



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

REUNIÃO

10/10/2024 - 28ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Fala da Presidência.) - Muito bom dia a todos e a todas. Sejam muito bem-vindos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 28ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura na 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 10 de outubro de 2024.

E o objetivo desta reunião é a realização de audiência pública com o objetivo de debater as concessões ferroviárias e a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira.

Em atenção ao requerimento de nossa autoria e de Alan Rick nº 62, de 2024, e o Requerimento nº 71, de 2024, convido para tomar lugar à mesa os seguintes convidados: Leonardo Cezar Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes; Elisangela Pereira Lopes, Assessora Técnica da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil; Bernardo Figueiredo, Consultor da BF Planejamento e Projetos de Logística; Davi Ferreira Gomes Barreto, Diretor-Presidente da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários); Luis Baldez, Presidente da Anut (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga); André Nassar, Presidente-Executivo da Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais); Luiz Antonio Pagot, Consultor da Ampa (Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão); Alessandro Baumgartner, Superintendente de Transporte Ferroviário da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

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

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

Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer uso da palavra por até dez minutos e, ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos, para fazerem suas perguntas ou comentários.

Então com a palavra, nós vamos iniciar com o Sr. André Nassar, porque ele tem outro compromisso, então nós estamos concedendo essa prerrogativa. Seja muito bem-vindo.

O SR. ANDRÉ NASSAR (Para expor.) - Bom dia, Senadora.

Primeiro agradecer pelo convite, segundo agradecer por me autorizar a falar primeiro. Eu vou sair por volta das 10h, é uma pena, estou vendo aqui que pessoas muito ilustres vão falar, então vai ser uma audiência pública que já é um sucesso só de partida.

Quero cumprimentar o Leonardo, não tinha falado oi para o Leonardo. Tudo bem, Leonardo?

Bom, a Abiove, então...

Vamos lá. Tenho dez minutinhos, não é?

A Abiove representa essas empresas. Então, se a gente juntar boa parte dessas empresas, elas são responsáveis por um volume muito grande de carga que passa pelas ferrovias, não é? Porque são exportadores, e hoje a gente sabe que os modais ferroviários são muito importantes para fazer a ligação das regiões de produção com os portos de exportação. Então, a primeira coisa que eu queria mencionar era isso, ou seja, a enorme relevância que o debate desta audiência pública tem para as nossas empresas e para a associação, para o setor como um todo.

Aqui são só dados da Abiove - vou passar; a gente sempre inclui isso.

Aqui, eu queria lembrar um pouco o que significa o complexo soja mais milho, que são os dois principais produtos. No complexo soja, a gente está sempre falando da soja em grão, do farelo de soja e um pouquinho de óleo - óleo nem é um volume tão grande -, mais o milho, quer dizer, tudo isso é o que as nossas empresas movimentam para a exportação. Se olharmos ali, 18,5% do total - não, desculpa, está invertido o gráfico -, 20,5% do total exportado do Brasil são de soja, derivados e milho. Então, vocês vejam a enorme relevância que o nosso setor tem no volume exportado no Brasil. Essa participação foi menor, e hoje está até mais alta recentemente. Então, isso é para mostrar a importância.

A segunda coisa que a gente faz também é esse cálculo do PIB do nosso setor. Aí já está toda a cadeia da soja, vamos falar assim, mais biodiesel, em relação ao PIB do agronegócio e em relação ao PIB brasileiro. Em relação ao PIB do agronegócio, essa cadeia da soja dá 23%. Então, vocês vejam que é muito grande. E, em relação ao PIB brasileiro, dá 6%. Isso também vem mostrar que, não só do lado da exportação, mas da geração de riqueza, esse setor tem uma relevância grande.

Aqui é emprego. Nem vou entrar na questão de emprego. Vou passar rápido, tá?

E aí vou entrar no tema mesmo da nossa discussão.

A gente sabe que ferrovia é um monopólio natural. Não existe outra solução, quer dizer, aquela linha férrea é operada por um operador. Por mais que se permitam outros, ele tem esse conceito de monopólio natural. À ANTT cabe o papel de regulação e fiscalização. Então, a gente tem preocupações que eu vou explicitar aqui sobre como esse papel de regulação e fiscalização está sendo exercido. Evidentemente, as sugestões que eu estou trazendo aqui são para a gente melhorar e aumentar a competição no setor ferroviário. É esse o nosso objetivo, lembrando, claro, que eu estou trazendo uma visão de quem contrata o serviço. Aí, tem que olhar o lado de quem é o operador também, e nisso a gente vai construindo as soluções. Só para trazer aqui: "Compete à União: [...] regular, controlar, fiscalizar..." - não vou repetir o que está lá na Lei 14.273; é só para lembrar. É um monopólio natural em que é feita uma concessão. Dessa forma, essa concessão tem que ser todinha fiscalizada e controlada pela União.

Aí, qual é a percepção nossa? Qual é o desafio hoje? O que a gente vê, como usuário, como contratante do serviço?

Primeiro, a gente tem recebido constantemente relatos das nossas empresas de que as ferrovias estão recusando carga. Eu entendo as razões técnicas para isso, e a gente pode discutir quais são as razões técnicas, sobretudo nos granéis - eu gosto de ser bem honesto, ou seja, colocar todos os pontos e depois endereçar o meu -, nos granéis agrícolas, que são sazonais, certo?

Então, eles têm um momento que tem muito volume e têm um momento, nas pontas, que tem menos volume. É evidente que esse problema de recusa de carga, em geral, ocorre na hora do pico, só que o setor precisa disso e as ferrovias recusam carga. Então, a gente lê como um subinvestimento das ferrovias para atender a demanda no pico. Então, esse é o primeiro problema que a gente quer trazer aqui, e a gente entende que a ANTT tinha que olhar com mais cuidado para essa questão. Por quê? Porque, quando a gente conversa com a ANTT, ela fala: "Esse usuário que está tendo a recusa de carga precisa me avisar". Aí, a gente fala para a ANTT: "ANTT, ele é cliente da ferrovia, como é que é isso? Você está colocando a gente numa situação difícil. Crie um canal que seja um canal em que a empresa não apareça, mas que, evidentemente, ela tenha que comprovar o que está acontecendo. Dê uma chance para que os usuários possam se manifestar sem nenhum problema na relação comercial dele com a ferrovia". Então, essa é a primeira coisa em que a gente acha que falta proteção para o usuário.

Próximo, porque já foi um tempinho aqui. Eu tenho quatro minutos só.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANDRÉ NASSAR - Não, mas eu falo em dez minutos, Senador. Obrigado.

Segundo, tem as Comissões Tripartites. As comissões foram previstas na Lei 8.987, de 1995, e, só em 2021, a ANTT estabeleceu as Comissões Tripartites, depois de anos de pedido de setores, de usuários - eu sou um deles, tem outros aqui que vão mostrar isso. Então, foram muitos anos sem estabelecer.

Para que serve a Comissão Tripartite? Ela está lá para pegar ou a ferrovia, ou uma estrada, ou um corredor, não é só para a ferrovia, olhando todos os modais de transporte, e colocar a ANTT, o concessionário e o usuário juntos para discutir

problemas daquele corredor. É para isso que serve a Comissão Tripartite. Então, é um canal superimportante para nós, porque é um canal formal no qual eu, como usuário, vou me sentar junto com a ferrovia e com a ANTT e vou dizer: "ANTT, eu acho que a ferrovia está cometendo esse erro aqui", e a ANTT deveria tomar nota disso e falar para a ferrovia: "O que ele expôs ali faz sentido, não faz sentido, está certo?". Nós não percebemos esse respaldo da ANTT nas Comissões Tripartites. Elas foram estabelecidas, já estamos há três anos... Eu acho que o Davi até pode me ajudar a lembrar, eu não lembro. Deve ter uns três anos já que nós estamos... É 21, então, nós já estamos há quase quatro - três anos para ser mais preciso - e a Comissão hoje virou um lugar só de reclamação nossa, ela não virou um lugar de encaminhamento de soluções. Então, é por isso que eu acho que... A Comissão está lá, mas ela não dá solução para os problemas. Então, eu acho que aí tem uma lacuna que para nós, como usuários, é bem séria.

Já falei isso tudo. Então, sobre os nossos questionamentos, a gente não está tendo o respaldo da ANTT em relação aos questionamentos - das ferrovias, eu até entendo, porque nós estamos ali, um de um lado e o outro do outro, mas da ANTT precisaria ter.

Só para dar um exemplo, a gente cita muito a ausência de indicadores sobre perdas de mercadorias ao longo do transporte, tempo de percurso, que o pessoal chama de *transit time*, ou mesmo a taxa de saturação da via, ou seja, essa via está saturada ou não está requerendo mais investimentos - e investimentos, aí, não são em material rodante, são na própria linha férrea mesmo.

Então, a gente leva isso aí, traz os pontos, e a coisa não avança. O que a gente quer? A gente quer ter mais informações sobre a operação da ferrovia, para ver se é possível otimizar isso e, dessa forma, ajudar o usuário que é contratante do serviço. Mas a ANTT não conhece essas informações, ela declara que não conhece. Então, ela não consegue prestar contas para nós e a gente considera isso uma resposta insuficiente.

Outro ponto que está nos preocupando: é evidente que o modal ferroviário está ganhando participação nos corredores de exportação. Quando a gente olha um período bem longo, isso acontece; mas quando eu olho um período mais curto, que são esses dados que a gente organizou aí... Então, eu pus ali o total de exportação em volume e o total movimentado na ferrovia, naquele corredor de exportação. Quais os corredores que eu olhei? Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Rio Grande do Sul e São Luís/Itaqui. Por que eu olhei esses? Porque são eles que são abastecidos por ferrovias. Não adianta eu olhar os portos do Pará, porque não tem ferrovia nos portos do Pará.

Então, vocês vejam: a participação das ferrovias no volume está mais ou menos constante - está ao redor de 50%, 60%; 50%, 60% há anos. Cresceu um pouco, ali, de 2015 para a frente. Então, ao olhar esse número, qual é a conclusão que eu tiro? Que a safra está crescendo, mas as ferrovias não estão dando conta de movimentar mais essa safra no corredor de exportação. Ela está crescendo muito ajustada à demanda. Toda vez que se cresce muito ajustado à demanda, a gente sabe as implicações: isso aumenta o custo, piora a qualidade de serviço - tem várias coisas aí com que a gente está preocupado.

Já encaminhando aqui para...

Há outro ponto em que a gente vê uma lacuna grande, que é a implementação do chamado Centro Nacional de Supervisão Operacional. A ANTT tem um sistema, hoje, que se chama Saff. Esse sistema é abastecido pelos dados das concessionárias, das ferrovias - o que é correto: se você não tem o dado primário, você pede para o operador colocar ali. Nós enxergamos várias lacunas no Saff. O Saff não é suficiente para a gente fazer uma boa análise; o ideal seria a implantação do CNSO. Esse é um negócio discutido há dez anos no Brasil.

E qual seria a ideia do CNSO? É um espelho, na ANTT, do sistema de controle operacional das ferrovias, para que a ANTT pudesse enxergar perfeitamente como está o dia a dia operacional. Isso, em tese, é um assunto pacificado: deveria ser feito o CNSO, mas não avança. Então, esse é um outro ponto de questionamento nosso, e há pedidos constantes à ANTT para que ela implemente, crie as condições para implementar o CNSO e poder fazer esse acompanhamento em tempo real. Por quê? Porque o Saff, na nossa leitura, não é suficiente para a gente medir a eficiência da operação das ferrovias, e aí poder dizer: "Recusou carga? Eu já entendi por que recusou carga, porque o Saff me mostrou que está saturado aqui e não dá para operar". Hoje eu não consigo falar isso; hoje eu digo: "Recusou carga, e isso não está certo.", porque não tem dados para justificar.

Acho que está acabando, Senador.

Conclusões, então. Então vamos lá.

Nós estamos mais preocupados, Senadora, com os desafios de curto prazo. Podemos discutir os de médio e longo, mas nós temos, hoje, uma malha férrea boa no Brasil, que está operando - ela está aí, ela trouxe muita eficiência, reduziu o custo do transporte, tudo isso.

Mas tem muita coisa para fazer no curto prazo e que a gente acha que as ferrovias estão acomodadas, mas a ANTT não as empurra para fazer. Então, primeiro: transparência na informação, principalmente para a gente avaliar a eficiência do serviço - perda de mercadoria ao longo do transporte, a gente não sabe isso; tempo de percurso ninguém sabe, se a ANTT sabe não conta para nós; taxa de saturação da via permanente, também não sabemos. De vez em quando, em reunião de comissão tripartite, a concessionária comenta, de tanto que a gente fica insistindo no assunto. Um canal de denúncia confidencial para abrigar os relatos dos usuários, especialmente quando ocorre negação de serviço por alegada falta de capacidade; formas de aumentar, no curto prazo, o fluxo de transporte das ferrovias sem a necessidade de investimentos vultuosos.

O que a gente quer ver aqui? Olha, se existe alguma ociosidade, como é que a ANTT pode estimular terceiros para operarem dentro dessa ociosidade? Criando condições econômicas. A gente sabe que isso não é simples porque você comprar a locomotiva, comprar os vagões... Tudo isso é capital intensivo, a gente sabe disso. Se não fosse isso, talvez, as próprias concessionárias já estivessem operando melhor, melhor digo mais distribuídas ao longo do ano, vamos falar assim, mas a gente entende que tem espaço para trabalhar e estimular um pouco de competição com terceiros.

A fiscalização integrada *online* com a implementação...

(Soa a campanha.)

O SR. ANDRÉ NASSAR - ... do CNSO. E aí, claro, mais investimentos em material permanente ou rodante devem ser ajustados conforme o crescimento das projeções de carga. No fundo, o que é? É as ferrovias sinalizarem como é que elas vão trabalhar para poder atender o crescimento da carga, porque só vai crescer. Vamos admitir que a gente tenha uma safra grande, de novo, de soja, no que vem. Pronto, os problemas todos já vão aparecer.

Muito obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigada.

Agora com a palavra Leonardo César Ribeiro, Secretário Nacional de Transportes Ferroviários do Ministério do Transportes.

O SR. LEONARDO CÉZAR RIBEIRO (Para expor.) - Bom dia a todos, bom dia a todas.

Quero cumprimentar a Senadora Rosana Martinelli. Muito obrigado, Senadora, pela oportunidade de estar aqui no Senado Federal falando sobre nossas ferrovias. Eu sou servidor do Senado Federal e respeito muito esta instituição. Para mim é uma grande satisfação retornar à Casa. Quero também cumprimentar o Senador Fernando Farias, que tem feito um excelente trabalho aqui no Senado. Obrigado, Senador, por me receber antes no seu gabinete. Quero cumprimentar também os colegas Bernardo Figueiredo, Elisângela, Davi Barreto, Luiz, Alessandro, André, Luiz Baldez, que têm sempre colaborado com a política pública na secretaria.

Bom, eu vou fazer uma apresentação objetiva para respeitar o tempo. Já está ali - não é? - em ponto de apresentação. Ótimo.

A expansão sustentável das ferrovias. O André apresentou aqui, de forma muito didática, que a gente precisa aumentar a participação do transporte ferroviário no transporte de carga, sobretudo em exportações. Eu acredito que essa expansão do *modal share*, da participação das ferrovias na matriz, precisa acontecer de forma sustentável. Não pode acontecer simplesmente um ano ou dois anos, tem que acontecer de forma contínua. E eu acho que essa apresentação, que a gente vai fazer agora, traz um pouco disso, André, para tentar mostrar que a gente tem boas notícias.

