e quer saber o seguinte: "Se nós buscarmos financiamento com os bancos, vocês realmente vão utilizar essas estradas, vai ter produção, Mato Grosso vai escoar por nós, por essas estradas?". Nós vamos lá justamente para tratar, entre outras coisas, desse assunto. E, se for verdade, a partir daí, eles têm Fonplata, CAF, BID, fora os outros bancos que a gente ainda vai procurar, para financiar. Aí eu diria que é uma coisa de dois anos e meio, três anos, porque também tem uma notícia boa. Se você olhar por Vila Bela, o trecho é menor, e, então, ele pode primeiro concluir lá, vai fazer as duas ao mesmo tempo, e o trecho maior fica pronto um pouquinho depois. Agora, a notícia boa, eu digo intermediária, é a de nº 3, que é o que interessa a Roraima definitivamente, embora Roraima vá poder usar, por enquanto, a Rota 1, o nº 1 ali. Essa obra já está licitada, pronta para dar ordem de serviço...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. SIMONE TEBET - É uma ponte.

E o Presidente Lula quer - não sei se na volta da Bolívia - que a gente pare lá; eu não sei, vai depender da agenda, mas já dá para dar ordem de serviço nos próximos 15 dias. Agora, é uma ponte de dois anos e meio. Vamos supor três anos, na pior das hipóteses, mas, na hora em que começa... O dinheiro está em caixa, ou seja, não se começa obra no Brasil sem orçamento.

Eu tive o cuidado, Senadora Rosana - e a senhora tem absoluta razão -, de construir essas artérias junto com os secretários, começando pelas obras que já estão no PAC, que não vão endividar o Brasil. Nós não vamos abrir espaço fiscal, não tem gasto a mais pela responsabilidade fiscal. Isso já estava naqueles 70 bilhões do orçamento.

Aí alguém lá de Mato Grosso vai falar o seguinte: "Tudo bem, eu estou vendo Sinop lá, estou vendo Cáceres lá, mas não estou vendo Rondonópolis". Se quiser fazer uma via, ele busca financiamento de estrada municipal, estrada estadual com os bancos públicos, inclusive o BNDES, e essas veias vão se integrar a essas artérias a médio prazo. Por isso é que eu disse que é um projeto que se inicia agora, a gente conclui etapas, mas é um projeto de geração. Daqui a dez anos, nós vamos estar falando dele; daqui a dez anos, nós vamos estar falando de integração de outras regiões; daqui a vinte anos...

E eu não coloquei Goiás, mas Goiás é atendido, e o interior de São Paulo, pela Rota 4, a que eu passo agora, é beneficiado também.

No cronograma, essa obra depende só de duas pontes. As outras eu coloquei porque são melhorias, adequação de BR em Santa Catarina... Nós vamos falar disso lá com a bancada de Santa Catarina à tarde. Então, a gente vai falar sobre Santa Catarina com tranquilidade.

Para começar mesmo, para falar que já dá para vir para o Pacífico, nós precisamos, no Paraná, da ponte que Itaipu está fazendo... Lembram-se da ponte? Como é que se chama? Ponte da Amizade. Está-se fazendo uma paralela ali. E há a ponte em Porto Murtinho no meu estado. Essa ponte fica pronta no ano que vem. E, do lado do Paraguai, o pedaço em marrom é o que falta e fica pronto em 2026, ou seja, essa é uma rota que provavelmente o Presidente Lula ainda inaugura no seu mandato.

Se tiverem alguma dúvida, eu...

E, por fim, o cronograma. Nós estamos reavaliando o cronograma em função do desastre, mas essa rota já existe, precária no sentido, sim, de ter muitas coisas que todo mundo pede. Nós temos três obras importantes nessa rota. O resto a gente vai construindo ao longo dos próximos três anos, quatro anos, no máximo. O aeroporto binacional já foi inaugurado; então, já está resolvido. A dragagem da Lagoa Mirim, cujo projeto vai ter que se refazer por conta do desastre, é uma dragagem de um ano; então, depois do projeto pronto e licitado, em um ano, ela estará pronta. Eu não sei quanto tempo

vão levar o projeto e a licitação, vamos supor que dois anos provavelmente. E uma ponte que está faltando ali é na de nº 1, para atender mais e, inclusive, ficar mais próximo ali de Santa Catarina, que é aquela ponte binacional também que está no PAC. Então, assim...

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC) - Desculpe-me. A senhora falou de aeroporto binacional. Onde seria?

A SRA. SIMONE TEBET - Rivera, entre Uruguai e a fronteira do Rio Grande do Sul, já foi inaugurado recente.

Assim, resumo da ópera: com as artérias, nós temos condições de interligar o Pacífico, pelo menos uma perninha, até final de 2026, praticamente as cinco, pelo menos quatro. E, até 2028, com certeza, esses projetos todos estão muito bem estruturados; e, a partir daí, é céu de brigadeiro; a partir daí, ninguém segura o Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Beleza, vamos em frente.

Nós temos agora o bloco dos próximos três.

O primeiro é o Senador Alan Rick.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para interpelar.) - Presidente Confúcio, Presidente Senador Marcelo Castro, quero cumprimentar a Ministra Simone Tebet, a Renata e o João, por estarem nesse grande debate que foi realizado lá no nosso Estado do Acre, com segmentos da nossa indústria, do comércio, com a nossa Assembleia Legislativa, com o Parlamento Federal, enfim...

