



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

REUNIÃO

12/08/2025 - 16ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO. Fala da Presidência.)
- Havendo número regimental, declaro aberta a 16ª Reunião da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 12 de agosto.

Faço aqui um breve relato das atividades da CDR no primeiro semestre de 2025. Foram realizadas, no total, 15 reuniões: uma reunião de instalação e eleição, reuniões deliberativas, audiências públicas, diligências externas em Florianópolis e São Luís do Maranhão, cujos temas foram saneamento básico e, no Maranhão, Margem Equatorial, conduzidas respectivamente pelos Senadores Jorge Seif e Eliziane Gama. Foram deliberadas 34 proposições. Os principais temas abordados na Comissão foram saneamento básico e parcerias público-privadas, exploração mineral sustentável, turismo regional e rotas estratégicas, infraestrutura portuária e aeroportuária, desenvolvimento da Margem Equatorial. E o relatório completo está disponível nas páginas da Comissão.

Informo ainda que, no dia 22 de agosto, ocorrerá a 75ª Reunião, Ordinária, do Conselho Nacional de Turismo (CNT), durante o 9º Salão Nacional do Turismo, no Distrito Anhembi, São Paulo - será em formato híbrido. Registro ainda que a Comissão possui duas vagas no conselho, sendo uma ocupada por mim, como Presidente, e a outra vaga é da Senadora Jussara Lima.

A Senadora Eliziane Gama registra - e foi publicado um Boletim Administrativo do Senado Federal - uma menção de elogio aos servidores da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, na forma prevista no regulamento administrativo do Senado, em relação às atividades desempenhadas no seminário Gás e Petróleo na Margem Equatorial, realizado em São Luís do Maranhão, 15 de julho próximo passado.

Na pessoa do Secretário Marcus Guevara Sousa de Carvalho, parabenizo a todos os servidores que receberam o elogio.

Comunico a prorrogação do prazo para as indicações ao Orçamento de 2025 até o dia 19 de agosto, às 18h. A medida visa assegurar o cumprimento do princípio da anualidade orçamentária e a execução das emendas até 31/12/2025. Tentaremos aprovar o máximo das indicações a que a CDR tem direito, que deverão ser enviadas ao Governo após 31 de agosto de 2025. Em caso de impedimentos técnicos, o prazo reduzido inviabilizaria os ajustes e substituições.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater sobre as diretrizes, desafios e oportunidades das políticas de integração nacional e desenvolvimento regional, além das ações estratégicas do ministério para promover o desenvolvimento sustentável e fortalecer o turismo nas diversas regiões do país, em atenção ao Requerimento nº 5, de 2025, de minha autoria.

Já agradeço enormemente - já está conosco na mesa - à Sra. Ministra de Estado do Planejamento e Orçamento, Senadora, e sempre Senadora, Simone Tebet. Agradeço muito a sua disponibilidade. Manifesto aqui o nosso respeito, orgulho pela sua trajetória política, nos diversos mandatos que ocupou, em pautas tão importantes de soberania nacional, da valorização, respeito à mulher, desenvolvimento regional, e, hoje, fortemente representando também nós mulheres, como Ministra de Estado do Planejamento e Orçamento.

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

O relatório completo das manifestações estará disponível no portal, assim como a apresentação que for utilizada pela expositora.

Na exposição inicial, a Ministra poderá fazer uso da palavra por 30 minutos, prorrogáveis, e, ao final da exposição, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos.

Quero só destacar, agradecer as presenças do nosso Vice-Presidente, Senador Jorge Seif, e do Deputado Jair Farias, do meu Estado do Tocantins. Sejam bem-vindos.

Agradeço à equipe da Ministra, à assessoria técnica...