Bom, primeiro, o Brasil vive um *boom* histórico de investimentos no setor de ferrovias. Segundo dados da ANTF, que é a Associação Nacional de Transporte Ferroviário - nosso colega Davi Barreto está aqui para confirmar que eu não estou inventando números, porque os números são dele -, nós temos, entre 2023 e 2026, como o gráfico mostra, um volume estimado de investimentos que supera todos os dados da série histórica. Com isso tudo, trazendo a valores presentes - assim, os números estão corrigidos -, hoje, em 2023, nós fechamos um investimento de R\$10,4 bilhões e, nos próximos anos, esse volume de investimentos cresce ainda mais.

Nós tivemos, entre 2010 e 2015, um volume expressivo de investimentos privados. O gráfico em laranja mostra o investimento privado; o gráfico em azul mostra o investimento público. Interessante aqui observar que o orçamento público já participou da expansão do setor de ferrovias no Brasil. Depois, em 2015 e 2016, tivemos uma crise fiscal, quando, basicamente, tivemos que fazer um ajuste de contas. Esse volume de investimentos caiu bastante a partir da crise. E, de 2023 para frente, nós estamos retomando esses investimentos.

Temos, hoje, um ambiente favorável de negócios. Estamos em diálogo com as concessionárias. Em 2023, Senadora, no âmbito da Secex, do Tribunal de Contas da União, tivemos um acordo histórico com a Malha Paulista. Hoje, se não tivéssemos feito aquele acordo, nós estaríamos discutindo aqui a caducidade do contrato, porque o contrato renovado

foi um contrato muito rígido, com especificidades técnicas muito detalhadas, que impossibilitariam a manutenção do contrato. Então, nós fizemos um acordo com a Malha Paulista, com a Rumo, e, naquela oportunidade, nós trouxemos uma vantagem para o setor público, para que a gente conseguisse recursos para retomar os investimentos públicos no setor de ferrovias, que, como o gráfico mostra, precisam ser retomados.

Essa é a boa notícia: bom histórico de investimentos.

No segundo eslaide, a gente mostra aqui uma série de entregas que nós estamos promovendo no Ministério dos Transportes. Então, temos obra na Fiol, viadutos que estão acontecendo. Esses viadutos trazem segurança para a sociedade e, mais do que isso, aumentam a velocidade do transporte, porque reduzem o conflito urbano. Quando se reduz a velocidade do transporte, você reduz o *transit time* e, com isso, existe uma demanda maior por ferrovias. Então, isso é importante.

Participamos de entregas de locomotivas com a concessionária VLI, locomotivas com eficiência energética, com potência de carga. Isso é importante, traz uma efetividade no transporte.

Estamos, Senadora, fazendo com empenho o investimento na Fico, no Mato Grosso, para que a gente possa escoar a produção de grãos ali da região central do país, pegando Água Boa até Mara Rosa, subindo para o Porto do Itaquí, descendo o Porto de Santos, continuando também para os portos do Nordeste. Então, isso daí é uma obra estruturante para o país. E a Transnordestina, não é? O nosso Nordeste está no Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário. A Transnordestina tem investido fortemente, e já temos aqui indícios de que teremos a entrega dessa obra emblemática e histórica no país em 2027, 2026. O Governo tem atuado para facilitar o financiamento de recursos para essa ferrovia. Participamos também de uma entrega importante com a Rumo, do terminal de Alvorada, um terminal de 1,5 milhão de toneladas, que vai permitir ali reduzir o custo do transporte, gerando renda, emprego. Isso tudo é importante. Então, sim, são várias entregas que nós estamos promovendo ao longo desses dois anos.

Esse eslaide aqui é fundamental. Como o André trouxe, nós precisamos aumentar a participação das ferrovias no modal de transporte. O PNL (Plano Nacional de Logística) sinaliza dobrar a participação de 17% para 34%. Nesse desafio, nós entendemos que é preciso resgatar a importância das inovações contratuais.

Eu trago números aqui para tentar explicar o que eu quero dizer.

O Governo anterior renovou quatro contratos de concessão - dois com a Vale, um com a Rumo e um com a MRS. Somados, esses contratos que foram renovados representam 75% do TKU do transporte de carga transportado no país. E o que isso resultou, em termos de novas estradas de ferro, de malha *greenfield*, que a gente chama, do ponto de vista técnico? Apenas 380km, que é a Fico 1, ou seja, nós renovamos quase toda a nossa capacidade de transporte, os nossos contratos, e o resultado, em termos de investimentos em malha de interesse da administração pública, em novas estradas de ferro, foi somente 380km de ferrovias. Isso é insuficiente para que a gente consiga atender o usuário. A gente vai ter que fazer muito mais.

Então, nós entramos agora num diálogo com o setor privado, com as concessionárias, começando pela Rumo Malha Paulista, e já fechamos o primeiro aditivo, com o acordo, para recuperar os recursos, uma vez que esses contratos, no nosso entender, foram renovados subavaliando o ativo público. O ativo é público e as concessões operam. Então, se alguém aqui quiser escalar... Por exemplo, vou dar um exemplo prático. Eu tenho um apartamento e quero morar num apartamento maior, Senadora. A primeira coisa que eu preciso fazer é valorizar o ativo que eu tenho, senão eu não consigo fazer isso. Se eu subavaliar o meu ativo, o objetivo não vai ser alcançado.

Então, nós estamos trabalhando para recuperar R\$20 bilhões com as concessionárias, para que a gente alavanque uma carteira de R\$100 bilhões. Por que isso? A experiência internacional mostra que com um aporte de 20% do Capex total de um projeto novo *greenfield* é possível fazer essa alavancagem no setor de ferrovias, porque fazer a ferrovia *greenfield* nova é complicado, se não tiver o apoio do Governo. A Índia, por exemplo, tem feito muita ferrovia a partir desse método do aporte, com 20% do Capex.

Então, fazendo uma conta simples: se nós aportarmos os R\$20 milhões em novos projetos, *greenfields*, novos corredores no país, a gente tem uma carteira de R\$100 bilhões. Isso significa - pegando R\$16 milhões o quilômetro, que é o paramétrico da Infra S.A. - 6.200km de ferrovias.

É para médio e longo prazo? Sim, mas começa agora, recuperando os recursos para que a gente possa ter um plano transparente, planejado e com recursos, porque não adianta ter plano sem dinheiro no setor de ferrovias. Então, esse é o nosso objetivo.

As futuras renovações agora estão acontecendo já dentro desse novo ambiente institucional, dentro dessas novas diretrizes de políticas públicas. E o ponto central aqui, Senadora, é a gente fazer renovações sem a indenização antecipada dos ativos que não foram amortizados. Foi isso que abateu o valor dos contratos que foram renovados.

Nós, basicamente, renovamos os contratos, indenizando os investimentos não amortizados que foram realizados, em vez de amortizar esses investimentos ao longo do novo período do contrato que foi renovado.

Então, assim, do ponto de vista matemático, a gente enxerga um problema estrutural nas renovações que aconteceram, e agora nós estamos corrigindo isso. Para quê? Para fazer um esforço, para justamente atender esse objetivo de dobrar a participação do modal ferroviário na matriz de transporte. Mas não adianta, no nosso entendimento, ter somente os recursos.

A gente trabalhou paralelamente a essa agenda de recuperação dos ativos com, primeiro, incentivos fiscais. Postergamos o relatório, criamos a figura do incentivo fiscal para a ICMS Capex, no Confaz.

Aprovamos aqui, no Congresso Nacional, a lei que permite que as concessionárias emitam debêntures com incentivos fiscais, a debênture de infraestrutura. Criamos, no orçamento, uma ação de aporte de recursos, ou seja, essa ação vai possibilitar que os recursos que nós estamos repactuando sejam transferidos para os novos operadores, no sentido de dar um empurrão e viabilizar os projetos, aumentando a taxa interna de retorno, mas é preciso também atuar na frente das políticas públicas.

Então, nós estamos agora, em parceria com a ANTT, fechando o texto que vai permitir o chamamento público, ou seja, Senadora, projetos, estradas de ferro, hoje ineficientes, que não têm interesse das concessionárias, poderão ser ofertados de uma forma mais simplificada para o setor privado.

E essa regulação da ANTT é fundamental para permitir que esse procedimento aconteça com segurança jurídica. Então, essa é uma política pública desse semestre que vai sair importante.

Nós estamos em fase final agora e vamos abrir audiência pública para discutir a interoperabilidade.

O André trouxe a dificuldade que os usuários têm tido na hora de entrar a malha ferroviária. É preciso lembrar aqui também, André, que as receitas, essa interoperabilidade envolve também custos e o papel do Governo é colocar na mesa usuário e concessionário de uma forma que a oferta à demanda seja viável, para que essa interoperabilidade, que o direito do usuário acessar a infraestrutura pública aconteça.

É isso que está acontecendo nos outros países. Nós estivemos agora na Europa discutindo esse assunto. Já trouxemos de lá experiência para que a gente tenha condições de apresentar para a sociedade uma discussão pública, essa diretriz, essa política pública que vai dar efetividade ao dispositivo em que o Congresso Nacional, com o empenho do Senado Federal, atuou para derrubar o veto da interoperabilidade na lei do marco legal de ferrovias, que foi um projeto apresentado nesta Casa pelo Senador José Serra - eu tive a oportunidade de participar...

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO CÉZAR RIBEIRO - ... e, hoje, estar aqui, do lado do Poder Executivo, para executar e fazer acontecer essa lei é uma satisfação.

E a contratação de projetos para que a gente tenha bons projetos. Recursos são importantes, mas nós precisamos ter bons projetos para poder aplicar esses recursos com políticas públicas que sejam positivas para atrair o investimento privado e poder fazer com que o usuário possa trafegar na nossa linha, nas linhas férreas das nossas concessões.

Então, só para fechar, Senadora - se a senhora permite um minutinho aqui de atraso na minha apresentação -, seria mostrar o nosso *pipeline*; ou seja, com estudos concluídos, com os recursos, nós temos condições de promover um *pipeline* ambicioso para 2025 e 2026 - novos leilões com a Ferrogrão, o Fico-Fiol e a Estrada de Ferro 118, que é a ferrovia de integração Sudeste, o anel ferroviário. Nós entendemos que é preciso aguardar a deliberação do STF para que a gente consiga encaminhar o projeto da Ferrogrão para o Tribunal de Contas da União. Esse projeto é importante para a gente poder escoar para os portos do Arco Norte.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - *(Fora do microfone.)* ... a Ferrogrão.

O SR. LEONARDO CÉZAR RIBEIRO - Isso.

Quanto à Ferrogrão, o estudo foi atualizado, Senadora. Nós abrimos um diálogo amplo com os povos impactados pela ferrovia, fizemos um diálogo com a Subsecretaria de Sustentabilidade - quero aqui elogiar o trabalho do Secretário-Executivo Santoro e do Subsecretário Cloves nesse papel de atuar junto aos povos impactados no diálogo -, e hoje nós temos, com certeza, um projeto que é um corredor de desenvolvimento verde para o país, que vai permitir que a gente transporte a nossa carga da área central para os portos do Arco Norte.

Aqui, eu quero dizer que, em 2013, nós exportávamos pelos portos do Arco Norte cerca de 5 milhões de toneladas. Em 2022, essa exportação foi para 25 milhões de toneladas, ou seja, quintuplicou. É realidade, o Brasil é uma potência no

agrobusiness - é uma realidade. Nós, hoje, somos uma referência no cenário internacional no tocante às exportações de produtos, de grãos. Somos vistos como um país estratégico do ponto de vista do *food security*, da segurança alimentar. E fazer esse transporte de forma eficiente é fundamental. Então, este é o nosso objetivo, este é o objetivo da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário: promover esses projetos.

O corredor Fico-Fiol também é um corredor muito importante. Nós temos aí a ligação de Água Boa com Mara Rosa, com Caetité, com o Porto de Ilhéus, que é importante para poder também promover uma competição entre portos. Esses estudos estão avançados.

Nós estamos em fase final já da conclusão dos estudos para que possamos apresentar em audiência pública projetos que sejam viáveis para o setor privado se apresentar e entrar com o Governo nesses projetos.

A Estrada de Ferro 118 é um projeto importante ali na Região Sudeste, integrando os portos do Rio e do Espírito Santo. Nós temos a consciência de que esse projeto pode trazer uma dinâmica para os portos do Sudeste. Há vários portos ali. São mais de dez portos podendo transportar cerca de 45 milhões de toneladas de produtos diversificados.

Então, temos ali uma grande oportunidade para poder também trazer novos corredores e aumentar a participação, André, das nossas ferrovias nas exportações.

Já estamos discutindo a renovação da FCA.

Em breve, abriremos também a audiência para discutir a renovação da Tereza Cristina, que é uma ferrovia menor, mas importante também no Paraná.

Concluimos grupos de trabalho que foram grupos de trabalho complexos. Levaram três a seis meses discutindo com as concessionárias uma possibilidade de a gente otimizar esses contratos no Tribunal de Contas da União.

O ano de 2025 vai ser um ano agitado para ferrovias no *pipeline*. Nós temos a Malha Oeste, a Malha Nordeste, antiga FTL. A Malha Sul, agora nós estamos iniciando o grupo de trabalho. E o transporte de passageiros também é uma prioridade do Governo Federal.

Nós estamos já com os estudos em desenvolvimento. O primeiro estudo vai ser entregue em março do ano que vem, que é Brasília-Luziânia.

Estas seis linhas - Brasília-Luziânia, Salvador-Feira de Santana, Londrina-Maringá, São Luís-Itapecuru, Fortaleza-Sobral e Pelotas-Rio Grande - são linhas que aproveitariam a malha ferroviária já existente, Senadora. São projetos regionais de média distância, entre 60km e 120km. Fortaleza a Sobral, chega a 200km.

A gente percebeu que, lá na Europa, as oportunidades de aproveitar uma malha ferroviária para transporte regional de passageiros é importante.

Eu passei aqui um pouco do meu tempo, mas eu quis trazer aqui essas novidades do setor de ferrovias.

Nós estamos otimistas de que estamos no caminho certo.

E a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário convida todos sempre a participar, a estarem conosco lá na nossa Secretaria.

Senadora, a senhora já está convidada para fazer uma visita. Nós estaremos disponíveis para passar as informações em que a senhora tiver interesse. Então, sinta-se convidada para estar, assim como o Senador Fernando Farias também.

Está bom?

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Registro a presença do ilustre Senador Fernando Farias.

Seja muito bem-vindo.

Eu peço desculpas porque, no início, o senhor não estava aqui. Eu quero reiterar as boas-vindas. Muito obrigada pela presença.

Agora, com a palavra, Elisângela Pereira Lopes, Assessora Técnica da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura, da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil.

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES (Para expor.) - Bom dia, Senadora.

Agradeço o convite, em nome do nosso Presidente, João Martins.

Estendo as boas-vindas e o bom-dia aos meus colegas de trabalho - temos aqui o Alessandro, o Pagot, o Nassar, que já foi, o Baldez, o Leonardo, o Figueiredo e, aqui ao meu lado, o Davi - e a todos os que estão presentes, tanto virtualmente, como aqui com a gente hoje.

Até o momento nós tivemos uma fala muito importante do André Nassar, que trouxe a visão do embarcador e todas as dificuldades que nós estamos enfrentando com relação ao modo de transporte ferroviário, que é tão importante, é sustentável e tem um preço muito menor em relação ao modo rodoviário, mas que é pouco utilizado.

E hoje o nosso papel é justamente trazer aqui por que a ferrovia é tão importante para o agro. Nós somos produtores. Na balança comercial, temos uma importância relevante, no entanto, ainda utilizamos, predominantemente, o modo rodoviário, que tem o maior custo e que traz maiores externalidades negativas para toda a população brasileira.