Simone, quero te agradecer, Ministra, pela disposição de rodar o Brasil tratando das rotas de integração entre o Brasil e os nossos vizinhos sul-americanos. Nós temos a Rota Rondon no Acre, e a senhora explanou sobre o potencial e os investimentos do Governo Federal acerca desse quadrante tão importante.

Ministra, nós lá tocamos no tema da infraestrutura aduaneira, que hoje é o nosso grande gargalo. Nós debatemos esse ponto e pedimos a atenção e o esforço do Governo Federal para a construção de uma estrutura adequada às importações e exportações. Ali nós temos a falta de técnicos agropecuários, técnicos da Receita e dos demais órgãos que fazem o trabalho do desembaraço aduaneiro, tanto de importação quanto de exportação. Esse seria o primeiro tema.

Já agradecendo todo o esforço da senhora e o trabalho extraordinário que a senhora tem feito, Ministra, como está o andamento dessa demanda do Estado do Acre, que é importantíssima para a gente solucionar esse gargalo? A senhora citou a situação da BR-317, que é a que nos liga até a cidade de Iñapari, na Ponte da Amizade, entre a cidade de Assis Brasil e Iñapari, no Peru.

Recentemente, eu fiz o trecho... Agora, no último sábado, estive lá na fronteira com a Bolívia até Brasiléia, e a estrada está muito boa. Temos feito um grande diálogo com o Ministério de Transportes, com o Dnit, tratando das nossas BRs. Inclusive, lá, nós anunciamos juntos os primeiros 200km da reconstrução da BR-364 entre o município de Sena Madureira e o Rio Liberdade. É uma das informações mais importantes que nós temos dado ao povo do Acre, porque resolve, se inicia a resolução de um dos mais graves problemas nossos, que é a logística interna, porque a BR-364 passa por Rondônia e chega a São Paulo.

Olha a importância da Rota Rondon: nós temos ali as carrocerias Marcopolo, Rontan, Ecobus, temos os ônibus da Volkswagen, caminhões que passam ali por Assis Brasil e Iñapari e vão até os Portos de Ilo e Matarani. Nós temos atacadistas e supermercadistas do Acre já comprando alho, cebola, morango, entre outros produtos, do Peru. No entanto, o valor do frete ainda os encarece. Nós temos a dificuldade da vinda dos caminhões com carga e da volta sem produtos. Aí o preço fica muito caro do frete e desestimula exatamente aqueles que querem construir as rotas de importação, comprando produtos peruanos.

Para se ter ideia, a compra do sal do Peru, que é um sal muito mais puro... Os distribuidores acrianos compram sal lá do Rio Grande do Norte, em Mossoró, a mais de 5 mil quilômetros, com um frete também muito caro, porque a distância é enorme. Comprando direto do Porto de Matarani, você tem apenas dois dias e um frete relativamente mais barato se nós tivermos a vinda do sal e o retorno desse caminhão com produtos do Acre.

Então, nós temos que resolver esses gargalos, incentivar, habilitar novos empreendedores para fazer o transporte aduaneiro.

Ministra, temos avançado. O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, esteve lá com a senhora e tem nos ajudado no alfandegamento do Aeroporto de Rio Branco. Nós precisamos ter um aeroporto internacional, e isso se coaduna com os nossos projetos de leis de abertura dos céus dos aeroportos brasileiros para a cabotagem dos voos internacionais, ou seja, baratear, trazer...

(Soa a campanha.)

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC) - ... os voos internacionais para fazer trechos locais e, assim, construirmos com os parceiros sul-americanos a mesma política de abrirem seus aeroportos para as empresas brasileiras para não trazermos prejuízo também para as empresas locais. Enfim, esse é um grande debate.

A minha pergunta, sendo bem objetivo, pois tenho de correr na CAE, para defender um relatório, é como que está o processo, Ministra, do alfandegamento lá em Assis Brasil, da construção dessa infraestrutura. Nós temos que trazer técnicos agropecuários, o pessoal que realmente faz esse trabalho. Nós precisamos resolver esse problema.

Há um segundo ponto, Ministra, que foi tratado aqui. E o Senador Bagattoli tocou exatamente nesse ponto. A Rodovia Interoceânica, que vai pela montanha, é uma rodovia ainda com dificuldade de logística. Nós temos algumas cargas que não vão, devido à questão mesmo da logística. Eu fiz essa viagem duas vezes: uma quando a estrada não estava pronta. Fiz uma aventura, passando ali por todo tipo de dificuldade; e, na segunda vez, eu fiz dirigindo, eu mesmo, até Cusco. A estrada é extraordinária - extraordinária -; no entanto, de difícil trânsito e transporte para cargas, para algumas cargas específicas.

O que eu quero deixar aqui também, Ministra, é o sonho da região acriana do Juruá em ter a interligação com o Peru através de Pucallpa. Isso foi tratado lá no Acre. Obviamente que hoje o objetivo é consolidar a Rota Rondon, mas temos que olhar com carinho para essa possibilidade de Pucallpa. É uma estrada plana, uma estrada de apenas 220km interligando a Cidade de Cruzeiro do Sul à cidade peruana de Pucallpa. Ela também favorece a interligação com o Porto de Chancay, onde tem um investimento chinês de US\$3,6 bilhões. Os chineses tem interesse, por exemplo, em fomentar as ferrovias no Brasil. Eu estive na embaixada da China, conversei com o Embaixador Zhu Qingqiao, e a China tem este interesse de - o mesmo investimento que fez no Peru - investir no Brasil e nas nossas ferrovias.