Quero destacar a presença, nesta audiência, da Sra. Virgínia de Ângelis Oliveira de Paula, Secretária Nacional de Planejamento; do Sr. Wesley Matheus de Oliveira, Secretário de Monitoramento, Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos; do Sr. João Victor Villaverde de Almeida, Secretário de Articulação Institucional, que está conosco aqui na mesa; do Sr. Marcelo Ribeiro Moreira, Secretário Adjunto da Secretaria de Articulação Institucional; do Sr. Geraldo Francisco da Silva Junior, Subsecretário de Articulação com Estados e Municípios; e da Sra. Sandra Maria de Carvalho Amaral, Secretária de Articulação Institucional Substituta.

Muito obrigada pela presença de todos.

Algumas perguntas já chegaram. Eu vou fazer a leitura e passar as perguntas, para que, durante a exposição, se a Ministra quiser abordar alguma das questões... Mas eu vou lhe entregar a cópia.

"Como o ministério vai articular políticas nacionais...". Essa pergunta é da Marcela, do Pará: "Como o ministério vai articular políticas nacionais com as demandas locais, para promover um desenvolvimento regional equitativo?".

Da Lara, do Rio de Janeiro: "Quais ações o ministério está priorizando para reduzir as desigualdades regionais no Brasil?".

Álvaro, do Paraná: "Quais os desafios contábeis e fiscais nas políticas de integração nacional e desenvolvimento regional em debate no Planejamento?".

Edfran, do Amazonas: "Como o Orçamento federal integra o saneamento às políticas de desenvolvimento regional e turismo em áreas com grande potencial turístico?".

Caio, de São Paulo: "Como a senhora vê o papel do Ministério do Planejamento e Orçamento para desburocratizar o acesso a recursos federais e fortalecer a interiorização turística no país?".

Durante toda a reunião, nós vamos receber ainda as manifestações.

Ministra Simone Tebet, seja bem-vinda.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - Obrigada, Senadora Professora Dorinha.

Não tem como não chamá-la de professora. Acho que, mais do que Senadora, a missão mais nobre de V. Exa. é não só ser professora, mas educar, defender essa pauta, que é a verdadeira e mais importante pauta do país. Tem aqui o meu respeito, a minha homenagem, V. Exa. que sempre foi uma grande defensora da educação não só do seu estado, mas de todo o país.

É um prazer muito grande voltar a esta Casa. É uma alegria muito grande, especialmente, estar nesta Comissão.

Quando eu, em 2015, assumi o Senado...

O nosso Vice-Presidente Jorge, que também é um defensor do desenvolvimento das Rotas de Integração Sul-Americana, já esteve lá, junto com a bancada de Santa Catarina, no ministério, conhecendo um pouquinho esse projeto. Quando, em 2015, eu assumi aqui no Senado, pedi para participar de três Comissões em especial: da CCJ, porque sou professora de Direito; da Comissão de Educação, porque também me vejo como professora, embora não tanto quanto a Profa. Dorinha; e, por vir do interior, do interior do Brasil, por um estado de fronteira, da Comissão de Desenvolvimento Regional. Então, passei alguns anos nesta Comissão. E, desde lá, a gente já tinha a máxima - quem pertence a esta Comissão tem isto muito claro - de que não é possível acabar com a miséria, diminuir as desigualdades sociais, se nós não focarmos nas regiões mais pobres do Brasil, que são as regiões de fronteira. São os municípios de Santa Catarina que fazem fronteira com o Paraguai, são os municípios de Mato Grosso do Sul que fazem fronteira com a Bolívia, são os municípios lá do Amazonas que fazem fronteira com a Colômbia, com o Peru, e daí por diante.