Fiquei muito feliz com a explanação do Leonardo, porque, como poder público, traz para a gente um horizonte de otimismo, digamos, mas a gente precisa ficar atento para que esse *paper line*, que foi apresentado aqui tenha celeridade, para que a gente consiga mudar a matriz de transporte com rapidez.

Não dá mais para transportar 60% da nossa carga, de toda a carga brasileira, em rodovia, tendo um potencial para utilizar os outros modos, como o ferroviário.

Então, aqui a gente tem os dados do setor, o porquê de a ferrovia ser importante para o agro.

A gente precisa dividir o Brasil em dois momentos. Temos o Brasil onde a produção já se consolidou, que está ali na Região Sul e Sudeste, e que, praticamente, é onde você tem a maior densidade de linhas férreas no país. Ali, de certa forma, a gente pode dar uma nota regular, boa, para a situação das ferrovias, embora muitas delas, a gente vai ver aqui, se encontram ociosas ou inoperantes, e isso é uma preocupação grande para o setor.

Do outro lado, a gente tem a região das novas fronteiras agrícolas, que é para onde a produção cresceu nos últimos 30 anos, e é aí que a densidade das ferrovias é quase inexistente. A gente pode contar nos dedos: a Ferrovia Norte-Sul, a Carajás, temos a Fiol e a Fico em andamento e a Transnordestina, que é uma grande incógnita - aonde a gente vai chegar com essa ferrovia? -, enfim, a menor densidade.

Como a gente observa aí no gráfico, está dividido... Vejam aí, a produção, em tonelada, no Brasil, de 2009 até o ano passado, cresceu 12 milhões de toneladas, por ano, sendo que, nas novas fronteiras agrícolas - Matopiba, Mato Grosso, Rondônia e Pará -, é onde essa produção mais tem crescido, 10 milhões de toneladas por ano.

A literatura diz que, para viabilizar uma ferrovia, nós teríamos que ter uma carga similar a essa, 10 milhões de toneladas. Então será que a gente pode dizer que nessas regiões de novas fronteiras, a gente poderia instalar uma ferrovia por ano? Porque produção a gente tem, mas a gente não tem linha férrea para percorrer com esse produto.

Óbvio que não é tão simples assim essa conta, porque são investimentos vultosos.

Fala-se aí, eu costumo conversar com a ANTF, com a Rumo, enfim, eles falam numa média, para construir ferrovia, de R\$15 milhões a R\$20 milhões por quilômetro. Então, é algo realmente caro.

Tem que haver carga e viabilidade, mas nós estamos certos de que para o agro há carga suficiente para construir ferrovias, aumentar a capacidade, a disponibilidade e a oferta de ferrovias no Brasil, e isso fica muito claro quando a gente observa os últimos números da Infra S.A., que estão disponíveis no *site* para quem quiser ter acesso.

Quando a gente olha como é a participação do agro na movimentação das ferrovias, isso causa um pouco de espanto. Vejam aí: somente 18,5% de tudo que foi movimentado nas nossas linhas férreas, no ano passado, corresponderam a produtos agrícolas; 72%, ao minério; e 9,4%, a outros produtos, como a siderurgia, por exemplo. Se a gente analisa o histórico, a gente observa que houve um crescimento. Vejam aí: em 2010, produtos do agro representavam quase 11% de tudo o que foi movimentado, e nós passamos a 18,5%. Percentualmente, parece uma evolução. Mas será que é mesmo?

Vamos ver os números seguintes.

Quando a gente faz isso por tonelagem, a gente consegue ver melhor como está a situação da movimentação de cargas do agro por ferrovias. Vamos pegar soja e milho, porque a gente tem uma referência boa disso. Vejam: no ano passado, nós produzimos mais de 280 milhões de toneladas de soja e milho no Brasil, sendo que, acima do paralelo 16, que são as novas fronteiras agrícolas, desse valor que acabei de mencionar de 280 milhões de toneladas, 200 milhões corresponderam às novas fronteiras. Então, vejam: 70% da produção de grãos hoje no Brasil está nas novas fronteiras agrícolas. E, quando a gente observa esse gráfico, o que a gente vê de movimentação e de transporte de milhões de toneladas de soja e milho ao longo dos anos nas ferrovias?

Vejam que, em 2010, fazendo ali o somatório de soja e milho, dá mais ou menos 20 milhões de toneladas; isso correspondeu, lá na época, na safra de 2010, a 20% da produção. Então, nós percorremos ali por ferrovias 20% da produção

de soja e milho. Em 2023, nós estamos nos mesmos 20%. Por quê? Porque a produção cresceu - e cresceu muito -, e na oferta ferroviária, embora tenha crescido, a gente continua estagnado, movimentando 20% do grão nas ferrovias. Então, isso traz uma preocupação para o setor. Até quando nós ficaremos cativos do modo rodoviário, percorrendo 1,5 mil quilômetros, 2 mil quilômetros para chegar com a nossa carga ou a um supermercado - vamos falar da economia nacional - ou a um porto de exportação? Até quando? Então, é importante a gente refletir sobre isso.

Existem projetos. Existe um andamento. Concorro com o Leonardo quando ele diz que, por muito tempo, se estagnou o investimento em ferrovias no Brasil, infelizmente, e que agora a gente vê uma tendência de crescimento desse investimento, mas ele tem que alcançar a velocidade da produção, não pode ficar atrás da produção.

E aí a gente segue com números cada vez mais interessantes. Então, a gente tem produto, mas a gente tem ferrovia? Vamos ver os números.

Costumo mostrar para os meus alunos a trajetória do crescimento da extensão das ferrovias no Brasil. Em 1950, nós atingimos o pico. Nós tínhamos 38 mil quilômetros de ferrovias. E, hoje, como está essa situação? Vejam aí.

Conforme os dados da ANTT, dados recentes de agora, extraídos em junho de 2024, nós temos 30 mil quilômetros de ferrovia - 30,6 mil quilômetros de ferrovia. Já chegamos a 38 mil, tá? Mas dessas, em uso, ou seja, com mais de uma operação por dia, nós temos 15 mil quilômetros apenas - então é a metade -; em baixíssimo uso, 4 mil quilômetros, como a gente vê aí; e sem uso nenhum, 11 mil quilômetros.

Na audiência da FCA, eu escutei - não sei se foi do Baldez ou se foi do Edeon - uma frase muito interessante: "Está na hora de a gente abandonar essa história de que a gente tem 30 mil quilômetros de ferrovia, fazer uma conta do que é existente - se são 15 mil quilômetros, são 15 mil quilômetros - e partir daí"; esquecer essa história de que a gente tem 30 mil quilômetros, 15 mil operando, e o resto não está em uso, está abandonado.

É importante que a ANTT e o Ministério dos Transportes, de fato, avaliem o que dá para aproveitar dessas sem uso e dessas com baixíssimo uso e tenham um planejamento para o que vai ser feito dessas linhas. Elas vão ser desativadas de vez? Vão ser transformadas em sucata? Vai ser vendido como sucata o que restou? Vão ser entregues por meio de autorização? Porque a Lei 12.773, de 2021, prevê isso, a autorização dessas linhas ociosas, dessas linhas inoperantes. O que vai ser feito delas?

Eles devem fazer essa conta e definir: "Temos tantos quilômetros de ferrovia, precisamos aumentar essa oferta, e, para isso, nós temos esse ou aquele planejamento". Não dá mais para a gente ficar nessa história de que um terço das ferrovias estão inoperantes - há quem fale em dois terços. Enfim, a gente precisa iniciar a partir dessa nova contagem. Porque o que a gente vê aí são 13 concessões, cinco da Rumo, que a gente está vendo aí; boa parte dessas concessões é das suas linhas inoperantes - a gente vê aí em termos percentuais -, e isso chega a ser assustador; com uma média de 49% de linhas operando, e isso é como se fosse um alerta.

Coloquei as cores do gráfico, praticamente, das cores de um semáforo. Então, a gente vê, em verde, o que está funcionando, em amarelo, o que precisa de atenção, e, em vermelho, o que está parado. E é necessário chegar a... Ah, está ao contrário, está mudado.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES - É verdade. Na anterior eu tinha feito isso e aí eu...

Peço perdão. Vamos repetir.

Então, esqueçam o semáforo, tá? Deixem invertido. O furacão passou pelo semáforo, e ele mudou.

Então, vamos lá.

Vocês vejam aí: em vermelho, o que está em uso; em amarelo, o que precisa de atenção; e, em verde, o que está parado, não está funcionando.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Melhorou.

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES - Melhorou, não é, Senadora? (*Risos.*) Mas aí a gente vê, ainda assim, 50%.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Preocupante.

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES - É preocupante.

A gente tem dados aqui, esse dado foi apresentado no início do ano, num programa que o Ministério dos Transportes tem de garantia do escoamento da safra, em que ele coloca aí os principais corredores que precisam de atenção, de maneira que a gente tenha esse escoamento, que a gente possa transportar os grãos. A gente vê aí os grandes corredores, a infraestrutura

utilizada é - vejam aí -, predominantemente, rodoviária nesses corredores, e a movimentação que estava prevista para a safra de 2023 e 2024.

Eu quero chamar atenção para o corredor do meio, o corredor da BR-163. A previsão era de que 20 milhões de toneladas, só nessa safra, passariam aí por esse corredor. Essa previsão já foi suplantada, ela foi muito maior do que 20 milhões de toneladas. E por que eu estou trazendo esse número? Porque a CNA tem sido uma grande defensora da Ferrogrão. A gente entende que a Ferrogrão é uma obra para ontem. Será por meio da Ferrogrão que a gente vai ter a desejável redução de custo de transporte. O cálculo aí é de cerca de 30% a menos, com o uso dela.

(*Soa a campainha.*)

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES - E existe carga para isso, como a gente pode ver. No projeto, inicialmente se fala em 20 milhões. O projeto foi revisto - é preciso ter conhecimento do novo estudo -, chegando a, até o fim da concessão, 50 milhões.

Mas, quando a gente olha a notícia de ontem da *Folha de S.Paulo*, em que o Imea prevê uma produção de soja e de milho, e também de algodão - de grãos em geral -, só em Mato Grosso, de 149 milhões de toneladas até 2034, a gente vê que tem carga para movimentar na Ferrogrão - tem muita carga.

E a Ferrogrão é interessante pelas facilidades que ela traz, até nessa pegada de sustentabilidade. A gente tem o Acordo de Paris a cumprir, então é importante reduzir a emissão de CO2 também - de acidentes, de CO2. Quando você instala a Ferrogrão, a tendência é o menor custo de manutenção da BR-163. São vários os benefícios.

E aí é só um comparativo para mostrar que, para transportar 20 milhões de toneladas nesse corredor, foram necessárias 465 mil viagens de caminhão. Se fossem feitas pela ferrovia, seriam 1.250 viagens. Então, é importante... É óbvio que nem tudo que se fosse movimentar nesse corredor seria pela Ferrogrão, mas aí a gente tem uma ideia desse benefício de se ter essa ferrovia. E, na previsão mais à frente, de 2050, você substituiria quase 1 bilhão de viagens de caminhão por 2.625 de ferrovia.

Já chegando ao finalmente, Senadora - até o meu tempo se esgotou -, eu trouxe as últimas notícias referentes à Ferrogrão. Está nesse imbróglio. O estudo ficou pronto - na data do cálculo que eu fiz, foi em 13 de agosto -, e fica aí uma indefinição de se teremos esse leilão no ano que vem mesmo ou não.

Então, a gente pede aqui, nesta Casa, que nos auxilie para que a gente consiga uma celeridade nessa tramitação da Ferrogrão no Supremo Tribunal.

Você veja: a ANTT se manifestou, dizendo que o leilão pode acontecer até 2025, e ontem saiu essa notícia de que o Governo quer unir a concessão da Ferrogrão à BR-163.

Então, a gente precisa... A gente não pode ficar só com o "pode". O "pode" é muito incerto para um setor que produz cada vez mais uma safra recorde. A gente não consegue mais ficar nessa possibilidade, tem que ser algo certo.

Daí eu encerro a minha conversa pedindo o seu apoio, Senadora...

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Com certeza.

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES - ... para que a gente consiga ter um horizonte mais claro do que de fato vai acontecer com a Ferrogrão.

Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Obrigada, Elisângela.

Agora, com a palavra, Bernardo Figueiredo, Consultor da BF Planejamento e Projetos de Logística.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO (Para expor.) - Bom dia a todos. Bom dia, Senadora. É um prazer estar aqui, obrigado pelo convite.

Quero cumprimentar o Senador Fernando Farias lá também, que é ligado, de certa forma, à área de transportes umbilicalmente. Quero cumprimentar meus colegas de mesa, o Davi, a Elisângela, o Leonardo, o Baldez, o Pagot e o Baumgartner, que são... O Pagot e o Baldez são amigos centenários da luta pela logística. (*Risos.*)

Eu não trouxe uma apresentação porque eu acho que as apresentações vão mostrar com profusão os dados, então eu queria fazer mais uma avaliação do quadro.

Quando a gente fala em melhorar a matriz de transportes, a gente tem que qualificar um pouco o que é, qual é a matriz que a gente quer, o que a gente quer construir. Hoje as ferrovias são extremamente concentradas - e a Elisângela mostrou isso - no transporte de granéis, sejam os granéis agrícolas, sejam os granéis minerais. Eles representam mais de 95% do

que é transportado na ferrovia. A gente vê, pela própria evolução que a Elisângela apresentou, que a carga geral, a carga industrializada tem perdido espaço e permitido com isso um aumento do espaço do grão. Então, eu acho que nós temos que olhar o que a gente tem que fazer para que as concessionárias façam mais.

Eu gostaria muito de qualificar uma informação que sempre é colocada do investimento privado em ferrovias. Eu queria que a gente dividisse esse investimento em o que é expansão e o que é manutenção; o que desse volume de 15 bilhões é destinado à expansão da capacidade e o que é destinado à manutenção da capacidade, reposição de locomotiva... Eu acho que isso era importante para a gente avaliar o tanto que a gente está expandindo.

Pegando um pouco a fala do Nassar, eu acho que as concessões hoje têm muito a evoluir. Na renovação das concessões, adotou-se uma nova regra contratual, que é muito importante, que é a obrigação das ferrovias de expandir a capacidade. Então, teoricamente, a gente teria sempre a obrigação das concessionárias de, mediante uma demanda, elas fazerem a expansão, então não tem muita lógica a concessionária recusar carga porque não tem capacidade. Se ela tem a obrigação de expandir, ela deveria ter.

Eu acho que nessa área, no ambiente das concessões, a gente precisa olhar melhor a regulação. Eu acho que a ANTT regulamentou o que é o monopólio, e o monopólio é substancialmente sobre a via. A prestação de serviço é livre. Na legislação, na Lei das Ferrovias, se prevê o ATF, que é o operador independente, o agente transportador ferroviário, e a ferrovia tem a obrigação de permitir que esse operador transite na sua linha.

Então, teoricamente, a gente tem a obrigação de expandir a capacidade e a possibilidade de entrar novos operadores. A gente precisa fazer isso tornar-se efetivo, e não apenas um dispositivo teórico que não acontece na prática. Eu acho que alguns dispositivos, por exemplo, o Centro Nacional de Supervisão é muito importante. Eu lembro que, quando eu estava na ANTT, uma pessoa do agronegócio foi me procurar falando de um problema que tinha ocorrido há dois meses e que tinha comprometido a exportação dele. Eu falei assim: "O que adianta saber dois meses depois? Eu não posso voltar atrás e resolver". A ANTT precisa ter consciência de que precisa enxergar as coisas quando acontecem, porque, às vezes, é preciso ter uma ação em tempo real.