Então, Ministra, precisamos ter ainda no radar, com muito carinho, a possibilidade de interligação por Pucallpa. São apenas 220km: 120 do lado brasileiro, 100km do lado peruano. E aí nós temos uma estrada plana, uma estrada de floresta. Só temos que vencer os entraves ambientais. Como muito bem disse o Senador Zequinha, Senadora Rosana, existem ONGs que não tem interesse no desenvolvimento do Brasil. Elas ganham dinheiro com a política de interromper o nosso crescimento econômico e social nas nossas regiões da Amazônia. Isso é gravíssimo. E a CPI das ONGs demonstrou isso. O interesse é impedir o crescimento da Amazônia, o desenvolvimento social e econômico do seu povo. Então nós temos que vencer essas barreiras e enfrentar isso com muita coragem. É o Governo Federal, o Governo do Brasil e o Governo peruano, nos sentarmos todos juntos, integrarmos realmente as nossas regiões e criar riqueza para o nosso povo da Amazônia. São 28 milhões de amazônidas que ainda sofrem com índices de desenvolvimento humano baixíssimos.

Então, Ministra, parabéns mais uma vez pelo excelente trabalho. A senhora abraçou uma causa extraordinária e a tem desempenhado com destemor, com coragem, com determinação e precisamos vencer esses entraves.

Peço perdão, pois vou deixar minha assessoria aqui para ouvir as respostas da senhora, pois eu tenho que correr na CAE. Mas, se a senhora puder já me responder, eu agradeço muito.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - Eu só vou dar uma informação, para não atrapalhar. Mas é só uma informação que eu acho importante.

Nós vamos estar presentes num evento que vai ter nos dias 9 e 10 de julho agora, no Acre, com os Governadores do Acre, Rondônia, Mato Grosso, Amazonas, e com os Governadores da Bolívia e do Peru. Tem vários estados ali vizinhos. Vai ter esse evento. Eu, particularmente, vou estar na Bolívia com o Presidente nesta data, exatamente no dia 9. Mas, provavelmente o João, a minha assessoria vai estar lá, inclusive porque as senhoras e os senhores vão tratar exatamente daquilo que não estava integrado nas rotas.

E uma informação que acho que vale para todos: agora que o Presidente assinou o decreto, cuja comissão interministerial eu presido, com 12 ministérios, nós vamos... É igual àquela professora - que os meus colegas ministros não me escutem - de ensino fundamental, que começa a distribuir prova, Senador Jaime: cada ministro vai receber uma prova diferente para responder.

Então, o Ministro Haddad vai receber a seguinte prova, junto com o Barreirinhas, que vai fazer parte também, que é o nosso Chefe da Receita Federal: como está e quando vão ser chamados os concursos para atender, por exemplo, a aduana lá de Tabatinga, a aduana do Acre? Então, essa comissão interministerial - por isso que talvez, a cada três meses também, posso vir para dar uma satisfação -, é o que vai permitir. A gente colheu as informações de vocês, muita coisa do que nós estamos trazendo do Acre é porque a gente foi lá. A gente vai passar para os Ministros e falar assim: olha, eu só sou o meio; o meu Ministério é um Ministério meio, os ministérios finalísticos são os outros. Então, está aqui a escuta; nós fomos ouvir quem entende e quem quer.

Então, a gente vai entregar esse relatório, e aí eles vão, nas reuniões que nós vamos fazer interministeriais, dar as respostas. Eu fico te devendo esse calendário, mas nós vamos nos falando, está bom? Um abraço.

A SRA. ROSANA MARTINELLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para interpelar.) - Só um aparte. Parabéns, Ministra, porque os ministérios precisam conversar entre si para desenvolver. Não adianta o Ministério da senhora ir para cima, e os outros não acompanharem. Com sua licença, Presidente, eu vou dar um exemplo: nas hidrovias Sinop e Pará têm cinco hidrelétricas, no Rio Teles Pires, e lutamos, fizemos inúmeras pontuações sobre já deixar as eclusas prontas para facilitar as hidrovias, e, infelizmente os ministérios não conversaram. Foram feitas as hidrelétricas sem as eclusas. Então, é uma barreira e foi falta justamente de os ministérios conversarem.

Então, parabéns, Ministra, realmente está no caminho certo.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Senador Veneziano Vital do Rêgo.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Para interpelar.) - Querido Presidente, meus cumprimentos à V. Exa., ao Presidente Marcelo Castro. Já fiz, por diversas vezes, em outros instantes iguais a este, as nossas devidas saudações à iniciativa muito feliz que equaciona, porque, afinal de contas, aqui temos a oportunidade de oferecer conjuntamente, nas duas Comissões, a presença de insígnies representantes não apenas ministeriais, mas de outras autoridades. Foi muito feliz a iniciativa conjunta dos Senadores Confúcio Moura e Marcelo Castro.