Então, diante desse cenário, não tem como não colocar na pauta, como prioridade, a diminuição das desigualdades regionais. Foi por isso... E aí eu começo a minha apresentação, que eu prometo que não passará de 20 minutos, para gente poder discutir um pouquinho, acho que o importante são as perguntas, né? Não vou precisar, portanto, da prorrogação. Foi

por isso que, logo que nós assumimos o ministério, esta foto nos chamou a atenção. Em maio de 2023, aqui, em Brasília, o Presidente Lula recebeu, em nome do Brasil, todos os Chefes de Estado da América do Sul - todos, sem exceção. A Presidente do Peru não podia sair do país; mandou, não sei se foi seu Vice-Presidente, o Ministro de Relações Exteriores. Mas todos os Presidentes da América do Sul estavam presentes nesta foto. E dali saiu o Consenso de Brasília: é preciso integrar as regiões, é preciso estarmos mais próximos uns dos outros para diminuir as desigualdades regionais. Ou seja, a América do Sul tem o que o Brasil precisa, o Brasil tem o que a América do Sul precisa. Falando da Venezuela à Argentina, porque, quando se fala de soberania dos povos, a gente não fala de ideologia.

E essa foto me chamou a atenção. Chamei a minha equipe, que está aqui representada pelo João Villaverde, que é o nosso Secretário de Articulação Institucional; Virgínia, que é a nossa Secretária Nacional do Planejamento; Marcelo, que é o nosso braço direito, o braço direito aqui do João; a nossa Chefe de Gabinete, Marília, e na pessoa dela eu os cumprimento; está o Luciano aqui, enfim. Quem mais? Está o José Ricardo aqui, o Geraldo está lá atrás... Enfim, a minha equipe está aqui para mostrar a importância que a gente tem. Eu dei um prazo para eles de quatro meses... *(Pausa.)*

... para que eles pudessem ouvir, três meses, para que pudessem ouvir todos os secretários de planejamento ou fazenda de todos os estados de fronteira. E isso aconteceu, né? Está aqui a fotografia, o diálogo sobre o que essas regiões precisavam. No mês de novembro, portanto, um pouco mais de seis meses, nós entregamos ao Presidente Lula e tivemos o aval dele para estabelecermos e começarmos a divulgar pelo Brasil as nossas novas Rotas de Integração Sul-Americana. Essas rotas fizeram com que a gente pudesse conversar a partir daí com todos os ministros de fazenda ou planejamento dos países de fronteira. Na época eu já comecei com o novo Ministro do Governo do Presidente Milei - aí está o Ministro da Fazenda -, portanto, da Argentina à Venezuela. Inclusive, conversando com alguns bancos de fomento, coloquei a data final em março de 2024.

Não posso vir a esta Comissão e não lembrar do nosso sempre Senador Marcelo Castro, que também é um entusiasta desta pasta, e eu acho que Marcelo Castro nunca deixou de ser membro desta Comissão também. Em poucas vezes, ele não assumiu esta Comissão.

E aí nós desenhamos as cinco Rotas de Integração Sul-Americana. Nós começamos - eu quero explicar aqui - integrando as rotas só pelos estados praticamente de fronteira. Era o primeiro passo. Depois - isso nós já fizemos, vamos passar aqui adiante -, a integração com todos os estados brasileiros.

Quando a gente fala de Rotas de Integração Sul-Americana, nós não estamos falando apenas de estados de fronteira. nós estamos falando dos 27 estados da Federação que vão ser direta - não é indiretamente - e positivamente impactados. Portanto, eu falo do Ceará como eu falo de São Paulo. São dois estados que estão ligados ao Atlântico, mas serão beneficiados com essas rotas também, passando, por exemplo, por Tocantins, terra da nossa Presidente, Professora Dorinha.

Eu não vou me delongar na parte técnica porque acho que a gente precisa mais ou menos definir aqui e falar um pouquinho de por que esse projeto agora é para valer, ele que, lá atrás, há 50 anos, era uma utopia. Há 50 anos, no meu estado, nós já tínhamos políticos que falavam da importância das Rotas de Integração Sul-Americana, porque esse é o quadro do comércio intrarregional do mundo.

Quando a gente olha para a América do Norte, essa grande dificuldade, hoje, do Governo Trump em relação ao México e ao Canadá é porque a relação comercial entre Estados Unidos, Canadá e México é muito interligada. Quarenta por cento de tudo o que o Canadá, o México ou os Estados Unidos comercializam é entre a região, e não podia ser diferente, pela proximidade territorial.