Então, esses mecanismos, como a comissão tripartite e o CNSO, são mecanismos importantes para tornar efetiva a regulação.

Mas eu queria trazer uma outra... Eu sei que aqui o agronegócio sempre toma conta da coisa, mas eu queria trazer um outro raciocínio, que é: quando a gente fala em aumentar a participação da ferrovia... Por exemplo, pegando o número que o Nassar apresentou: 60% é transporte ferroviário; se eu aumentar esses 40% e a ferrovia transportar 100%, qual o impacto que isso dá na participação da ferrovia na matriz? Considerando que granéis representam 15% da demanda total de transporte, isso representa um aumento de 6% na participação ferroviária. Mas nós temos um outro setor, que é o da carga geral, que são os corredores de abastecimento, responsáveis por levar produtos para as fábricas, para os consumidores e tal, e que representa 50% da demanda e é 100% rodoviário.

Nós tivemos, em 2019, uma evidência do perigo que isso representa. Quando nós tivemos a greve do caminhoneiro, o que faltou? Faltou combustível nos postos, faltou produto no supermercado, faltou insumo na indústria. A gente não teve muita notícia, por exemplo, de comprometimento da exportação, porque, de certa forma, a ferrovia supre essas emergências. Você tem ferrovia ali, você pode abastecer. É claro que você ainda tem uma distância de transporte, mas o granel tem um outro atributo - e a Elisângela colocou isso muito bem -: ele tem uma escala que viabiliza o investimento privado. A gente tem, por exemplo, o investimento da Rumo, que está construindo a ferrovia até Lucas do Rio Verde, a qual foi uma autorização estadual, e é privado. Então, eu acho que destravar esses investimentos é deixar a iniciativa privada fazer os investimentos. Eu acho que o dinheiro público deveria ser canalizado para os projetos de trazer para a ferrovia essa carga, que hoje está fora da ferrovia e que é refém do transporte rodoviário, porque isso vai nos trazer uma crise incontornável daqui a alguns anos.

E aí eu queria fazer uma referência ao dado que a Elisângela trouxe também. Assim, desses 11 mil quilômetros que estão abandonados, grande parte deles são os corredores para transporte de carga geral. E por que eles estão abandonados? Porque a ferrovia hoje tem uma condição operacional... Eu queria corrigir a Elisângela: em 1930, nós tínhamos 50 mil quilômetros de ferrovia, então teve vários decréscimos dessa quantidade. Essas ferrovias que estão abandonadas são as ferrovias que compõem o corredor de abastecimento, esse corredor onde transita a carga geral. Então nós tínhamos que ter o poder público consciente de que ele precisa, e esses investimentos não têm a mesma...

A SRA. ELISANGELA PEREIRA LOPES (*Fora do microfone.*) - Falta de manutenção.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Não, é porque, por exemplo, a gente tem diferença de bitola. A ferrovia... Vou dar um exemplo: se você pega a ligação do Sudeste com o Nordeste, a ferrovia que liga o Sudeste ao Nordeste está abandonada

ou semiabandonada. Por quê? Ela é bitola estreita e a ferrovia da Malha Sudeste é bitola larga, então você já tem um problema para transportar de São Paulo para Salvador. Mas, além disso, na ferrovia da Bahia, o trem circula a 10km/h, porque é uma ferrovia centenária. Então você perde muita eficiência.

A modernização dessas ferrovias é hoje, eu acho, o investimento estratégico que o poder público tinha que fazer, porque, ao contrário do granel, onde você tem grandes volumes concentrados, com a carga geral, você tem que fazer um esforço de colocar a ferrovia, trazer uma nova cultura para a ferrovia. E isso, sem o suporte de investimento público, dificilmente vai acontecer. Se eu trazer 30% dessa carga para a ferrovia, eu aumento 15% da participação ferroviária, mas não é só um número, é um aumento qualitativo: eu estou tirando um setor que é refém de um sistema rodoviário... Eu falo isso sempre que eu posso: se o país crescer 3% ao ano, isso afeta, nós vamos ter uma crise rodoviária, nós vamos inverter. Pouco tempo atrás, o rodoviário estava discutindo piso de frete; se o país voltar a crescer, o usuário vai querer discutir teto de frete rodoviário e vai começar a faltar caminhão, o que afeta também o agronegócio, porque, se eu tiro o caminhão para atender a carga geral, vai faltar para alguém.

Então eu acho importante a gente ter como prioridade a modernização desses corredores que são voltados para o abastecimento do mercado interno. Com relação ao grão, pela dimensão - e são números que, na medida em que você tem uma logística competente, você pode até aumentar mais -, eu acho que o setor privado é capaz de resolver isso. A autorização que a Rumo teve lá no Mato Grosso de fazer 700km de ferrovia totalmente privada mostra que isso é viável, a iniciativa privada fazer esse movimento. Mas pela carga geral não tem ninguém olhando. Você vê que no *pipeline* do nosso Secretário não tem nenhum corredor voltado para transporte de grão, e eu acho que isso aí é uma reivindicação importante.

Outra coisa, fazendo referência - para finalizar a tempo - a algo que está acontecendo: nós temos a renovação da FCA. A primeira renovação foi a dos grandes corredores de exportação, e eles zeraram uma mais-valia, certo? E essa mais-valia nós usamos para fazer a Fico 1 lá, mas não usamos nem um tostão para esse mercado que a gente está fazendo. Agora, nós estamos fazendo o da FCA. O que a gente está mudando, nos próximos 30 anos, na característica física das ferrovias, na capacidade das ferrovias que a gente está renovando? Nada. Nós estamos mantendo a mesma ferrovia, com o mesmo desempenho.

Eu estava conversando outro dia com o Pagot e o pessoal do Porto Seco, de Anápolis. O Pagot está fazendo uma operação importante de algodão lá em Anápolis. Eu falei: "Por que você não desce pela VLI, pelo Porto de Santos, que é muito mais perto?". Aí ele falou assim: "Não, eu não tenho como transitar. A linha, a velocidade não viabiliza". Por que a velocidade não viabiliza? Porque aquela linha foi construída em mil novecentos e pouco e nunca foi modernizada. E nós estamos fazendo a renovação da FCA sem nenhum investimento de modernização dessa ferrovia. A gente está gerando uma outorga, está gerando um valor, uma mais-valia, numa ferrovia que é cheia de problemas - você viu pelo quadro o tanto de trechos que está em desuso ou abandonado -, e não está voltando nenhum investimento. Então, a gente está tirando mais-valia de quem precisa de investimento e não está aplicando esse investimento para melhorar a situação.

Então, essa eu acho que é uma coisa sobre a qual a gente tinha que refletir, principalmente na hora de alocar o recurso público, especialmente quando a gente tira mais-valia da ferrovia e não aplica na ferrovia. Eu acho que esse é o fim do mundo, porque a ferrovia deveria estar recebendo dinheiro novo, e nós estamos tirando mais-valia e botando em outro lugar. E sem olhar... Não adianta a gente ter uma performance brilhante na exportação e tal, e a gente não conseguir abastecer o mercado interno, a gente ter uma inflação de custo porque o frete... Assim, é inimaginável você percorrer, igual a Elisângela falou, 2 mil quilômetros por caminhão em qualquer coisa. Na carga geral, a distância média de caminhão é 1,1 mil quilômetros - média. Isso é estruturalmente inviável. Então, nós temos que ter a consciência de que esse é um quadro que nós temos que mudar.

Era isso que eu queria falar.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigada. (*Fora do microfone.*)

Davi Ferreira Gomes Barreto, Diretor-Presidente da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários).

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO (Para expor.) - Bom dia, Senadora.

Primeiro, muito obrigado pelo convite. É um prazer estar aqui nesta Casa falando de um tema tão importante para o Brasil. Quero cumprimentar também o Senador Fernando Farias, os meus colegas de mesa - Elisângela, Leonardo, Bernardo, Baldez, Pagot, Alessandro, André, que já saiu - e todos que nos assistem aqui.

A ANTF, Senadora, é a associação que representa as concessionárias de transporte de carga no Brasil. Então, dos 30 mil quilômetros de carga - ou 15 mil, como a Elisângela falou, que realmente estão operacionais -, a malha ferroviária brasileira está hoje administrada pelas concessionárias que fazem parte da ANTF.

E este é um momento muito importante, o do debate que o Senador traz e o Parlamento traz de forma geral, porque eu acho que ele congrega diferentes atores em torno de uma mesma perspectiva: como aumentar a participação ferroviária no transporte do agro no Brasil? Ponto. Então, no agronegócio, na carga geral, eu acho que ninguém é contra a expansão ferroviária no país. E a gente discute isso há muitos anos, acho que todo mundo aqui. O Bernardo falou um pouquinho, fez um pouquinho dessa brincadeira. Enfim, eu não estou há tanto tempo... Estou há bastante tempo nessa discussão e, de fato, a pergunta é como fazer isso. E, por mais que às vezes haja, de fato, divergências de como, pontuais em relação ao usuário, à concessionária, eu acho que a finalidade é a mesma e o nosso objetivo aqui é buscar como isso pode ser resolvido.

Mas acho que a primeira mensagem que eu queria colocar, Senadora, nessa discussão é que fazer ferrovia - talvez seja uma das principais causas da nossa dificuldade - demanda muito dinheiro, fazer ferrovia é caro: para 1km de ferrovia, a Elisângela colocou, falou de R\$15 milhões, R\$20 milhões; hoje, a gente fala em R\$20 milhões a R\$25 milhões para cada quilômetro de ferrovia. Uma locomotiva custa R\$20 milhões, um vagão graneleiro custa quase R\$1 milhão. Então, quando a gente olha uma composição de uma locomotiva de 120 vagões, estamos falando de R\$120 milhões, R\$150 milhões que foram investidos. É muito... esse ativo tem que ser utilizado.

E quando a gente observa os investimentos em ferrovia, o Leonardo bem colocou isso, e eles vêm evoluindo ao longo do tempo - então, o setor privado já investiu mais de R\$170 bilhões, em valores corrigidos, desde o início das concessões -, existe, sim, uma perspectiva de aumento desse investimento, fruto muito das prorrogações antecipadas assinadas, que geram mais prazo para que esse investimento fosse amortizado. E, hoje, a gente está com uma perspectiva de recorde histórico de R\$45 bilhões nos próximos anos; foram R\$10 bilhões em 2023 e, pegando um pouco do gancho do Bernardo, desses R\$10 bilhões, mais de R\$1 bilhão foi feito em expansão de malha, *greenfield*, projetos da Fico para a extensão da Malha Norte, novos trilhos, o que há muito tempo não se fazia.

Mas a participação do poder público é pequena. Por mais que tenha havido um incremento da participação na primeira metade dos anos 2010, ela só vem caindo. Em 2023, teve um investimento de algo em torno de R\$10,4 bilhões no setor ferroviário, privado; o setor público não investiu nem R\$100 milhões. Por óbvio, há muito tempo não se investe, agora o Governo vem fazendo um esforço gigantesco de retomar esse investimento, como o Secretário bem colocou, com novos projetos, com novas iniciativas de alocação de recursos públicos nas ferrovias, mas foi um desafio muito grande, o Bernardo colocou também isso de forma muito clara.

O que sempre existiu foi uma retirada da mais-valia da ferrovia. Então, ao longo do processo de concessão, mais de R\$25 bilhões foram pagos em autógrafos de arrendamento, que não foram revertidos na malha, foram fazer frente a despesas de custeio da máquina pública brasileira. Mais de R\$75 bilhões foram pagos em impostos - IPTU, ICMS, ISS -, ou seja, a ferrovia precisa de dinheiro novo e não que se retire o dinheiro que ela pode gerar, ou seja, os *upsizes*, os excedentes que esses projetos podem gerar.

Então, acho que um primeiro desafio que a gente tem como país é que o setor privado não vai fazer isso tudo sozinho, por mais que sejam investimentos vultosos. E esses investimentos são financiados, são pagos, de fato, com a carga. A ferrovia existe para transportar a carga, não é um fim em si mesma; é para transportar o grão do agronegócio, a celulose, o minério. Agora, existe um limite para até onde o setor privado pode ir, e a participação do setor público é muito importante nesse sentido.

Quando a gente olha as expectativas de investimento no setor, com as prorrogações antecipadas, o PAC fala algo em torno de R\$90 bilhões, R\$95 bilhões e que 90% desse investimento é privado. Nas prorrogações que já foram assinadas ou que vão ser assinadas agora, o FCA prevê investimentos de R\$30 bilhões. Para geração de outorga e indenizações é algo em torno de R\$4 bilhões, \$5 bilhões. E o nosso pleito é que esse dinheiro fique no setor, que esse dinheiro não saia do setor. Quando a gente olha outras iniciativas... Foi muito citada aqui a extensão da Malha Norte, da Rumo, não é, Senadora? A senhora conhece bem o projeto, é o maior projeto de infraestrutura do Mato Grosso...

A SRA. ROSANA MARTINELLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Isso.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - ... com mais de 4 mil pessoas empregadas. Eu vi um dado que me impressionou: acho que, no primeiro trimestre de 2024, quase 60% dos empregos gerados na construção civil foram para esse projeto, um projeto desafiador, com 100% de dinheiro privado.

Então, quando eu escuto que o setor ferroviário está acomodado, isso incomoda, isso me incomoda um pouco. Eu não acho isso. Eu acho que o setor ferroviário não está... Muito pelo contrário, o setor ferroviário vem investindo muito no

país, tomando muito risco - porque depende da carga, depende de quebra de safra, tem que ter carga para poder pagar esse investimento, depende-se de contratos de longo prazo para que esse investimento seja pago. Então, quando a gente ouve relatos de recusa, parece-me... Eu tenho dificuldade de ver verossimilhança nisso. Um setor que cresce 5% ao ano, que triplicou o volume de grãos, pode recusar, talvez, um contrato de *spot* - às vezes não tem jeito, uma locomotiva demora dois anos para ficar pronta, não tem concessionária de locomotiva ou de vagão.

Então, é natural. O compromisso da expansão do setor ferroviário tem que ser conjunto, com os investimentos da concessão, do poder público e também dos usuários. É um conjunto de atores que vão fazer isso virar realidade, porque os projetos são bilionários. Então, são R\$15 bilhões da expansão da Malha Norte; são R\$12 bilhões da Transnordestina; são mais R\$9 bilhões da Fico, que foi precificada em R\$2,7 bilhões, para renovação... Quem está pagando esses outros R\$6 bilhões? É o setor privado; é a prorrogação da Vale que está pagando isso, porque, quando saiu do TCU, com a precificação da Sicro, estava em R\$2,7 bilhões, um valor nitidamente subestimado. Há a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), enfim...

Então, acho que a primeira mensagem que eu queria colocar seria que o setor não está acomodado; muito pelo contrário, o setor investindo muito: em novas vias, em modernização das malhas, em comercialização de pátios, em sistemas de sinalização, em novos materiais rodantes. Então, é um setor que investe muito e que precisa do apoio do poder público. Acho que esse é um ponto superimportante para a gente colocar.

E os resultados estão aí: a movimentação dobrou. A produção aumentou em 150%, principalmente puxada pelo agronegócio. Agora, a gente cresce 5% ao ano, no transporte do agro; o agro cresce 10% - 9,4% que você colocou, não é, Elisângela? Ali, a média. Então, sozinho, não dá. A gente tem que ter um... É necessário ter mais gente trabalhando junto para que a gente consiga alcançar a potência do agronegócio.