Quero saudar, e assim o faço com a alegria de quem teve, como nós todos tivemos, a honra de conhecer mais de perto, porque conhecida já era mesmo àqueles, como eu próprio, que não aqui estava, a excelência de mulher pública, excelência de profissional, excelência de cidadã e extraordinária companheira. Aqui nós estamos, nós quatro, falando em torno dessa parceria emedebista, e para nós, MDB, é muito salutar quando nós observamos e vemos os quadros qualificadíssimos que nós emprestamos ao Governo do Presidente Lula. E aqui está um destes, Senadora, colega Senadora Simone Tebet, ao lado das suas companheiras, dos seus companheiros, Renata e João, que os representa.

Eu tentarei ser objetivo, até porque, Simone sabe, terças e quartas são intensas para todos nós em relatorias, enfim, e participações em debates.

Ministra, nós estivemos, há duas semanas - e foi motivo de uma exposição, tanto minha quanto do Senador Confúcio -, juntos observando a leitura de parecer, no Tribunal de Contas da União; a senhora representando, ao lado de outros companheiros, o Governo Federal na apreciação das contas do Presidente Lula, e eu tive a oportunidade de estar lá, pela delegada atribuição que me foi conferida pelo Presidente Rodrigo Pacheco. Algumas observações foram feitas devidas e sensíveis, e é por isso que eu digo, sobre os seus ombros, está uma das mais difíceis tarefas, que é, exatamente, a de fazer essa convergência entre a realidade de quem arrecada menos do que gasta. Muitos pontos foram observados - muitos pontos foram observados -, e aí eu levarei à pergunta final.

Eu vi aqui que a senhora trouxe, nos seus registros, muito a esses projetos, que são de "sumíssima" importância, para todos nós, brasileiros, mas, notadamente, para as Regiões Centro-Oeste e Norte. Eu gostaria, em outra oportunidade, de que V. Exa. pudesse se deter ao meu amado Nordeste. Aqui estou ao lado de queridos e queridas companheiras representantes, e aqui estão a fazer aquilo que cabe, mas eu também tenho que fazer o meu dever de casa, que é falar pelo meu estado, não somente por ele, mas pela Região Norte. Igualmente, concordo, quando V. Exa. menciona que os níveis de desigualdade são mais visíveis e constatáveis, nessas duas regiões, Norte e Nordeste. Quem sabe, em uma outra oportunidade, V. Exa. e a equipe se deterão às exposições e aos investimentos, como o próprio Ministro Renan, quando aqui esteve e falou sobre o Ministério dos Transportes.

Aí, Simone, minha querida Ministra e Senadora, é bom, é uma oportunidade, para que nós vejamos, Senador Marcelo Castro, que arejamos, nesses últimos quase dois anos. Quando V. Exa. observa a necessidade de fazermos essas integrações com outros países, com outros gigantes...

(Soa a campanha.)

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - ... mostra-se, exatamente, Presidente Confúcio, o quão feliz foi a medida adotada pelo Presidente Lula, quando voltou a estabelecer relações diplomáticas, algumas destas abandonadas, outras não levadas em conta. Nada disso ou tanto quanto isso propiciará, ao cabo das suas entregas, se nós não restabelecêssemos essas relações - é o primeiro ponto.

Outro ponto, quando se mencionam dúvidas que recaem sobre o PAC, falo eu pela experiência própria de quem teve, na condição de Chefe do Executivo municipal, em Campina Grande, a oportunidade de ver que o PAC foi entregue. Evidentemente, algumas destas, para um Governo de quatro anos, ou mesmo um Governo de 8 anos, se você não tiver o sequenciamento, por parte daqueles que o substituem, o sequenciam, a sensibilidade, o alcance, leva-se a esse montante gigantesco, que foi o de quase 14 mil obras abandonadas, inconclusas, e que estão sendo retomadas, em todos os ambientes, em todas as áreas da nossa administração. E aí a preocupação que nós temos... Na semana passada, V. Exa. e o próprio

Ministro Haddad se prontificaram e reiteraram o compromisso para o déficit zero. Sabemos que, desse 1,7 trilhão para o PAC, cerca de 500 bilhões são do Orçamento Geral da União.

Pergunto a V. Exa.: a equipe conduzida por V. Exa. já se deteve a identificar esse montante de contingenciamento que, muito provavelmente, haverá de ser feito? E o que significa, em termos de impactos? Porque nós temos recursos cujas fontes são diversas, mas nós temos 500 bilhões do Orçamento Geral da União.

E aí saliento, mais uma vez, encerrando, até pedindo desculpas, porque terei que me ausentar: no Tribunal de Contas, de certa forma, nós, como Congresso, levamos uma tapinha de luvas. Por quê? Porque não estamos dando conta daquilo que nós produzimos em termos de desonerações, sem adentrarmos a méritos de quem mereça ou não, sem nos atermos a criar as fontes que compensem. Em um dos pontos a senhora disse - e nada contra o agro, absolutamente -, a senhora é do agro. Mas a gente precisa, em nome de um interesse que é comum e não apenas deste ou daquele setor, observar que quem paga a conta final somos todos nós e, na maioria, os que menos podem.

A senhora falou sobre o Proagro. Não custa nada que tenhamos, Governo e Congresso, o devido cuidado, a devida acurácia de saber quem está recebendo, muitos aos borbotões, facilidades. Nós estamos aqui renunciando muito sem saber a medida do que é trazido para que se demonstre. Vale a pena fazê-lo! E eu sei que essa tarefa a senhora e a equipe econômica haverão de bem desempenhar.