Olhem o que acontece com a Ásia: 58% de tudo o que eles compram ou vendem é dentro do território asiático.

Olhem o que acontece com a Europa: sessenta... Aqui, são números, claro, e depende do ano. Isso aqui tem dois ou três anos, mas é mais ou menos.

Agora, olhem o que acontece, Senadora Dorinha, com a América do Sul. O comércio intrarregional da América do Sul é de apenas 15%. Então, há alguma coisa muito errada.

O Brasil, historicamente, está de costas para a América do Sul, e a América do Sul está de costas para o Brasil. A gente fica olhando para o Atlântico, e a América do Sul fica olhando para o Pacífico, quando a gente teria um ganho aí, pela proximidade, de frete, de logística muito grande.

Os poucos estados que têm uma maior relação são os do Sul. A sua região, Santa Catarina e o Rio Grande do Sul, tem uma relação mais próxima. A balança comercial ali pesa mais quando a gente fala, por exemplo, da Argentina e do Uruguai. E Roraima, que, por conta da Venezuela, exporta muita coisa. Mas não é o que acontece com o resto.

Esse quadro sempre foi assim? A gente tentava, há 40 anos, avançar e nunca conseguiu. O que é que fez com que agora estivéssemos, todos nós, o Brasil, no lugar certo, na hora certa?

Olhem o que acontecia em 2000: o Brasil praticamente exportava para os Estados Unidos e praticamente exportava para a Europa, alguma coisa para o Japão e para a Argentina.

Olhem o que já acontece aqui em 2010. Eu coloquei China, mas leia-se aí tudo Ásia. Quando eu coloquei Estados Unidos, não é só Estados Unidos; ali tem um pouco também de Canadá, enfim. Quando a gente coloca Argentina, tem, obviamente, ali alguns países da América do Sul.

Então, olhem o que acontece um pouco antes de 2024, mas nós colocamos a data, o recorte de 2024: basicamente um terço de todas as nossas exportações e os estados, como o meu, no caso Mato Grosso do Sul, praticamente o maior em quantidade, porque a gente aqui não faz diferença. Não é uma escolha de Sofia, não é um país ou outro. Nós queremos todos. Nós precisamos comercializar com todos, mas apenas em relação a números: um terço das nossas exportações, hoje, são para a Ásia. A gente fala de pouca coisa ainda para a Índia. A gente precisa estreitar as relações com a Índia, mas muito para a China. A gente depende muito de fertilizantes da Rússia e da Ucrânia e daí por diante. Então, esse é basicamente o quadro.

Ora, se esse é o quadro e diante daqueles 15% que a gente tinha, com uma avenida de possibilidade para olhar para os nossos países vizinhos, falamos "opa, chegou a hora!". Então, foi quando se permitiu a gente falar dessas rotas.

Mas aí veio o primeiro problema: orçamento. De onde nós vamos conseguir recursos? O primeiro problema são os países vizinhos, que são mais pobres que nós. Então, nós fizemos uma carteira, conversando: "Eu sou Governadora desses bancos, mas já estamos conversando com outros bancos, Banco Mundial, Banco dos Brics, para que a gente possa estender essa carteira". Fizemos uma carteira de US\$10 bilhões, que já estão sendo utilizados para os países vizinhos.

Colocamos o BNDES aí apenas porque BNDES financia o Brasil e tão somente o Brasil. O BNDES não financia nem a Venezuela, nem a Argentina nas nossas rotas, mas financia os estados brasileiros, os entes federados.

O Brasil, como Governo Federal, ainda não está precisando de financiamento do BNDES para as rotas, mas BNDES financia muito PPPs, parcerias público-privadas, concessões privadas, rodovias, porque está tendo muito leilão de portos e aeroportos dentro do Brasil.