Então, aqui mostra um pouco: isso veio com a expansão, também, do parque, da frota. O número de locomotivas triplicou, o número de vagões triplicou. E isso a partir de novas tecnologias, que consomem cada vez menos diesel, com menos impacto ambiental. E é um ponto, Senadora, que a gente sempre coloca nas discussões de ferrovia, quando a gente fala, em diferentes eventos: é impressionante como um país como o Brasil não captura as externalidades positivas da ferrovia para financiá-la. A gente pega, por exemplo, preço médio do transporte ferroviário. Chega ali em Santos e o ferroviário é um terço do setor rodoviário. Como é que não se financia o setor? O setor ferroviário emite 85% menos dióxido de carbono do que o setor rodoviário. O Brasil quer ser protagonista na discussão climática mundial. Como é que isso não está capturado? Como é que não faz parte dos compromissos do Brasil no Acordo de Paris uma mudança estrutural da matriz de transporte, com o setor ferroviário, com o setor hidroviário capitaneando isso? Esta deveria ser uma meta do país para o mundo: mudar a sua matriz de transporte.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. *Fora do microfone.*) - Uma das prioridades.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Uma das prioridades!

Para você ter ideia... Senadora, a gente olha prioridades. A gente quer mudar a matriz, a gente vai olhar gasto público. A gente tem hoje entre 20 e 25% - varia um pouquinho, depende de quem faz a conta - da matriz de transporte em ferrovias e 75% em rodovias. Como é que a gente vai virar isso então? Tem que ter investimento. Aí, quando a gente olha a execução de investimentos para transportes nos últimos cinco anos, 95% foram para rodovias e 5% para ferrovias. A gente vê desembolsos do BNDES nos últimos cinco anos: 75% foram para as rodovias e 25% para as ferrovias. Se a gente não virar essa chave, a gente não vai mudar. A gente não vai conseguir sair, a gente não vai conseguir aumentar a matriz sem recurso novo.

A gente olha, por exemplo, instrumentos importantes de financiamento climático que poderiam ser crédito barato para construir ferrovia. O Fundo Clima, por exemplo. A ferrovia não é elegível para o Fundo Clima, porque só é elegível se for uma ferrovia eletrificada, que é inviável no *heavy haul*, que é impossível no Brasil.

Então, acho que existe um... É necessário um acordar da política pública como um todo, do mais alto nível até os níveis mais operacionais da sua implementação para, de fato, termos um compromisso do país em mudar essa realidade, porque sem recurso, sem financiamento, com financiamento caro, a gente vai ter uma dificuldade muito grande de virar esse jogo.

Porque as ferrovias... Aí é importante o potencial que a ferrovia tem. A gente viu aqui, uma boa parte da malha está abandonada. De fato é assim, tem um terço da malha que não opera, uma malha que remonta eu acho que a mais de um século. Talvez o Bernardo, que conhece mais a história, o Baldez, o Pagot possam me corrigir, mas temos malhas centenárias. Apesar de termos algumas dessas malhas centenárias com operação de primeiro mundo, como a Vitória a Minas, uma ferrovia de bitola estreita, que movimenta 100 milhões de toneladas de minério, um padrão mundial, grande parte dessa malha é inviável. A gente tem que ser pragmático: vamos fazer o que com ela? Vamos devolver? A que custo?

Esse dinheiro vai para onde? Vai para a ferrovia ou vai para pagar custeio? Porque as ferrovias que, de fato, funcionam no Brasil operam muito bem. Óbvio que a gente tem muito a avançar ainda, melhorar a *transit time*, melhorar a velocidade média de percurso. Está tendo muito investimento para isso, em ampliação de pátio, em integração com o porto, até porque a ferrovia sozinha não faz tudo, o porto tem que responder. Então os investimentos ferroviários têm que ser casados com os investimentos portuários.

Mas hoje, em nível de acidente, por exemplo, houve uma redução brutal dos acidentes desde o processo de desestatização, foi em mais de 85% a redução. Hoje o padrão de acidentes nas ferrovias brasileiras é o mesmo das ferrovias americanas, das *class I* americanas. A mesma mensagem se dá para o consumo médio de combustível. O nosso consumo médio de combustível é até menor do que o das *class I* americanas. Lógico, porque a gente tem que... Existe um incentivo natural muito grande para reduzir. O diesel é o maior insumo, o principal insumo do transporte ferroviário. As empresas de ferrovia são as maiores compradoras de diesel do Brasil. Então, quanto menos diesel você gasta, mais eficiente é a sua operação, existe um incentivo muito grande para isso.

Mas acho que a segunda mensagem que a gente deixa é que as ferrovias que de fato funcionam, que têm investimentos, operam muito bem. Elas têm que operar bem para ter competitividade. A gente quer ser cada vez mais competitivo. Não é interesse de nenhuma concessionária de ferrovia ter custo alto, não ter demanda, não atender cliente. Isso não faz o menor sentido. É muito dinheiro que é gasto para não ter retorno.

E aí - e talvez já vai terminando aqui um pouco do tempo - eu acho que a principal mensagem que a gente vem discutindo aqui, ao longo do tempo, é como é que a gente muda esse quadro, esse quadro em que a gente compara o Brasil com outros países do mundo em relação ao nosso potencial ferroviário. Isso foi mostrado de diversas formas pelos diversos atores. Então, como é que a gente aumenta a nossa densidade ferroviária para chegar ao patamar, como está no gráfico à direita, da Austrália, da Rússia, da Argentina, do Canadá, da Índia? O Secretário bem colocou a revolução que a Índia está fazendo - não é, Leonardo? - no transporte ferroviário com investimento, um plano de dezenas de bilhões de dólares. Então, como é que a gente chega a esse patamar, para, de fato, mudar essa matriz? É uma matriz que está aí, hoje, em 20%, 25%; e, se a gente tira o minério, como o Bernardo bem colocou, é muito menor. O minério de fato...

Agora, qual o meu receio? A gente não pode querer incentivar as outras cargas em detrimento das que existem. Não é para existir uma competição entre cargas. Acho que esse não é o objetivo do país. O país precisa transportar minério...

(*Soa a campanha.*)

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO (Para expor.) - ... a gente tem que transportar os nossos grãos. E, por óbvio... Pelo contrário, porque são essas cargas que, muitas vezes, permitem, como o Bernardo bem colocou, que outros tipos de mercado possam ser transportados pelos trilhos. A gente vê, por exemplo, o que está sendo feito em contêiner. Ainda é muito pouco o transporte em contêiner, mas se multiplicou por mais de 100 desde as concessões. Hoje, já se faz algo como 700 mil TEUs. É pouco ainda perante o que o Brasil faz, mas só se faz isso porque existem outras cargas que pagam a construção de uma ferrovia de padrão mundial, que dão *transit time*, que permitem fazer terminais multimodais. Então, existe um dever de casa muito grande para a gente fazer até chegar a sair desses 20% e chegar a algo como 30%, como 40%.

Mas talvez, Senadora, a principal mensagem que eu gostaria de deixar nesta discussão é que eu acho que esse desafio precisa da união de vários esforços. Eu acho que as concessionárias sozinhas não vão fazer isso. Elas não vão fazer isso desalinhadas com os usuários; muito pelo contrário, a gente existe para atender os usuários, para atender a carga. A ferrovia só existe para isso. Então, é necessário, eu acho, que todos sentemos juntos e trabalheemos juntos - setor público, setor privado e os usuários, com apoio do poder político, do Senado, da Câmara, Poderes Executivo e Judiciário - para viabilizar isso, tirar os empecilhos da ferrovia e não colocar mais. Eu acho que isso é um pouquinho da principal mensagem que a gente coloca, agradecendo mais uma vez o convite e me colocando aqui à disposição para o debate e para qualquer pergunta que vier.

Muito obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigada, Davi.

Agora, com o uso da palavra, o Luiz Baldez, Presidente da Anut (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga).

O SR. LUIZ BALDEZ (Para expor.) - Obrigado, Senadora, por nos convidar a participar desta audiência pública.

Um abraço a todos os colegas.

Eu queria só lembrar, Senadora, duas referências: que eu conheço o Bernardo há cem anos (*Risos.*) e que o Barreto falou que a ferrovia é centenária e me olhou... (*Risos.*)

Eu quero chegar aos cem, não é? É o meu objetivo, mas ainda não consegui chegar lá.

O aspecto que eu trouxe aqui... Eu trouxe alguns eslaides, que vão ficar à disposição - provavelmente não passarei todos -, para mostrar, primeiro, que as posições, as análises do André, do Bernardo, da Elisângela e as minhas são muito parecidas, porque a dor do usuário é a mesma. O que nós precisamos talvez é de uma coisa que todos querem, não é só o usuário: é a chamada previsibilidade. Você vê agora, no caso da FCA, o trecho Minas-Bahia. Nós temos várias empresas que estão "com o cabelo em pé", até estavam lá na audiência pública, dizendo: "O que vai ocorrer com esse trecho?". Conversei, inclusive, com o Secretário, para confortar aquela turma, que acabou de fazer investimentos milionários. Fizeram um novo forno lá de R\$500 milhões. Estou falando da Magnesita. E eles estão sem saber, porque o que está dito é que até o ano que vem tem, e depois? Quer dizer, essa imprevisibilidade, essa descontinuidade é que cria o que eu chamo de insegurança logística. Como é que eu faço o meu planejamento de longo prazo numa insegurança dessas?

Veja o que a Elisângela apresentou ainda agora - nós temos pequenas diferenças de números: esse é aquele tal dos 30 mil quilômetros que eu concessionei, lá em 1996 e 1997. Em 2018, eu cheguei a 12 mil quilômetros. Hoje estou perto de 10 mil quilômetros, em plena operação. Os outros 18 mil quilômetros estão no processo - aí essa insegurança logística de que eu falei - de devolução, sem nós sabermos o que vai ocorrer. Então, quando eu coloquei ali "E o futuro?", essa é que é a verdade.

Uma de nossas empresas da área de siderurgia, tivemos uma reunião recentemente, disse que estava com um projeto de expansão, um novo autoforno, inclusive analisando localização. Qual era a variável de decisão? Logística. Como é que ele tira o produto? Porque autoforno, depois que você ligou, não desliga mais. É aço e gusa jorrando, que têm que ir para algum lugar. É com essa insegurança que nós temos dificuldade.

Segunda coisa: esse é o trabalho do TCU. Este último foi um trabalho portentoso, um trabalho muito bem-feito. E o que ele faz basicamente é um diagnóstico do mercado doméstico ferroviário. No final, ele diz que o problema não é só alocação de recursos, como ele está dizendo - isso é conclusão do relatório -: não estão ligados apenas à disponibilidade financeira. É uma variável? É claro, importante e que precisamos resolver. E também: ausência de uma política setorial que defina objetivos e metas para o setor; eixos prioritários; projetos e estudos de viabilidade; priorização de projetos; insegurança jurídica e regulatória. Esse é o quadro que... Portanto, o nosso trabalho é multifacetado. Ele não é só a questão financeira em si.

Um outro ponto é a visão que nós temos, como está ali embaixo - eu vou só ler a visão do usuário, tá? -, para o setor ferroviário. Está dito: a gente olha o setor como uma operação monopolizada; o mercado controlado por poucas empresas; tarifas relativamente elevadas, porque se aproximam do rodoviário, apesar de ter uma relação de custos muito favorável para a ferrovia; os serviços muitas vezes são inadequados - o conceito de serviço adequado inclusive é um conceito legal, mas ele teria que ser tecnicamente regulamentado pela ANTT; problema de oferta de capacidade, exatamente porque, foram falar, há até recusa de carga; e assim por diante. Essa é a nossa visão, aquela que nós temos do setor. Como a gente corrige um pouco isso? O André Nassar falou: "As comissões tripartites". Essas comissões unem os três atores, se elas funcionassem mesmo como devem funcionar, seria ótimo para nós debatermos. A visão da ANTF, do Davi Barreto, está corretíssima. Eles investem, eles fazem isso... Aí nós não percebemos isso. Por quê, hein? Esse é que é o ponto. É preciso - e nós já conversamos muito com a ANTF - sentar com o setor. E a comissão tripartite formaliza, mas as comissões não dão um passo adiante.

Bom, esta aqui vocês conhecem, é a nossa matriz. Aqui é um conceito.

Como é que nós imaginamos que poderia haver a exploração da ferrovia? Na exploração da ferrovia, como foi bem lembrado pelo Bernardo, a via pode ser monopolizada, o transporte não.

Por que eu só tenho um operador transportando uma carga? Por que eu não tenho dois, três, quatro? Foi previsto o agente transportador ferroviário desde 2014, que era o antigo operador ferroviário independente. E até hoje nós não conseguimos avançar na matéria. Tem alguma razão, e nós precisamos analisar.

Veja aqui a questão da evolução do transporte. Você vê que, em 2018, nós movimentamos 570 milhões de toneladas. Em 2023 e 2024, e em 2022, mais ou menos em torno de 500 milhões, 530 milhões de toneladas. Portanto, eu reduzi a movimentação. Por que eu reduzi a movimentação, se a gente diz que tem tanta carga e até recusa de carga? É um negócio que a gente precisaria também sentar e analisar.

E a outra questão: você vê ali, a barra de baixo é minério de ferro. Você vê que o minério é que comanda a disponibilidade e capacidade ao mercado, porque as outras cargas todas ficam na faixa de 130 milhões, 140 milhões de toneladas por ano, num mercado de 2 bilhões e tantos milhões de toneladas que se movimentam no ano.

Aqui, foi o efeito do ambiente legal. Veja o ambiente legal: nós temos leis, nós temos decretos, nós temos prorrogação, nós temos tudo, e a produção está praticamente a mesma.

Este é um outro problema: aquela visão do setor ferroviário em que nós temos a distância média percorrida de 700km, uma densidade pequena, como já foi... e o modelo é de exploração vertical.

Bom, como a gente poderia construir o futuro? Para a construção do futuro, nós temos que definir os parâmetros que nós queremos alcançar no futuro. Se a gente não sabe nem para onde a gente vai, que futuro a gente vai construir? Por exemplo, nós temos 12 mil ou 15 mil quilômetros em plena operação. Eu preciso de 50 mil quilômetros. Portanto, eu tenho que construir 35 mil quilômetros.

É claro que isso eu não construo em uma geração, mas eu tenho que ter passos intermediários para eu chegar lá. Eu tenho inoperantes 18 mil. Eu tenho que ter zero, e aí tenho que tomar uma decisão: erradica, faz turismo, recupera e opera. Nós temos que ter este plano de longo prazo com indicadores que a gente pudesse ir acompanhando ao longo do tempo, até para corrigir os indicadores.

A velocidade média nossa é de 18km/h; tem que ser de 50km/h, 40km/h. Então, talvez a gente precise olhar o futuro, mas olhar o futuro tentando desenhar o futuro. Não é só dizer: "Ah, eu preciso melhorar as ferrovias". Eu tenho que desenhar o futuro em que eu quero chegar.

Quanto às comissões tripartites, eu vou deixar aqui como uma sugestão à Senadora, ao Senado, a esta Casa, como nós olhamos o que deveria ser a comissão tripartite. É o melhor ambiente que já se construiu. Infelizmente, não alcança seus objetivos. Eu acho que se a gente conseguisse ter aquele portfólio de atribuição básica da comissão, nós daríamos à comissão a condição de ela ter o relevante papel.

Aqui, essa questão de que eu falei ainda há pouco. Nós temos que dividir o problema. Se nós temos um problema, temos que dividi-lo em pedaços, porque cada pedaço tem a sua solução própria: os trechos inoperantes, as autorizações que estão aí até agora e que não conseguem avançar, as novas concessões, as renovações contratuais que estão em pleno... o cenário atual em que a gente precisa ter melhorias operacionais, o ambiente regulatório. Quer dizer, a gente divide, porque cada pedaço desse tem a sua solução própria, o seu encaminhamento próprio.