A minha preocupação é esta: qual é a projeção do Ministério do Planejamento nesses contingenciamentos?

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - Como o Senador Veneziano vai se ausentar, pelo menos em relação ao Nordeste, eu preciso esclarecer, Senador Jayme.

Eu não quis assim só dificultar o entendimento e também não dar uma sensação assim: "Ah, imagina, isso não vai sair do papel nunca, porque está interligando". Embora isso seja a redenção econômica, social das regiões de fronteira - estou falando de emprego, renda, dignidade para a cara mais pobre do Brasil, que vive na fronteira do Brasil, mais do que o próprio Nordeste -, embora seja assim, esse, como eu falei, como é um projeto de Estado, não interliga só o Norte, o Centro-Oeste e o Sul; ele interliga o interior do Sudeste, inclusive Minas Gerais, o interior - não estou dizendo nem as capitais -, e interliga vários estados do Nordeste. Queria dizer que, inclusive, a região de Matopiba - Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e Bahia - está diretamente interligada.

E eu estive... Interessante que, na China...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. SIMONE TEBET - A tua Paraíba também está, porque eu vou falar, dar o exemplo só de Pernambuco para encerrar.

Eu estive na China e tinha, Presidente, uma grande associação do agronegócio de Pernambuco, da região ali de Petrolina, das frutas e tudo mais. Quando ele olhou o projeto, ele falou: "Esse projeto me interessa". Aí eu falei: "Mas como assim? Você está no Atlântico, você está no litoral do Atlântico, em Petrolina", "Não, porque alguns produtos nossos, de que nós não temos prazo para chegar, inclusive de frutas...". Ele citou, por exemplo, a uva: "Interessa-me ir para o Pará pela Hidrovia do Amazonas, passar por Tabatinga e ir pelo porto do Peru, porque...". E isso é uma coisa que eu não falei; foi uma falha minha. Do Porto de Chancay até Xangai, na China, só marítimo, ele reduz dez dias - só o trecho marítimo do Peru até Xangai, afora o tempo terrestre, a depender dos produtos.

Eu estou falando nessas rotas, dependendo se for a terra da Senadora Rosana, em Mato Grosso, ou interior de Goiás, ou se for mais fronteira aqui... Se for mais fronteira, eu estou falando de diminuir em até três semanas a distância para o mundo asiático! Nós estamos falando em reduzir, mais ou menos, 7 mil quilômetros. Então, vai ter estados do Nordeste, principalmente o interior, que vão se interessar por essa roda.

No mais, Senador Veneziano - a gente já dividiu funções, os senhores votaram -, os planos de desenvolvimento regional não são nossos. A gente ajuda, mas eles são do valoroso e competentíssimo companheiro nosso Ministro Waldez Góes. O Ministério do Desenvolvimento Regional é que ficou com os planos regionais. A gente ajuda a integrar nas nossas rotas, e estou ajudando, inclusive, e acho que, inclusive, é uma coisa boa, Senador Marcelo Castro, a gente colocar para andar, talvez, a gente fazer um esforço concentrado de tirar, pela primeira vez, os planos regionais de desenvolvimento do papel. A gente tentou oito anos, nas últimas vezes... Tem o Plano Regional do Nordeste... E a gente coloca lá de que forma eles estão integrados com o nosso.

Eu mesma, quando cheguei ao Ministério, cheguei animada. Eu falei: "Eu vou poder falar dos planos regionais de desenvolvimento em que eu trabalhei oito anos aqui". Levei uma ducha de água fria. Eles falaram: "Não, mas a organização

administrativa do Executivo colocou os planos regionais de desenvolvimento no seu devido lugar", que não é no Planejamento mesmo, é no Ministério de Desenvolvimento Regional, mas a gente está integrado.

No mais, fique tranquilo. A responsabilidade fiscal foi o carro-chefe do projeto. Por isso que eu falei que não tem uma obra dessa que não esteja já no Orçamento. E aí não é um R\$1,7 trilhão. Quando a gente fala de R\$1,7 trilhão, nós estamos colocando aí os investimentos PPPs (parcerias público-privadas) e as estatais, como a Petrobras, que entra, e isto é uma informação valiosa, nesse.... Primeiro: são três anos. Então, tem que dividir R\$1,7 trilhão por três, tem que dividir o orçamento aí. Segundo: tem muito da iniciativa privada no PAC.

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. *Fora do microfone.*) - ... falar especificamente dos R\$500 bilhões, do Orçamento Geral da União.

A SRA. SIMONE TEBET - Isso, isso, isso. Não, é isso, mas, quando a gente colocou isso, Senador Veneziano, e por isso que eu agradeço imensamente, porque foi uma falha minha não ter falado, e V. Exa. só complementa, no orçamento mesmo tem muito das estatais. Por exemplo, Petrobras tem R\$300 bilhões. Então, o que fica mesmo do orçamento federal é em torno... Neste ano, por exemplo, R\$70 bilhões. Já estava no Orçamento. São R\$70 bilhões, esse é o valor do PAC deste ano. Então, é algo que a gente consegue suportar, a gente consegue executar, a gente consegue empenhar, que é a preocupação da Senadora Rosana, e vai ser mais ou menos isso, não muito mais do que isso por ano, lamentavelmente, de um lado, porque é a questão: nós não temos espaço fiscal.