Então, ficou mais ou menos assim: US\$3 bilhões da CAF, US\$3 bilhões do BID, US\$3 bilhões do BNDES, que é para o Brasil, e US\$1 bilhão para o Fonplata, que já passou esse valor.

Deputado Federal, é uma honra tê-lo aqui.

Esses projetos já estão em andamento.

Lá no Rio de Janeiro, em dezembro de 2023, a gente fechou esse pacto.

Quando foi em maio de 2024, o Presidente baixou o decreto. Na realidade, são 15 ministérios envolvidos, porque estão todos os ministérios relacionados dentro do processo, e começou a nossa conversa com o Congresso Nacional.

Senador Alessandro, prazer. Obrigada. É sempre um prazer estar aqui.

Em julho, nós estivemos na Câmara dos Deputados, e, agora, em agosto, aqui no Senado, porque o projeto já está todo elaborado. Nesse meio tempo, conversamos com várias bancadas de Deputados e Senadores de vários estados brasileiros.

E aí o lado bom da coisa: como nós já projetávamos essas rotas e eu conhecia bem esse assunto desde o início, Senador Jorge, a gente não está aumentando recurso do orçamento. A gente aproveitou o momento em que estava sendo elaborado o PAC. Nós falamos com os Governadores dos estados, com todos, e pedimos para eles colocarem, dentro das três a cinco obras estruturantes do PAC, aquilo que eles achavam que era importante para as Rotas de Integração Sul-Americana. Então, todos os Governadores deram pitaco. O termo é esse: deram um pitaco, fizeram as sugestões.

Tinha estado que precisava de revitalização do aeroporto. Tinha estados que precisavam de linha de energia. Tinha estados que precisavam de rodovias; outros, de ponte, como é o caso do meu estado. E todas essas obras já estão no PAC.

Como eu sou Ministra do Planejamento, mas tenho que cuidar do orçamento brasileiro e tenho que cuidar e tenho que ter compromisso com a responsabilidade fiscal, eu falei "bom, vamos colocar essas obras já dentro do pacote do PAC, porque, assim, a gente não tem um impacto fiscal comprometendo o crescimento do Brasil". Então, nós temos basicamente 190 obras em andamento ou em licitação, mas, no fundo, a gente não precisa diretamente dessas obras todas prontas; de algumas só, menos de 20, para iniciar, como estamos iniciando já, essas rotas.

Eu não vou me delongar nos destaques estratégicos, mas aqui é importante apenas mencionar o seguinte.

É muito bom estar aqui. Obrigada.

O que efetivamente nós queremos com essas rotas? Aonde nós queremos chegar com essas rotas? Nós queremos chegar a uma integração regional que fale não só de comércio; vender para os países da América do Sul; comprar dos países da América do Sul; ter uma rota mais rápida e mais próxima da Ásia através do Pacífico. Essas rotas permitem, através dos portos da Colômbia, do Peru e do Chile - são quatro portos do Chile -, chegar mais próximo da China, da Índia, do Vietnã, de Singapura, de Hong Kong, de Bangladesh, do Japão, enfim, dos países asiáticos, mas não é só isso.

A gente está falando de produtos, mas nós estamos falando de gente. Nós estamos falando de uma integração regional que diminui a desigualdade regional da América do Sul, que diminui a desigualdade regional no Brasil e que permite uma integração cultural, artística, turística, porque o turismo - e eu sei que a Senadora Dorinha tem um apreço muito grande também por essa pauta - é aquela indústria sem chaminé que mais gera emprego, que mais gera renda e que não polui. Se nós temos uma avenida na integração comercial, não sei quantas avenidas se abrem na rota do turismo.

A gente vai para a Europa, a gente vai para os Estados Unidos e a gente não conhece o turismo do Peru, que é um dos mais belos, uma das melhores culinárias, se não for a melhor culinária do mundo, à exceção do Brasil, que é sempre a melhor, né? A gente tem uma proximidade com o Uruguai, com a Argentina, para onde o Sul vai muito. Mas, fora o Sul, o Norte, o Nordeste não conhecem Argentina, Uruguai e mesmo Paraguai ou Chile, que é fantástico.