Este é um quadro que foi feito pela Anut sobre como a gente olha o desempenho econômico-financeiro do setor ferroviário. Veja, é um setor altamente equilibrado, e é assim que tem que ser. Você vê que todos os indicadores que tem ali são indicadores de robustez financeira, de capacidade de investimento. Portanto, nós não temos problemas de ter um setor que a gente possa imaginar que esteja prestes a falir, que precisa de aporte público, nada disso. O setor está bem financiado pela carga.

Aqui, é um pouco o olhar para o que nós temos até 2030. Vejam o que nós temos até 2030. Nós temos a Fiol 1, a Fico, a Ferrogrão, quando sairia.

Quer dizer, até 2030, provavelmente nós vamos ter somente a Fico-Fiol pronta, operando.

Aqui, é o último eslaide, só para mostrar o seguinte: nós fizemos uma simulação interna com crescimento da economia a 2,5% ao ano. O crescimento da demanda é um pouco inelástica. Ela tem autonomia de crescimento.

Com a demanda, a partir de 2,4 bilhões de toneladas, que é quanto a gente movimenta hoje, crescendo 1% ao ano...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ BALDEZ - ... portanto, em 2035, nós teríamos uma movimentação de quase 2,7 bilhões de toneladas; ou seja, vamos agregar, até 2035, algo como 300, 400 milhões de toneladas à nossa economia.

Aí nós vamos ver: bom, como é que vai crescer o setor ferroviário? Está ali.

Inclusive, eu coloquei Ferrogrão até 2035. Estão todas ali.

Quem diz que eu tenho 100 anos tem razão, porque eu não estou lendo direito daqui, não.

Ali, tem Fiol, Fico, Ferrogrão, mas elas são insuficientes.

Portanto, eu preciso, para eu ter 35% da matriz de transporte em 2035, colocar 300 milhões de toneladas de carga para movimentar no setor ferroviário.

Aí eu chego à seguinte conclusão: para alcançar 35% da matriz de transporte, é preciso, primeiro, agregar esta capacidade, 300 milhões. E eu estou considerando uma densidade de transporte de 50 mil toneladas por quilômetro de via, que é a densidade média hoje, que é 530 milhões em 12 mil quilômetros. Com essa conta, eu tenho que implantar seis mil quilômetros de nova ferrovia. Aparentemente, o secretário falou 6,25 mil quilômetros. Quer dizer, nós não combinamos esse número. É a mesma lógica. Seriam seis mil quilômetros.

Só que, no nosso caso, nós consideramos R\$20 milhões por quilômetro, o que daria R\$120 bilhões, que levaria, no nosso cronograma, 20 anos para serem construídos.

Portanto, o que talvez precise hoje é: primeiro, como é que eu modelo esse futuro? Primeiro, a lei das PPPs, porque a Lei das PPP atual não é atrativa porque ela é uma contribuição pecuniária por 30 anos. É uma insegurança financeira brutal e eu acho que o Tesouro Nacional vai, todo ano, colocar aquele valor no meu fluxo de caixa.

Segundo, interoperabilidade. Isso tem que ser uma obrigação para a integração modal. Não poderia ser uma liberalidade do concessionário.

Terceiro, compartilhamento, priorizando o direito de passagem.

Quarto, eu tenho que ter um programa de recuperação de trechos, esses 18 mil abandonados, até para a gente, apoiando a ideia da Elisângela, acabar com esse negócio de 30 mil. Não tem 30 mil mais. Não tem mais 30 mil quilômetros de vias. É 10, 12, 15, e olha lá.

Por último, a viabilização das autorizações. Não é possível que a gente faça uma bela lei, chegamos a centenas de pedidos e não tem um funcionando, ou pelo menos em implantação. Tem alguma coisa errada.

De forma que eu agradeço, como representante dos usuários, Senadora, e fico à disposição dos senhores. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigada, Baldez.

Agora, com a palavra, o Senador Fernando Farias.

Por gentileza.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Muito obrigado, Senadora Rosana.

Quero dizer aqui: Leonardo, a carga está pesada, não é? (*Risos.*)

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas é para isso mesmo que a gente fez esta reunião.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - É para isso mesmo que a gente está aqui.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Justamente, Senador, para discutirmos e atualizarmos esses dados. E todos nós - não é? - passarmos, realmente, para o Governo as nossas dificuldades, os nossos anseios.

Muito bem colocado, Senador.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Dizer que todos nós precisamos de ferrovia, não precisa nem dizer isso. Desde pequeno, a gente já nasce e, depois que cresce um pouquinho, já tem um trenzinho andando, não é? Então todo mundo é ligado em trem. Mas, como disse o Barreto, fazer ferrovia é caro. É caro e os donos de concessões têm que viabilizar essa coisa.

Chamou a minha atenção aqui o da Abiove - o André, não é? - que saiu. Ele falou que o agro é sazonal, não é? É sazonal. Realmente é sazonal. Todas as *commodities* assim são sazonais.

Eu entendo um pouco do setor do açúcar, em que, quando você vai montar uma indústria, você já começa fazendo a estocagem. Eu não sei como é essa conciliação no agro.

Então, acho impossível você ser o dono de uma concessão, estar *full time* ali por seis meses e seis meses parado, não é? Então isso é complicado.

Talvez uma conciliação aí de estocagem, antes de plantar 10 mil hectares, 20 mil hectares... Vamos estocar para poder fazer essa conciliação e viabilizar a concessão, que é muito cara, não é?

Então, quero chamar a atenção para isso. Isso ocorre no setor do açúcar, é fácil.

No agro, já, já, vai ter outro problema, vamos dizer assim. Estão construindo um projeto muito bonito que é essa história do álcool de milho, não é? Isso aí é um negócio fabuloso, grandioso, para o agro e para o meio ambiente, essa coisa toda.

Eles não têm estoque de álcool. É entrando milho e saindo caminhão de álcool. Entrando milho e saindo caminhão de álcool. Já, já estoura um problema, quanto o que já existe hoje do milho e da soja, não é?

Quero chamar só a atenção para isso.

E, Leonardo, leve essas mensagens aí, você e o Santório - o Presidente Lula está apoiando muito o Ministério do Transportes, com a energia do nosso Renan -, para conciliar essas coisas.

Era isso.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Obrigada, Senador.

Agora, com a palavra, Luiz Antonio Pagot, consultor da Ampa (Associação Mato-Grossense dos Produtores de Algodão). Centenário, também, já, no ferroviário, não é? Já com o conhecimento profundo - não é, Pagot?

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT (Para expor.) - Bom dia, bom dia.

Quero começar com essa sua alusão, ilustre Senadora, cumprimentando também o ilustre Senador Farias, não é?

A importância de se ter essa idade é que a gente já viveu muita coisa e já fez muita coisa.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - E tem conhecimento, não é?

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - E tem conhecimento, e vamos fazer muito mais, viu, Bernardo? Não pense que nós estamos sossegados aí, estamos falando sobre novas ferrovias. Entendeu?

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Tem muito pela frente, não é, Bernardo?

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - E, Senadora, especialmente no meu caso - e a senhora me conhece bem, não é? -, eu já...

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Conheço.

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - ... fiz um acordo com quem manda de que eu vou trabalhar até os 88 anos. Depois, eu não sei o que eu vou fazer, mas, até os 88 anos, eu vou falar como o Zagalo: "Vocês têm que me aguentar".

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Mas é bom que a gente tenha pessoas como você, Pagot: perseverante e com conhecimento de causa.

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - E obviamente eu quero ver essa Ferrogrão apitando o trem, lá em Sinop.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Com certeza!

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - Podem ter certeza disso.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - A luta é grande, não é?

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - Todo mundo explanou muito bem, apresentou dados, fez algumas sugestões e reivindicações, o Governo tem um plano de trabalho, mas eu queria colocar assim um primeiro ponto, que é o seguinte: nós vivemos na regra do sapo, de pulos, porque não temos um projeto de Estado, temos projeto de Governo.

Nós aqui trabalhamos juntos na linha de frente de alguns projetos importantes para o Brasil e nós fomos evoluindo até um ponto. Aí entrou um outro Governo, e, durante quatro anos, praticamente o setor de infraestrutura ficou abandonado, sem receber investimentos, sem projetos especiais, sem se conseguir ampliar a oferta de malha rodoviária ou ferroviária. Entendeu? E aí vem, de novo, outro Governo: "Bom, agora vamos fazer a retomada". Certo?

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Claro.

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - Não devia acontecer assim.

Nós temos que encontrar no Congresso Nacional regras definidas para ter programas de Estado, não programas de Governo, para parar de viver esse pulo do sapo: está com vontade, pula; não está com vontade, fica quieto, não é? Então, essa descontinuidade é muito ruim, até porque o setor do agronegócio só evolui e vai continuar crescendo.

No ano passado, em 2023, nós transportamos, só do agro - não do conjunto, só do agro -, 320 milhões de toneladas. Foram 7,711 milhões viagens de carreta, utilizamos 265 mil carretas para fazer isso e com uma ineficiência de 40%, e, mesmo com essa ineficiência de 40% - e aí, Davi, eu rebato um assunto seu -, não são 30% de diferença entre transporte ferroviário e rodoviário, são 5% de diferença. A muitos clientes meus eu sugiro, inclusive, que eles façam e refaçam as contas, e muitos estão preferindo ir pelo rodoviário a ir pelo ferroviário, porque por um, em 48 horas, você está no porto; pelo outro, você demora, no mínimo, nove dias, conforme de onde sai a carga. Certo? Então, isso é um problema bastante sério.

Vamos fazer um recorte com o setor do algodão, que cresce, cresce e cresce. O ano do algodão é de setembro a setembro, e, nesse ano do algodão de setembro a setembro, nos três últimos anos, fizemos de média a exportação de 100 mil contêineres HC-40: 94%, de 100 mil contêineres, pelo Porto de Santos, 94%, e os outros 6% pelos demais portos nacionais. E detalhe: agora, nessa próxima safra de setembro a setembro, que começou agora, vão ser 130 mil contêineres para exportação, 130 mil.

Nos últimos três anos, nós não conseguimos chegar a 30% transportados pelo transporte ferroviário; não conseguimos, tentamos de tudo; não conseguimos, por causa dos gargalos portuários, por causa de questões de inspeções, por causa de questão de legislação, burocracia excessiva, problemas nas malhas, entendeu? E não conseguimos avançar.

Então, este é um problema que nós precisamos superar: a operacionalidade das vias ferroviárias. Estão concessionadas, mas temos que ter uma melhor operacionalidade. E, para se ter essa melhor operacionalidade, principalmente na exportação, nós precisamos melhorar os gargalos portuários que ainda existem.

Podíamos ter uma maior oferta nos grãos - soja, milho, farelo -; podíamos ter uma maior oferta, só que temos problemas sérios no gargalo ferroviário. Quando a gente chega com aquela composição ferroviária ao porto, nós não conseguimos descarregar ou demoramos alguns dias para descarregar. Apesar de ter uma quantidade grande de terminais nos portos, ainda temos problema de gargalo nos portos; e, obviamente, também temos problemas sérios de gargalo rodoviário, filas contínuas e intensas.

Então, esse olhar específico sobre as questões das ferrovias tem que ser ampliado, porque você tem que olhar o todo; tem que olhar de onde se capta a carga - a origem -, o destino, que é o porto para onde essa carga siga, e os problemas que o porto tem.

Ontem, por exemplo, estava conversando com o Governo do Estado do Paraná, para, por favor, nos ajudar a resolver um problema no Porto de Paranaguá, porque faz mais de dois anos que estamos aguardando um ramal ferroviário no TCP. E aí fica uma discussão entre o porto e o concessionário, no Terminal de Contêineres de Paranaguá, de quem vai fazer o investimento, de quando vai fazer o investimento.

Então, eu estou pedindo, pelo amor de Deus, que esse ramal ferroviário seja feito até o ano que vem, para a gente conseguir chegar com a carga de algodão a Maringá, ou a Cambé, ou a Rolândia, colocar no trem e levar para Paranaguá, porque possibilidade de levar pelo trem nós temos, só que não temos acesso ao porto.

São Francisco do Sul parece uma lenda, não é? A história da ferrovia no Porto de São Francisco do Sul virou lenda, porque não se consegue terminar aquela obra, como também o contorno ferroviário do novo acesso rodoviário para o porto. Tanto lá em São Francisco do Sul tem o problema do acesso ferroviário...

Então, a autoridade, seja a Infra S.A., seja o Ministério dos Transportes, seja a própria ANTT, tem que se debruçar sobre esses assuntos e resolver essas questões, definitivamente. "Não, o nosso governo está fazendo isso, o nosso plano está fazendo isso"; mas aqui foi falado que temos algumas ações pontuais - certo, Baldez? - que podem ser resolvidas imediatamente. É questão de se sentar ao redor da mesa e dar prazo, e, se não der prazo, a multa come para todo mundo, entendeu? E, se aquele agente não está contribuindo com o processo, troca o agente.

Nós temos, Leonardo, na Esplanada dos Ministérios, só do último concurso de engenheiros, 500 especialistas na Esplanada dos Ministérios, que estão espalhados por aí; a maioria absoluta no setor de apoio, não no finalístico, não contribuindo decisivamente para o Governo, para que, efetivamente, essas leis, esses projetos e esses processos consigam acontecer.

E, aí, o que o Governo faz? Contrata; contrata o BNDES, contrata a CAF, contrata não sei quem, para fazer projetos que o próprio corpo de engenheiros podia estar fazendo; porque não se tem esse olhar de projeto de Estado, tem-se sempre esse olhar de projeto de governo. "Ah, entrou o governo, então troca tudo, passa para cá e para lá, não sei o quê e tal"; e a descontinuidade acontece.

Então, eu acredito que esse seja um dos maiores pecados que nós estamos cometendo com a infraestrutura nacional. E, só para dizer, Davi, não estou brigando contigo, não.

Nós vamos apresentar, daqui a 60 dias, um projeto, para o Governo, de investimentos de R\$240 bilhões em dez anos, sendo R\$120 bilhões nos primeiros cinco anos e mais R\$120 bilhões nos outros cinco anos, para rodovias, porque é por aí que passa o grande transporte de cargas nacional, vai continuar passando. E, se nós não fizermos esse investimento, nós vamos entrar em um apagão logístico, e os custos de frete, que já estão um absurdo, vão ser praticamente dobrados.

Senador, em 2030 - não é aquela historinha de 2035 -, só o agro vai estar transportando, pelas rodovias nacionais, 450 milhões de toneladas. E aí não serão 7,7 milhões de viagens, serão 10 milhões de viagens; e aí não serão 265 mil carretas, serão 400 mil carretas. Vão passar por onde, se nós não temos nenhum projeto consistente de novas rodovias no Brasil, ou de duplicação de rodovias, ou de implantação de interseções, e assim por diante?

Então, nós estamos caminhando para um apagão logístico, estamos caminhando para dobrar o preço do frete, estamos caminhando para essa ineficiência de 40%, por conta de rodovias precárias, de Pare e Siga, de uma série de questões, de gargalos portuários, de falta de motorista, de problemas na legislação com os motoristas, porque agora nós estamos aqui... Todo o setor está acompanhando atentamente o STF com a nova lei dos caminhoneiros, porque não pode um caminhoneiro

trabalhar 15 dias e ficar 15 dias em casa. Nem ele quer, Baldez, porque ele não ganha dinheiro para pagar a prestação do caminhão dele.