Agradeço imensamente porque me permitiu complementar.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Continuando, Senadora Margareth Buzetti. Depois, Senador Jayme Campos.

A SRA. MARGARETH BUZETTI (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Para interpelar.) - Obrigada, Presidente.

Na realidade, eu acho que já foi respondido tudo, mas nós temos a certeza de que o Brasil precisa de todos os modais de transportes, não é, Ministra? Isto é uma certeza que todos têm.

Nós, no Mato Grosso, conseguimos estadualizar a primeira ferrovia, e já está concedida, já está em construção. Ela sai de Rondonópolis, Campo Verde, Cuiabá e Lucas do Rio Verde. Mas a preocupação nossa... E eu fui, com o Senador Jayme Campos, com o Senador Wellington, com o Governador Mauro Mendes, ao STF para pedir que destravassem o estudo da Ferrogrão. Fizemos um apelo e no momento fomos atendidos. Para nossa surpresa, há pouco tempo, um partido pediu, novamente, para interromper o estudo da Ferrogrão.

Ministra, eu vou ter que ir à CSP, mas eu acho que a ineficiência dos órgãos públicos e a falta de convergência das entidades, da AGU, da CGU, do TCU... É muito ruim isso, é muito demorado. Aí, o STF tranca lá, daí a AGU faz, e não conversam, os ministérios não conversam, os órgãos não conversam. E aí nós ficamos perdendo um tempo precioso.

O Brasil é o único que pode fazer frente à alimentação para o mundo. É uma coisa impressionante o que se produz no país e nós não precisamos mais derrubar nenhuma árvore, só combater o desmatamento ilegal. E isso o Mato Grosso está fazendo com mão de ferro.

Mas eu tenho essa preocupação, Ministra. Eu, sinceramente, acho que é ineficiência nossa - e do Legislativo também. O Legislativo também está sendo ineficiente para fazer as leis. É mea-culpa mesmo. A gente fala, fala, fala, fala. Daí vai para a Câmara, para. Daí vem para o Senado, para. Não pode, não pode. Tem coisas que são interesses do país. E pronto, acabou. Então, todos os órgãos têm que conversar, têm que convergir e fazer as coisas andarem.

O Ministério do Meio Ambiente, sinceramente... Eu não gosto... Nem vou falar. Nem vou falar.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Está vendo? Olha o trio elétrico de Mato Grosso aqui na frente! (*Risos.*)

O trio elétrico está aqui.

Muito bem, então, o último inscrito é o Senador Jayme Campos.

Por gentileza.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Sr. Presidente, prezado e estimado amigo Senador Confúcio; estimado amigo Senador Marcelo, Presidente da CDR; querida Ministra Simone;

Renata e João, serei breve - e essas duas nossas *misses* Brasil de Mato Grosso, tanto a Margareth, como a Rosana, competentes Senadoras aqui do nosso Estado, que bem representam Mato Grosso.

Serei breve.

Primeiramente, eu estava no meu gabinete assistindo à senhora fazer a sua palestra aqui e fico fascinado, Marcelo, quando vejo essa possibilidade. Na verdade, hoje, já há um sentimento na sociedade brasileira, que, quase, quase, um pouco ou nada, acredita, principalmente quando você fala dessas possibilidades de acontecer... A pessoa fala: "Ah, isso é mais um *fake news*. É mais uma conversa de bêbado para delegado". Isso é um projeto arrojado. Isso aqui é um projeto de futuro do Brasil.

Lamentavelmente, o que não existe no Brasil é planejamento, vamos ser bem honestos aqui. Entra governo, quatro anos depois muda. Aquilo que está em andamento paralisa, vai ter outro foco. E, assim, isso traz, com certeza, prejuízos danosos à sociedade brasileira e particularmente ao Estado brasileiro.

Lamentavelmente, o que se percebe hoje, primeiro, é que essa questão ideológica, eu acho, pega muito, não é? Isso é muito ruim para o país. Nós temos que superar e pensar no futuro do nosso país, sobretudo no das nossas futuras gerações. Isso acho que é questão *sine qua non* para que o Brasil possa andar. Caso contrário, vira esse cabo de força lá, um puxa para lá, outro puxa para cá. Isso é danoso, traz sérios prejuízos, até porque, para fazermos alguns andamentos de tudo isso que foi proposto aqui, precisamos de projetos de lei, de segurança jurídica, em síntese, de melhorarmos o ambiente, o Estado brasileiro, para que possamos até ter esses investimentos. Quando você fala de R\$1,7 trilhão, esse não é um dinheiro do Governo Federal. Não terá condições suficientes. Aqui estão previstos, de dívidas, R\$70 bilhões. Nesses próximos três anos, R\$210 bilhões.

Vamos torcer para melhorar a economia, para que, com isso, possamos melhorar a receita e, por conseguinte, ter mais recursos para investimentos nas obras, em prioridades. Não vamos fazer politicagem. Vamos estabelecer prioridades.

Imagine se nós tivermos essa possibilidade dessa integração aqui, que é fundamental, dessa rota que faz a integração sul-americana.