Então, quando a gente fala desses destaques - eu não vou me delongar nessas planilhas -, eu gostaria apenas de destacar que, das rotas que nós vamos mostrar, a única que já funciona e que agora vai ter aperfeiçoamento é a Rota 5, a rota que interliga ali tanto Santa Catarina quanto o Rio Grande do Sul à Argentina e ao Uruguai. Essa rota já existe, mas existe ainda uma série de instrumentos como a Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul. Precisamos de melhoramento das rodovias; de alfândega, na fronteira de São Borja. Então, há uma série de obras do PAC que estão ali. Essa rota em azul é a única das cinco que eu vou mostrar agora e que efetivamente já existe, mas entra no melhoramento.

Então, vamos direto às rotas. Já estou no meio da minha apresentação. Vamos direto às rotas, começando pela Rota 1.

A Rota 1 visa, num círculo, 360 graus aí, interligar o Norte do Brasil, especialmente Pará, Amapá, Roraima, Amazonas ao norte da América do Sul e também, pelo Porto do Panamá, chegar não só à costa americana, mas também à América Central, à América Latina e também, pelo Panamá, chegar à Ásia.

O que falta? Eu só vou falar de uma, porque são todos esses números: 1, 2, 3, 4, 5. Enfim, isso tudo está em execução. O linhão de energia fica pronto agora, até o final do ano. As intervenções estão acontecendo.

Do lado direito da tela: essa obra está licitada. Agora teve um problema de um questionamento, mas o que faltava era aquele trecho em marrom, que é para interligar o Amapá à Guiana Francesa, ao Suriname e à Guiana.

Do lado esquerdo: do lado do Brasil está tudo pronto. O que falta é a Guiana, que agora tem, acho, processo eleitoral. Acho que estão aguardando. Já tem CAF e BID de olho, fazendo o projeto para asfaltar o que está em negrito, para interligar Roraima e essa região à Guiana.

Essa é a salvação, segundo dados do povo de Roraima - nós estivemos lá. Eles falam assim: "A gente tem muito para exportar para a Guiana - colchão, alimentos, frutas e tudo mais -, mas a gente tem um problema de 900km de pântano, então a gente não consegue exportar". Então, vejam a potencialidade para atender essas regiões.

E só uma curiosidade aqui, antes de passar para a Rota 2. Eu estive na Guiana, e, como eu não podia ir, pedi para o João... Falei: "João, vai ver o preço dos alimentos lá no supermercado da Guiana". E ele foi ver o preço e chegou embasbacado, espantado. A Guiana hoje é um dos países que têm o maior crescimento do PIB do mundo, porque descobriram petróleo. É algo em torno de 20% ao ano - 20% ao ano. Senador, é um prazer. É maior do que o crescimento brasileiro, da China, dos Estados Unidos, de qualquer país - somados, né? E aí eu tive... Ele voltou do supermercado, Professora Dorinha, dizendo o seguinte: "Sabe quanto é um triângulo de melancia?" É um triângulo, não é uma melancia!

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. SIMONE TEBET - É US\$25, porque eles não plantam, eles não... E sabem de onde era a melancia que estava lá? Da Turquia. Por quê? Porque era fácil vir pelo mar e porque faltava apenas esse asfalto. Então, imaginem o quanto o Brasil - o Norte - pode exportar para Roraima, para o Suriname, para a Guiana Francesa, para a Venezuela - a Venezuela já passa por ali, por aquele lado. Mas o quanto é possível e quanto nós podemos também importar de produtos que a gente não tem? Então, só para ter um pouco de noção de o quanto falta pouco agora. O linhão de energia está ficando pronto, ali há algumas intervenções de melhorias. Esses números todos correspondem às obras que estão sendo executadas: duplicação ou mesmo pavimentação e recuperação.