Nós já conseguimos seis votos favoráveis. Nós estamos extremamente preocupados com isso, porque, se nós não fizermos, na modulação, pelo menos nove votos, nós praticamente vamos estar derrotados. Então, nós temos que encaminhar isso para que seja de forma consistente, uma nova legislação sobre isso, que permita que o caminhoneiro transporte, o motorista de caminhão transporte. Nós queremos segurança para ele, nós queremos conforto para ele, nós queremos que ele consiga sustentar a ele e à sua família, certo? Agora, trabalhando 15 dias por mês não tem como. E, aí, se prevalecer essa lei, vamos precisar de mais caminhões, vamos precisar de mais motoristas, não tem nem caminhões para serem entregues, nem motorista suficiente para poder dirigir esses caminhões.

Então, vamos continuar, sim, batendo na questão do transporte rodoviário, que é fundamental, mas, obviamente, também, precisamos ter os investimentos. E aí eu concordo com a necessidade de o BNDES, por exemplo, ter uma linha especial de crédito para ferrovias. Isso é benéfico, isso é saudável, isso é geração de emprego e renda, isso é muita gente que vai trabalhar, e o BNDES pode muito bem fazer isso.

Você falou bem da questão do Fundo Clima. Nós podemos, através do Fundo Clima, financiar... Põe BC nessas locomotivas, está enquadrado no Fundo Clima. Não tem BC nos caminhões? Põe BC nas locomotivas, está enquadrado, é só encomendar motores um pouquinho diferentes. E, obviamente, nós vamos atingir todos os padrões de sustentabilidade. Obviamente, nesses 18km/h, não vai ter problema nenhum para nós termos locomotivas, ou a diesel ou a BC, porque os gargalos vão continuar. A maioria das nossas locomotivas tem que atravessar cidades, tem problemas sérios ao atravessar cidades, tem os gargalos portuários que não conseguem ser eliminados.

Vejam: aquela nova pera ferroviária para atender todos os terminais lá de Santos, há quanto tempo se discute isso? Há 20 anos se discute isso, e não consegue ser implantada. Agora, três concessionárias fizeram um acordo, e ainda não têm as novas rotas para chegar aos portos. E, obviamente, tudo só aumenta: a produção nacional aumenta, as demandas internacionais...

E, Senadora, nos últimos 18 meses, o Governo brasileiro... Eu prefiro ficar com esse 72, dizem que já é 90, mas esse dado de 72 é confiável, eu consegui lá na Apex: 72 novos destinos foram alcançados pelo Brasil. Não quer dizer que sejam países. Porque, às vezes, num país, você vai para quatro destinos, dois destinos. Então, 72 novos destinos. Estamos exportando um pouco de tudo. Não é só soja, ou milho, ou farelo, ou café, ou açúcar. Estamos exportando couro, estamos exportando madeira tratada, estamos exportando frutas em abundância. O Brasil está escalando como grande exportador mundial de frutas, que é uma coisa em que a gente tinha barreiras e mais barreiras. Estamos escalando isso. Estamos exportando café como nunca. Açúcar... Estamos exportando açúcar como... Tem falta de açúcar. Tem muita gente que me pede: "Me arrume uma cota", não tem como arrumar, tem problemas.

Obviamente, esse um pouco de tudo cria uma situação confortável para o setor ferroviário, mas o setor ferroviário não está com esse olho que precisa estar na carga geral, a que chamou a atenção aqui o Bernardo Figueiredo. E, realmente... Por quê? Agora, não adianta também querer transportar essa carga geral se você, de caminhão, demora 48 horas, ou 36 horas, ou 24 horas, e pelo trem você demora dez dias, porque você não atinge objetivos, o custo financeiro é muito alto, e, no Brasil, sempre o custo...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - ... financeiro é pensado, é analisado.

Aqui fica, então, a minha observação, que eu acredito que seja pertinente pela experiência que eu tenho com essa questão de projeto de Estado e não projeto de Governo.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Obrigada, Pagot. Agora, com a palavra *(Fora do microfone.)*,

Alessandro Baumgartner - Baumgartner, chique. *(Risos.)*

O SR. ALESSANDRO BAUMGARTNER (Para expor.) - Obrigado, Senadora.

Primeiro, bom dia a todos. Bom dia, Senadora Rosana. Bom dia, Senador.

Aqui se falou bastante com relação à necessidade de política pública para ferrovia. Eu acho que esse é o grande ponto, e a gente basicamente concorda com esse processo, com essa necessidade. Eu vou só puxar um pouquinho para a nossa área, que é a regulação, que a gente tem algumas coisas andando de maneira bastante efetiva.

Eu chamo a atenção para a regulação que a gente está fazendo do chamamento público. O chamamento público vai dar vazão a essa preocupação que o Leonardo bem colocou, que o Leonardo tem colocado, que é a gente conseguir dar destinação a essas áreas que estão inutilizadas ou subutilizadas das ferrovias, porque ela abre a possibilidade de a gente colocar isso para o mercado e trazer novos atores a esse processo, ainda que esses trechos não tenham ainda sido devolvidos, nos quais a gente tem apenas a intenção de devolução das concessionárias.

Nesses dois processos grandes que a gente está discutindo agora, que são da FTL e da FCA, as devoluções de trechos são bastante grandes. Eu acho que aí a gente tem uma quantidade de trechos que a gente vai conseguir colocar no mercado e aí verificar se existe efetivamente a vocação ferroviária para esses trechos ou não. Se existe, a gente vai ter um ator privado interessado em fazer. Se não existe, a gente efetivamente desativa e parte para aquilo que se diz, esse trecho deixa de ser contado dentro da nossa malha ferroviária.

Eu acho que esse é um projeto que é importante, é um projeto rápido. A gente, até o final do ano, estará com essa regulamentação pronta, ou seja, pronta para colocar e já aberto a receber *input* de quem se interessar por essas áreas do Ministério, etc. Eu acho que esse é o grande caminho para dar a destinação para essas áreas que estão inutilizadas ou subutilizadas.

A gente concluiu também a formatação da regulação das autorizações, das novas autorizações e cabem também, como a Elisângela bem colocou, para os trechos existentes. A gente pode ter projeto de autorização para trecho, para a utilização de trechos, ou seja, desses trechos subutilizados também, então a gente está... Essa regulamentação está pronta, foi publicada nesta semana, sexta-feira, se não me engano, foi publicada a atualização da resolução, isso já está funcionando.

A gente tem a questão do ATF de cargas, como bem colocou o Baldez, é um instrumento importante, já está regulamentado. O que a gente não tem ainda são interessados, a gente não tem processos em andamento para ATFs dentro da ANTT, nada pujante. Eu acho até importante colocar a questão, colocar para o mercado, colocar para os usuários, tem muita gente; são usuários grandes da Anut, que podem resolver problemas próprios através desse processo do ATF.

Eu acho que é importante chamar essa discussão porque já existe a regulação, o instrumental já está colocado, o que a gente precisa é trazer os interessados para fazerem esse processo de ampliação de serviço. A gente está trabalhando na regulamentação do serviço adequado. A gente vai terminar até o final deste ano a proposta para ser colocada em audiência pública. É uma questão que o setor, principalmente os usuários, tem pedido bastante, então a gente está terminando até o final deste ano essa proposta para colocá-la em discussão. Acho que já vai ampliar o debate desse processo que é importante.

Com relação ao controle, ao CNSO, que foi aqui falado algumas vezes, a gente tem, todo mundo sabe, uma dificuldade. A ANTT tem uma dificuldade orçamentária bastante importante. O nosso orçamento tem decrescido nos últimos anos de maneira bastante forte, mas agora, com a regulamentação que a gente fez neste semestre também do RDT, a gente está conseguindo colocar para frente o projeto de atualização de sistemas, que é o que a gente precisa fazer porque as concessionárias têm a informação, mas a ANTT não tem a capacidade de recebê-las ainda.

Então, a gente está trabalhando nesse processo de atualização dos nossos sistemas para poder receber essa informação e ter o CNSO completamente atuante. A gente tem todas as informações que são necessárias nesse processo. A gente conseguiu destravar isso agora nesse período.

Eu queria... Pena que o André não está aqui, mas eu queria - só agora para finalizar - falar sobre as duas situações que o André colocou e que a gente tem ouvido sistematicamente que é a recusa de carga e a questão de indicadores insuficientes.

A gente trouxe a Comissão tripartite para Brasília, agora neste semestre, porque ela era feita lá na ponta e o que a gente percebeu é que o representante da ANTT que estava participando desse processo lá na ponta não se sentia com autoridade suficiente para dar andamento a nenhum dos processos. Então a gente trouxe esta comissão tripartite para Brasília. E eu tive a possibilidade de participar de uma primeira rodada, a minha primeira vez, eu assumi há pouco tempo essa função. E o que eu percebi, coloquei para o Baldez, coloquei para o representante da Abiove, é que a gente precisa para agir, para poder dirimir questões, de propostas bastante efetivas, elas têm que ser objetivas, eu tenho que ter problemas objetivos a serem solucionados.

Essa questão da recusa de carga, por exemplo, a gente ouve que existe recusa de carga. Onde? Por quem? Quanto? A gente não tem essa informação. Quando a gente vai para as concessionárias, a informação é a que o Davi colocou aqui agora: eles não recusam cargas, porque não teria muito sentido recusar carga. A gente precisa de alguma coisa mais efetiva, e eu coloquei isso nas nossas reuniões, ainda que não expondo os reclamantes, a gente precisa de uma coisa mais sólida para poder trabalhar.

É a mesma questão dos indicadores. Esses indicadores *transit time*, os indicadores de saturação, estão disponíveis no *site* da ANTT. Agora, se eles não estão disponíveis da maneira como a Abiove gostaria de ver, a gente precisa saber o que se quer mudar na forma como esses dados são colocados, para a gente poder verificar se a gente pode e consegue fazer essa alteração ou não. A simples informação de que eu preciso de mais dados, a gente efetivamente não consegue trabalhar com ela se ela não for objetiva. Então se a gente tiver efetivamente isso, eu já pedi para eles, dizem que estão preparando, uma informação, quais dados e como se quer esse dado, eu não consigo nem responder se eu tenho os dados, se eu tenho condição de entregar, se eu tenho condição de informar ou não.

Então, ficaria novamente a minha questão com relação aos usuários, para que essas colocações fossem mais objetivas, de modo a podermos tratar. Não existe a necessidade de expor o usuário, mas existe a necessidade de expor mais efetivamente o problema, para a gente poder lidar com esse problema. Eu acho que é isso que eu tinha para colocar.

Agradeço o convite, Senadora, agradeço a oportunidade, e a gente está lá na ANTT à disposição de vocês o tempo todo, para poder melhorar o sistema ferroviário, que é o interesse de todos nós.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Bom, feitas as considerações iniciais, alguém quer fazer alguma pergunta?

Por gentileza.

O SR. MARCELO DOURADO (Para expor.) - Marcelo Dourado. Desculpe, eu tenho uma indagação, conheço vários dos palestrantes, tenho uma indagação muito simples: o Brasil hoje, como vocês sabem, é o segundo maior produtor exportador de minério de ferro do planeta. Perde para a Austrália, que é o primeiro. E há séculos, como disse alguém aqui, nós não temos uma única fábrica de trilhos neste país. O minério de ferro é a matéria-prima do laminado. Por que o Brasil até hoje não tem uma fábrica de trilhos nesse seu território? Desculpe.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO (Para expor.) - Você manifestou, e eu já estive envolvido, eu participei do Governo, e isso já foi uma questão discutida. Tem uma coisa que o Baldez falou: previsibilidade. Qual é o mercado de trilhos? Quanto de trilhos nós vamos consumir, o que nós vamos fazer? Então, nós não temos uma escala que justifique, nós já produzimos trilhos, a CSN fazia trilhos, parou de fazer porque não tinha encomenda, porque não se investia em ferrovia, não se fazia manutenção.

Eu fui Diretor da Rede Ferroviária do Nordeste. A gente pegava o trilho da MRS, da linha do Sudeste, que era trocado, e levava para o Nordeste, para aplicar lá, porque era um filé *mignon* lá.

Então, a gente precisa ter um plano e ter previsibilidade. No dia em que a gente tiver um mercado firme de ferrovias, nós vamos produzir trilhos.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - O.k.

Eu quero agradecer imensamente a todos, mas queria fazer um questionamento ao Dr. Leonardo, porque, na audiência pública com a Ministra Tebet, ela falou que não teria investimento público nas ferrovias, que não tem essa previsibilidade. E foi um questionamento nosso, tanto na audiência pública com a Ministra Tebet quanto com a Marina, o tema dos problemas ambientais. Porque não é possível que o Governo faça todo um planejamento - previsto, está lindo, maravilhoso o PAC... Mas também é o nosso questionamento essa questão de ministérios. E ontem também questionamos e falamos com o Ministro dos Transportes, Renan.

Tem essa interação, porque a gente vê a boa vontade do Governo de ampliar. E precisa; o transporte ferroviário a gente precisa ampliar. Apesar de todos os gargalos que tem, nós precisamos ampliar. Acho que, com a produção, que está aumentando cada vez mais... Como o próprio Senador falou, há a questão do etanol de milho. Eu sou de Sinop. A região, Sinop tem a maior produtora... E esta semana entrou em funcionamento a maior usina de etanol de milho do mundo. Só na nossa Região Norte, nós temos seis, e está sendo uma revolução o etanol de milho. E a gente fica preocupada justamente com esses investimentos. E foi um dos motivos de nós provocarmos essa discussão para a gente debater, para todos nós ouvirmos os setores. E a ideia é, justamente, em conjunto achar a solução, e todos nós em conjunto passarmos essa demanda para o Governo, para vocês terem ciência - vocês que estão na ponta, tanto a ANTT como a secretaria - da nossa preocupação com essa questão de meio ambiente e, principalmente, com a fala da nossa Ministra de que não tem recursos no Orçamento para ferrovia.

Gostaria de ouvir sua fala, se você tem ciência disso ou se foi alterado, do mês passado para cá, Leonardo, o planejamento.

O SR. LEONARDO CÉZAR RIBEIRO (Para expor.) - Ótimo, Senadora. Obrigado pela pergunta. Acho que ela dá uma oportunidade para a gente falar um pouco sobre esse assunto, que toca na política fiscal orçamentária. Eu trabalhei muitos

anos nesse setor. Sou servidor... Na verdade, antes de ser servidor do Senado Federal, eu era servidor do Ministério do Planejamento e Orçamento.

Assim, diante de todas essas questões que foram aqui apresentadas: fomentar - eu fiz aqui uma lista - novos corredores para exportação de grãos; fomentar infraestrutura para transporte de carga geral; trazer, como o André falou, as ferrovias para o transporte de carga.

Na visão da secretaria e na visão do Governo, essa realidade, essa transformação do setor de ferrovias só vai acontecer se nós tivermos investimentos públicos. A gente esteve agora, recentemente, na Europa e, discutindo também com os americanos, a Índia está colocando US\$30 bilhões em ferrovias; os Estados Unidos, US\$66 bilhões em ferrovias; a Alemanha, 18 bilhões de euros em ferrovias; a Espanha, 7 bilhões de euros em ferrovias. Então, de tudo isso que foi falado aqui hoje, eu tenho uma visão de futuro para o setor de ferrovias que passa pelo apoio de investimentos do setor público. Diante desse cenário, a Ministra do Planejamento trouxe uma realidade: nós hoje não temos o espaço fiscal - que já tivemos no passado.

Quando a gente olha para a série histórica, nós investimos, de 2010 a 2015, 3,8 bilhões por ano, na média, em ferrovias, trazendo isso a valores presentes. Houve um momento de investimentos em que, a partir de 2017, com o teto de gastos - a gente viveu muito isso, Sérgio Balaban, quando a gente esteve aqui no Congresso discutindo a PEC do teto de gastos -, as ferrovias passaram a não conviver com o Orçamento público. Praticamente, o setor de ferrovias foi expulso do Orçamento Geral da União, e antes não era assim.