Eu vi a senhora, numa rede social, falando daquela ponte de Miranda, ali no Paraguai. É uma obra magnífica, arrojadíssima.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor. *Fora do microfone.*) - Quatrocentos e cinquenta milhões.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Quatrocentos e cinquenta milhões. Mas é uma obra de integração do comércio, sobretudo para facilitar a trafegabilidade daqueles que trafegam entre os dois países. É nisto que nós temos que pensar: ter uma visão de futuro. E, aqui no Brasil, quase ou pouco, quase não existe aqui. Todos nós temos nossas opiniões, nossos pensamentos...

Eu, particularmente, já estive no Porto de Iquique quando fui Governador. Estava buscando, naquela época - você imagina, já tinha esse pensamento -, fazer essa integração dessa rota para chegarmos lá. Eu estive lá no Chile.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - E foi diminuindo muito. Aí, quando eu falo aqui esse assunto que já está todo mundo careca de saber - a Ferrogrão -, é uma obra muito importante.

Para você ter noção, Ministra, nós vamos diminuir a nossa rota marítima, quando pudermos escoar essa produção toda ali pelo Porto de Miritituba, chegando lá à China, a esses países asiáticos, mais ou menos em 5 mil milhas náuticas - é esse o cálculo, mais ou menos, que existe lá. Eu não posso assegurar, porque confesso que eu não fiz... Mas você imagine quanto vai diminuir o nosso custo, e isso permite que o Estado de Mato Grosso passe a ser competitivo.

Você imagine, Marcelo, eu estava fazendo... Eu tenho assistido muito, eu gosto muito do Ministro Aldo Rabelo. Eu acho uma pessoa de uma inteligência focal...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Aldo Rebelo.

(Intervenção fora do microfone.)

(Soa a campanha.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - É verdade.

É de uma inteligência focal, um brasileiro nacionalista que nós temos que admirar, até porque eu participei, quando fui da Comissão Especial da formatação do Código Florestal brasileiro - eu fui membro titular naquela época -, e ai de nós se não o tivéssemos como Presidente. Ele fez um belo freio da arrumação.

Quando o escolheram, me causou uma preocupação: "Imagine, colocar um cara do Pcdob para ser Presidente... Vai arrebentar com todo o setor rural do Brasil". Foi muito pelo contrário! Ele teve a vontade, o zelo. Ele percorreu todo o Brasil. Ele esteve numa região de Alta Floresta, lá em cima, chamada São José do Apuí, ouvindo a população, vendo a dificuldade da população. Viagrou para vários países do planeta, do mundo, para que pudessemos definir um Código Florestal brasileiro realmente que retratasse aquilo que, de fato, é o Brasil: um país de dimensão continental, com vários ecossistemas, como, particularmente, o nosso Mato Grosso, o Cerrado, a floresta, o Pantanal, etc.

Enfim, encerrando, um dos sonhos nossos lá é essa ferrovia. Não é fácil? Não é fácil. O assunto está lá no Supremo Tribunal Federal. Está lá, está tentando.... O Governo tem toda a boa vontade. O próprio Vice-Presidente Geraldo Alckmin está interessado, está fazendo sua parte, mas não depende dele. Depende da decisão do Supremo Tribunal Federal, em que o Ministro "Xandão" - como é o nome? -, Alexandre Moraes, deu uma liminar diante de algumas pessoas - uma ONG que ingressou lá pedindo - e suspendeu aquela possibilidade.

O que eu posso dizer é que nós estamos hoje num país de grandes possibilidades de crescimento, sobretudo se nós tivermos essa oportunidade ímpar de ter esses avanços - avanços de futuro. Mato Grosso - particularmente, a senhora conhece também mais do que eu; nascida e criada em Mato Grosso - era estado uno; e o estado melhorou sobremaneira.

O Governo Federal tem algumas obras lá, pelas quais é devedor, historicamente, ao nosso estado, como é o caso da BR-158 - a conclusão, até hoje, não virou nada. Soltaram agora apenas 12km, faltando, com certeza, mais de 150km da questão do licenciamento, e, muitas vezes, apesar da melhor boa vontade que tem o Ministro Renan, entretanto, nós temos um entrave lá, pelo fato das questões das licenças ambientais, aí tem outros componentes indígenas, e assim por diante.

Temos hoje o privilégio de dizer que estão chegando duas ferrovias no Mato Grosso. Uma é a Fico, demandada para o norte do Goiás, aqui, até a cidade de Água Boa. Temos outra, demandada pela Ministra, Senadora Margareth, que demanda Rondonópolis, indo até o extremo norte do nosso estado, ali em Lucas do Rio Verde.

À medida que o Mato Grosso melhorar sua logística, o que a Senadora Rosana falou aqui é a pura realidade. Eu acho que aquilo foi um escárnio que fizeram conosco com o Mato Grosso, nas construções das usinas, na Teles Pires, na construção de Juruena, não? A usina hidrelétrica, e não deixaram as inclusas.

Aquele era um potencial fantástico para que se pudesse aproveitar o potencial aquaviário ali, na navegabilidade desses rios, diminuindo, sobremaneira, o custo, menos poluente e, decerto, de uma responsabilidade total, como aconteceu no Tucuruí: depois de quantos anos foram fazer lá inclusa? Só que custava R\$10 milhões, o inicial; quando se fez, custou R\$500 milhões, trazendo sério prejuízo ao Erário, à sociedade.