Eu coloquei aqui, mas eu vou passar para duas, só para vocês terem noção: o amarelo é Rota 1; agora eu vou falar da Rota 2, que é a rota em lilás, tá? É só para se ter uma noção: liga o que a quê.

E agora, aqui, números. Eu não vou me delongar.

Aqui é a Rota 2. Essa rota está praticamente pronta. A ideia é o Presidente Lula, agora na COP 30 - ou um pouquinho antes, ou um pouquinho depois - inaugurá-la. Ela, na realidade, é bioceânica, porque interliga Belém... Voltando aqui, eu vou mostrar novamente: ela interliga aqui... A gente não quis, para não confundir com o amarelo, mas ela é totalmente interligada. Ela interliga Belém aos portos da Colômbia, do Equador - a gente pouco fala do Equador, porque não faz fronteira -, do Peru e também lá para baixo. Depois vocês vão ver: pela interligação, chega até ao Chile.

Qual é a vantagem dessa rota? Ela é absolutamente ecológica. Como ela atravessa a Amazônia, ela é fluvial. Então, onde está roxo - não rosa, mas roxo - é por rio. Nós tivemos que fazer três dragagens mais profundas - a terceira fica pronta agora em setembro -, colocar uma aduana na tríplice fronteira entre Amazonas, Colômbia e Peru, que também já tem servidor que passou no concurso da Receita Federal pronto para atuar. Eu estive lá na tríplice fronteira, fui muito bem recebida pelo Governador do Amazonas, e ali já tem Forças Armadas, já tem toda uma estrutura de proteção de segurança de fronteira. É claro que se precisar melhorar, nós vamos melhorar, dentro do processo.

E olhem que interessante: ela vai até Colômbia, chega até o Equador e, depois, vem pelas cordilheiras até o maior porto do Pacífico, que é o Porto de Chancay, um investimento da China no Peru. E aqui é um dado de que eu não sabia - Senador, muito prazer -: de Chancay a Xangai é o ponto mais curto de distância entre a América do Sul e a Ásia. Então, o ponto mais curto de distância não é pelo Atlântico, não é pelo Chile, não é pela Colômbia, não é pelo Brasil; o ponto mais curto de distância entre a América do Sul e a Ásia é do Porto de Chancay, ali, pertinho de Lima, ao Porto de Xangai, numa linha reta.

Nós estamos falando em diminuir em até 10 mil quilômetros a distância da América do Sul, e do Brasil, até a Ásia. Então, dentro desse processo, essa rota que a gente achava que seria a mais fraca no sentido de balança comercial se mostra uma rota que também tem a capacidade de proteger a Floresta Amazônica, garantindo a dignidade do trabalho para quem está lá: as cooperativas, o cacau, o pescado, enfim, os trabalhos manuais feitos pelas mulheres. Então, isso tudo é algo que tem valor para fora e vice-versa, pois também recebemos os produtos que vêm da Ásia para o Brasil.

Também coloquei aqui, só para se ter uma noção de como uma está interligada à outra, a Rota 3, de que eu vou falar agora, a rota verde. Olhem como ela se interliga à Rota 1 e à Rota 2.

A Rota 2 fica pronta ainda este ano - até o final do ano, se não antes da COP, em seguida à COP -, e ela já está, inclusive, começando a comercializar... Não vou entrar em detalhes sobre o que vende e o que não vende. Esses números vão estar à disposição dos senhores, porque eu não quero aqui monopolizar, acho que o importante é a gente dialogar, com muita transparência.

Essa é a Rota 3. A Rota 3, na parte mais de cima, no eixo norte, já está pronta. No número dois e no número um, ali pelo lado do Acre, faltava um recapeamento. Tinha duas pontes ali entre Rondônia e Acre, que eram de madeira e foram feitas de concreto.

Senador Confúcio, é sempre bom tê-lo aqui também. Voamos sexta-feira para a terra do Senador Confúcio, lá em Rondônia, e fomos falar das rotas de integração. E muito obrigada, Senador, porque fomos tão bem recebidos na sua terra. V. Exa. é sempre muito gentil.