Então, quando a gente pega, hoje, e olha para os números e vê só o investimento privado acontecendo e percebe que isso não é o suficiente - nós estamos batendo recordes de investimentos no setor de ferrovias no investimento privado... Os problemas, os desafios são enormes e, claramente, se não tiver um alinhamento do setor público com o setor privado nesse sentido, nós não vamos avançar.

Então, o que acontece? No setor de ferrovias, Senadora, nós podemos, dentro dessa repactuação com os contratos que foram renovados, porque nós renovamos, como eu falei, 75%, praticamente renovamos todos os contratos em relação à carga, Luiz, e estamos aqui discutindo diversos problemas... Então, dentro dessa repactuação que nós estamos promovendo com as empresas, esses recursos podem ingressar no Orçamento Geral da União e nós já estamos preparados, inclusive, com uma ação orçamentária para poder fazer esses aportes. Isso é uma conversa que está acontecendo com o Ministério da Fazenda, porque não adianta também nós pensarmos simplesmente em pedir novos recursos, novas verbas para o Ministério da Fazenda. A estratégia que nós estamos conduzindo é um diálogo com o Ministério da Fazenda, apresentando recursos do setor, assim nós teremos possibilidades de ter a tal previsibilidade dos recursos; alguma regra fiscal específica para que a gente tenha um tratamento separado no Orçamento - ferrovias não podem competir com salários, com gastos correntes, a gente precisa de um tratamento específico para o setor de ferrovias no Orçamento - e essa é a conversa que nós estamos tendo com o Ministério da Fazenda.

Isso pode acontecer de diversas formas, pode envolver o Congresso Nacional com uma mudança legislativa, mas o fato é que nós não resolveremos esses problemas se não tivermos a participação do setor público no setor de ferrovias. Não vai acontecer.

A gente vai ficar aqui discutindo, falando, renovando contrato, e a coisa não vai andar, porque a gente precisa do setor público. É assim que acontece no resto, em qualquer país do mundo. Na área de carga geral, como o Bernardo trouxe, se nós não tivermos essa atuação do poder público transferindo, de alguma forma, recursos para o setor, não vai acontecer a transformação que a gente precisa.

Para responder a sua pergunta, Senadora, a fala da Ministra do Planejamento traz uma realidade atual, e o diálogo que nós estamos tendo com o Ministério da Fazenda é no sentido de alterar essa realidade, tendo em vista esses recursos que nós estamos levando para o Tesouro. Agora, se essa conversa não evoluir, do jeito que está evoluindo, nós temos o instrumento do investimento cruzado, que é um investimento que, na minha visão, é limitado.

Eu estava agora na Alemanha e um agente público falou: "Olha, país que não investe, improvisa; país que não investe recursos públicos, parte por improviso". E nós estamos vivendo hoje, Luiz, nós estamos tendo que lutar com esses desafios no setor de ferrovias para expandir o setor, por quê? Porque o Brasil não tem orçamento público para ferrovias - não tem. A gente tem um investimento cruzado que passa paralelamente ao orçamento? Tem. Mas o investimento cruzado precisa ser um acerto com as empresas. Então, o Governo não tem uma autonomia para usar os recursos.

O que a gente fez, por exemplo, ao renovar os 75% e sobrar a Fico 1, que são 350km de estrada de ferro, mostra que o investimento cruzado é limitado. Olha só: nós renovamos com a Vale, com a MRS, com a Rumo e, no final, estamos construindo 300km de ferrovia - isso não é nada para o que o país precisa; a gente precisa de 6 mil quilômetros. Para fazer seis mil quilômetros de ferrovia, sem recurso público, não vai acontecer. A gente precisa... Acho que a Secretaria

Nacional de Transporte Ferroviário - a primeira, mostrando que a gente tem esse comprometimento com o setor - precisa ser, nesse sentido, muito lúcida. Se nós não tivermos um alinhamento público e privado, a coisa não vai acontecer.

E nós temos ativos no setor de ferrovias. O dinheiro do contribuinte, impostos e taxas já estão comprometidos com saúde, educação, RGPS, salários. Vai ser muito difícil, no curto prazo e no médio prazo, deslocar recursos fiscais do Tesouro para o setor de ferrovias. Então, a nossa estratégia está sendo levantar os recursos dos ativos que são públicos, dos ativos que nós temos. Nós derrubamos um veto, aqui no Congresso Nacional, em 2023, para vincular os recursos. Nós já temos uma vinculação hoje. O Governo passado tinha vetado esse dispositivo. Nós derrubamos o veto, por quê? Porque é preciso vincular, sim, recursos. Eu sei que vinculação tem questões operacionais, no entanto, se todos os setores vinculam, a gente tem que correr atrás da vinculação do setor de ferrovias.

Conseguimos uma vitória inédita de vincular esses recursos; agora, falta o espaço fiscal no orçamento. E, para nós termos esse espaço fiscal, a gente precisa de uma concertação política que envolve o Congresso Nacional, no sentido de que a gente precisa ter um tratamento separado para ferrovias, para que a gente possa usar esses recursos que são do setor para investimentos novos, para carga geral, para projetos que são inviáveis do ponto de vista privado. O setor público aportando, com a taxa de retorno maior, o privado entra - é assim que acontece no mundo inteiro.

Então, Senadora, o diálogo no Governo está acontecendo, junto com o Ministério da Fazenda, no sentido de a gente ter uma estratégia de utilização desses recursos, porque esses recursos vão entrar neste ano, já estão entrando, e no ano seguinte. Eles entram, mas não precisam ser gastos de uma vez só.

Imagina, se nós tivermos... E não vão ser, porque os projetos são faseados. Então, nós não podemos também empoçar recursos. O que acontece é que a gente precisa de previsibilidade, Baldez, como você trouxe, de previsibilidade, de previsibilidade fiscal para o setor de ferrovias.

Se o nosso país não tiver previsibilidade fiscal dos gastos com ferrovias, nós teremos que ir para um outro instrumento, que é o investimento cruzado, que é um instrumento limitado. Ele funciona, mas funciona de forma limitada, tanto é que os contratos que foram renovados mostram isso, os números mostram isso. O que nós precisamos ter é essa concertação política em prol de ferrovias levando em consideração a experiência internacional. O Governo, o Estado, precisam colocar recursos. Não tem jeito, precisam. É assim que acontece com rodovias, é assim que acontece nos outros países em ferrovias e nós temos que lidar, que enfrentar, esse discurso. Senão a gente vai ficar... Eu aprendi, aqui no Congresso, que quem não tem verba, tem verbo. Então, a gente vai ficar no verbo, falando o que tem que fazer, o que pode ser feito, mas se não tiver o recurso público, não vai acontecer essa virada de chave no setor de ferrovias.

Essa é uma visão de futuro que passa por uma discussão fiscal e econômica. Eu, no final das contas, acredito que a gente tem condições de transformar todos esses recursos da repactuação em recursos para o setor de ferrovias.

É isso.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Obrigada, Leonardo.

Pagot, pediu o uso da palavra?

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT (Para expor.) - É só para uma resposta rápida sobre a questão ambiental. Certo?

Os projetos de infraestrutura no Brasil sofrem de um mal que é uma grande hipocrisia. Você faz uma ampliação rodoviária, uma implantação rodoviária, uma duplicação e, obviamente, tem que submeter esses projetos a um licenciamento moroso, exaustivo, com intermináveis exigências, intermináveis. Muitas vezes, você está fazendo uma coisa rigorosamente na faixa de domínio da rodovia e encontra uma série de impedimentos.

A mesma coisa está acontecendo no setor de ferrovias, principalmente desde que nós subscrevemos essa maldita OIT 169, que nos exige consulta a povos indígenas e tribais.

O problema dos povos indígenas, dos quilombolas, dos ribeirinhos ou das comunidades tradicionais não tem nada a ver com o investimento, não tem nada a ver com... O problema deles é obviamente a falta de políticas públicas adequadas àquelas comunidades.

Vejam o caso específico da Ferrogrão. A Ferrogrão, o mais próximo que passa de uma terra indígena, que é a Caiapó, são 77km. E aí você, obviamente, tem que discutir o impacto dessa ferrovia nessa terra indígena. Obviamente tem um agravante nisso aí.

Lá em Itaituba, que é a ponta norte da Ferrogrão, duas pequenas vilazinhas, dentro da cidade de Itaituba, de quatro casas, seis casas, que foram construídas com o dinheiro da prefeitura municipal, na pandemia, para eles poderem receber dinheiro, foi dito que essas casas, esse conjunto de casas, eram uma aldeia indígena. Nunca foi! Mas, pela questão de ser um CNPJ, a Funai inventou isso, e, dali para frente, o Ministério Público passou a exigir que, na consulta, povos indígenas e tribais,

como estão a menos de 40km, também sejam ouvidos, porque ela vai ter um grande impacto para essas nove casas que estarão na margem direita do Rio Tapajós, e não na margem esquerda, a 10km da margem esquerda, onde vai chegar o trem. Então, são essas hipocrisias, esses verdadeiros absurdos... E como também a Convenção da OIT nº 169, por algum motivo, não é regulamentada, como é que você faz essa consulta? Cada comunidade indígena inventa uma maneira de que seja feita essa consulta. É um verdadeiro absurdo! E, aí, são postergados importantes projetos de infraestrutura nacional.

Eu fui Diretor-Geral do Dnit por 44 meses. O maior problema era o licenciamento das obras; não era fazer as obras. Demorava mais para licenciar do que fazer a obra. Não era falta de dinheiro, Leonardo; o problema era o licenciamento. E, muitas vezes, quando você estava licenciado, ainda vinham novas exigências. Até o cara te dar a LO, a Licença Operacional, fazia novas exigências, e, na realidade, a gente notava que aquelas exigências nada mais eram que a falta de políticas públicas e de recursos para essas comunidades. Não tinha nada a ver com aquela infraestrutura que estava sendo criada nem com o impacto. O impacto era positivo, porque era geração de emprego e renda para a região, enfim.

Então, Senadora, como é que nós podemos corrigir isso? Está na mão do Senado: Lei Geral Ambiental. Senador Confúcio, Senadora Tereza Cristina... Entendeu? Porque, na Câmara, já foi aprovada. A Lei Geral Ambiental já foi aprovada pela Câmara. Então, precisa ser aprovada pelo Senado. Neste ano ainda, precisa ser aprovada, senão vai continuar nos tolhendo a possibilidade dos investimentos necessários para a nação.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Com certeza.

Só finalizando, Leonardo, queria que você fizesse... Não ficou bem clara a situação da Ferrogrão, se tem previsibilidade de prazo na questão da Ferrogrão para destravar.

O SR. LEONARDO CÉZAR RIBEIRO (Para expor.) - Sim. Nós começamos, na área de consenso do STF, uma atualização dos estudos neste ano. Foram entregues. Tem uma questão que envolve a faixa de domínio da estrada de ferro, o traçado. Nós entendemos que é possível, hoje, construir a Ferrogrão ao lado da rodovia, utilizando a faixa de domínio que é excepcionalizada para o caso do parque. Nós temos, inclusive, uma interpretação de que é possível, sem mudança legislativa, avançar no projeto. Então, agora a gente está nessa fase.

A Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário já fez o trabalho de conduzir essa atualização dos estudos. O assunto está no Supremo Tribunal Federal. Tem uma discussão com o Ministério do Meio Ambiente, que é esse tema que nós estamos agora discutindo. Eu acredito que é possível promover infraestruturas ao mesmo tempo respeitando todas essas regras, todo esse arcabouço institucional que envolve o Ministério do Meio Ambiente. Acho que é possível, ainda que tenhamos dificuldades e desafios.

E nós temos condições de levar o projeto, em 2025, para o leilão, passando pelo Tribunal de Contas da União. Agora, essa é uma decisão que envolve o Governo, envolve o Ministério do Meio Ambiente, envolve um acordo no Supremo Tribunal Federal nessa direção. Estamos muito próximos de trazer esse projeto para o Tribunal de Contas da União e aí, sim, eu acho que vai ser um passo importante para que a gente possa fazer o leilão.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigada.

É realmente um problema. Eu até quero ajuda do nobre colega, para nós estarmos trabalhando, junto com os Senadores Confúcio e Tereza Cristina, e falarmos com o Presidente da Casa para lhe dar celeridade, porque não adianta o Governo fazer um planejamento, se depois não tem as licenças ambientais para que se possa realizá-las. Trabalhar em orçamento, trabalhar em projeto é energia, é tempo, e não se concretiza. Então, nós temos que ser realistas: se nós temos que resolver esse problema, nós não podemos deixar o meio ambiente travar.

E falei ontem com o Ministro Renan da nossa preocupação da audiência com a Ministra, e ela falou: "Ó, vocês têm que decidir se vocês querem desenvolvimento, projetos ou preservar", e não é dessa maneira, porque nós não podemos travar o Brasil por causa do meio ambiente. Nós temos que ter equilíbrio com o meio ambiente. Ninguém é contra o meio ambiente, mas também o meio ambiente não pode travar, através principalmente do Ibama, e não darmos celeridade aos projetos. Nós não podemos. O Brasil precisa dar continuidade ao que está crescendo. E todos nós, independente de Governo... E concordo plenamente que tem que ser uma estrutura de Estado, um planejamento de Estado todos esses projetos de construção, de melhoria. E essa questão das ferrovias é primordial. Ela tem que ter esse planejamento porque demora. São investimentos altíssimos que precisam ser resolvidos, aportados.

A iniciativa está pronta. Inúmeros países estão querendo investir principalmente na Ferrogrão, tanto a China, como os Emirados Árabes, que esteve na Comissão aqui e já se manifestou favorável, porque eles têm o problema da insegurança alimentar. O problema deles não é dinheiro, o problema é alimento. Então, eles estão prontos para vir fazer

esses investimentos no Brasil, mas também a obra tem que sair, tem que ter essa previsibilidade, pois eles trabalham planejamento a longo prazo. E nós precisamos tirar o pé do chão e fazer o nosso dever de casa.

Então, acho que foi muito produtivo hoje. Acredito que essas reuniões têm que acontecer mais, para que a gente possa se alinhar e o Brasil continue. Os projetos têm que ser revistos, têm que ser ampliados e os problemas têm que ser solucionados. E é para isso que a gente está aqui.

Então, realmente eu quero finalizar, não havendo mais nada a tratar. Agradeço a presença de todos vocês e declaro encerrada a presente reunião. Agradeço imensamente a participação de todos. Acho que foi extremamente produtiva. Eu acho que mais vezes vamos ter essas reuniões, para que haja esse alinhamento do setor público-privado e o Governo.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Sim.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Leonardo, que é lá da turma do oeste paulista, você sabe como é que vai ser a concessão do trecho Bauru-Panorama, como é que vai terminar?

Você tem essa informação aí para dar para gente?

O SR. LEONARDO CÉZAR RIBEIRO (Para expor.) - Sim, Senador.

Na discussão que tivemos com a Rumo Malha Paulista no Tribunal de Contas da União, em que nós otimizamos o contrato, num primeiro momento a concessionária apresentou uma proposta de abandonar, digamos assim, o ramal.

O Ministério dos Transportes mostrou a importância do ramal Bauru-Panorama, a concessionária se prontificou a manter essa infraestrutura, e os investimentos vão acontecer de forma que ali nós tenhamos o trilho UIC 60, que é uma infraestrutura de grande porte.

Até 2028, nós teremos o ramal Bauru-Panorama revitalizado para que o transporte de carga na Malha Paulista aconteça sem maiores problemas naquela área.

A SRA. PRESIDENTE (Rosana Martinelli. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Muito obrigada.

Obrigada a todos.

Que Deus abençoe.

(Iniciada às 9 horas e 23 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 01 minuto.)