Então, quando V. Exa. faz essa apresentação, confesso que eu fico, assim, feliz de ver uma pessoa de visão moderna, desinteressada economicamente, financeiramente, de interesse próprio, não está atrás disso aqui - eu tenho certeza absoluta. Conheci seu velho pai. Talvez, para os senhores que não o conheceram, é um dos homens mais corretos e honestos deste país. Tive a primazia de conhecê-lo, já depois que foi Presidente, até na Sudeco; ele foi junto, visitando junto com o Júlio Campos; fomos lá procurar, para ver se tinha alguma coisa para o Mato Grosso lá, conversamos muito. Tive essa primazia de conhecê-lo. Depois do primeiro mandato meu como Senador, eu assumi, andei no gabinete dele também; depois, veio você, que assumiu o gabinete como Senadora da República.

Enfim, eu quero cumprimentá-la, a sua equipe toda. Estou vendo a boa vontade.

Inclusive, estive no Mato Grosso há poucos dias, na cidade de Cáceres, fazendo essa discussão. Infelizmente, não pôde comparecer, não é? Porque foi muito, assim, de última hora que recebemos o convite, mas tenho a certeza que vai ser muito...

Deixou ali uma sensação de esperança naquela população, da região oeste do nosso estado, sobretudo com a criação da ZPE lá, da parte concluída, aduaneira, do porto que será a salvação daquela região.

A região foi rica no passado; entretanto, houve um empobrecimento, por falta de ter uma perspectiva ali de investimentos, sem o setor privado. Lá, quem tem tem; quem não tem não tem. Essa é a realidade de Cáceres, não é? À frente da Vila Bela, que foi a primeira capital de Mato Grosso.

Mas vim aqui só para cumprimentá-la e prestigiá-la, na certeza de que nós estamos bem, em boas mãos, com V. Exa. como Ministra do Planejamento.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito.

Muito obrigado, Senador Jayme Campos.

Uma palavra para suas respostas e suas conclusões, seus comentários, a nossa Ministra Simone Tebet.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - É só conclusão mesmo, porque não houve perguntas.

Primeiro, quero dizer que bom que cheguei aqui, a esta Comissão, ao lado de dois companheiros, e saio com eles e com a bancada do meu estado, porque, quando nasci, a minha certidão de nascimento... Eu já tenho a idade suficiente para dizer que eu nasci em Três Lagoas, minha cidade natal, na época MT - não era MS. Então, de alguma forma, veio a bancada de Mato Grosso aqui, por unanimidade, aqui, presente, liderada aqui por esse decano, que é Jayme Campos. Deixa-me muito feliz, e ele foi mais feliz ainda.

Ele é minoria, porque aqui tem duas Senadoras mulheres de Mato Grosso. Aliás, três agora, contando com a minha história. Então, agradeço o carinho com que fui recebida, acho que alguém comentou aqui...

E é impressionante o nível deste debate. Aqui deixamos qualquer diferença da porta para fora. O que interessa é o interesse do Brasil.

Na linha do que Veneziano falou, esse é um projeto de país que desenvolve o Norte, o Sul e o Centro-Oeste, mas beneficia todos os estados brasileiros e, conseqüentemente, o Brasil.

Temos desafios? É verdade. Foi por isso que eu fiz muita questão de ser econômica nas linhas; só coloquei linhas ali que podem estar todas concluídas até 2028. Algumas, inclusive, até o final de 2026. E, a partir daí, muita coisa virá.

De novo, acho que o grande legado desta audiência pública - e parabeno mais uma vez os Presidentes das Comissões pela ideia - é sairmos daqui com dois compromissos: o compromisso de estarmos sempre divulgando e, a cada três meses, pelo menos, nos fazermos presentes; e, segundo, e tão importante quanto, de sairmos daqui num compromisso de Estado, de avançarmos no marco regulatório de ferrovias no Brasil.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Eu passo a palavra ao Senador Marcelo Castro para os seus comentários finais.

O SR. MARCELO CASTRO (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PI. Para interpelar.) - É só para agradecer a presença de todos, da nossa Ministra Simone Tebet, e aqui, rapidamente, repetir as palavras do Senador Esperidião Amin, quando disse que esta sessão é uma sessão histórica, porque se tratava aqui do planejamento e do futuro do nosso país.

Eu, como Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, tenho aqui muito prazer em ver uma reunião de tão elevado nível, com a gente tratando aqui do que é mais importante para o nosso país, e fico muito feliz pelo desempenho da nossa Ministra Simone Tebet, inteligente, precisa, estudiosa, mostrando profundo conhecimento da realidade e das necessidades do país.

Em uma palavra, Senadora Simone, V. Ex. foi brilhante, aqui, hoje. Não tenho a menor dúvida de que - pelas manifestações que houve aqui, de todos os Senadores, independentemente de coloração partidária -, todos são unânimes em elogiar o trabalho de V. Exa. Então, parabéns!

O nosso Governo, do Presidente Lula, está de parabéns em várias áreas, mas principalmente na área da economia e na área do planejamento, cuja pasta V. Exa. comanda.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Bem, quando nós iniciamos, nas preliminares da nossa audiência, eu falei com a Simone que seria bem rapidinho aqui, no máximo uma hora. Você viu que foram chegando Senadores, que foram chegando Senadores, e que lotaram a sala, demonstrando o interesse nela.

Antes de encerrarmos os nossos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião.

As Senadores e os Senadores que estiverem de acordo permaneça como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

(*Iniciada às 9 horas e 18 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 47 minutos.*)