Do lado, portanto, do Acre, esse trecho já está pronto. Do lado de Rondônia... Nós temos uma dívida histórica com a Bolívia, de quando o Brasil incorporou o Acre no território brasileiro - porque o Acre era da Bolívia - em 1903, e nós nos comprometemos a fazer uma ferrovia. Essa ferrovia, Senadora Margareth, nunca saiu do papel.

Aí, depois, nós repactuamos, em 1966, que nós iríamos fazer uma ponte que custa R\$420 milhões, entre Guajará-Mirim, em Rondônia, e a Bolívia, para que seja uma porta de entrada, através de Rondônia, dos produtos bolivianos para o Brasil e vice-versa. Por quê? Porque a Bolívia tem aquilo de que o Brasil precisa: lítio, sal e fertilizantes, que hoje a gente compra lá da Rússia e da Ucrânia; e nós temos aquilo de que a Bolívia precisa: comida barata, para chegar a um país tão pobre quanto a Bolívia. O que faltava - e falta - para essa fronteira agrícola, que hoje é o Acre, Rondônia, o norte de Mato Grosso, o Pará, etc., aquilo de que precisávamos era um acesso, e não tem. Olhem ali: não estamos falando de qualquer coisa; cabe um país da Europa naquela região ali, só naquela região ali. Essa obra já começou - começou na semana passada, nós demos ordem de serviço -, mas é uma obra de dois anos. Então, não dá para falar que vai inaugurar até o final do ano que vem; inaugura-se até 2027.

Pelo lado mais embaixo, de todas as rotas, a que está mais atrasada é a parte do Eixo Sul da Rota 3, na região de Cáceres, na região de Mato Grosso - Mato Grosso do Sul já tem, ali, em Corumbá, mas a região onde está em negrito. Por quê? Porque a Bolívia é um país pobre, não tem capacidade de endividamento, de financiamento, e os países - pelo CAF, BID, Fonplata, Banco Mundial - querem ajudar, mas não podem financiar. Eles agora estão fazendo um pequeno projeto de rodovia e de ferrovia. Essa rota também é muito importante, mas fica para um segundo momento.

De novo: a parte de cima, uma está pronta, a outra, 2027; e essa aqui, obviamente, fica um pouco mais para a frente. Se vai ser até 2028, a gente não saberia dizer.

Passando agora para a penúltima... Aí, só para ter uma noção da interligação de todas elas: a Rota 1, em amarelo; a Rota 2, em rosa; a Rota 3, em verde. Vamos para a Rota 4.

Ah, antes dela, vamos falar de ferrovia, que é o grande gargalo que nós temos.

Eu perguntei para o Ministro Renan Filho, meu colega, Ministro do meu partido, para a Infra S.A., quanto tempo a gente levaria para fazer o estudo de viabilidade técnica, sustentabilidade, econômica e ambiental de uma ferrovia como esta, que tem mais de 7 mil quilômetros, do Atlântico ao Pacífico. Eles falaram assim: "Na melhor das hipóteses, uns cinco anos". Porque não é por falta de orçamento, é pela complexidade que envolve ter que estar em cada ponto. Nós estamos falando, de novo, de 7 mil quilômetros, embora a gente vá fazer só o nosso trecho e o Peru vá fazer o dele.

Dentro desse processo, nós batemos cabeça junto com a equipe e falamos o seguinte: "Vamos, para não ter problema ambiental e para não ficar mais 15 anos discutindo isso, margear a BR já existente". Então, já respondendo a alguns que podem falar assim: "Por que não aqui a rota, por que não ali a rota?", nós tínhamos dois objetivos. Primeiro, a gente já tem uma ferrovia Norte-Sul, que vai lá do Maranhão, passa pela terra da Professora Dorinha e vai cortando. O objetivo dela é chegar lá no Rio Grande do Sul - ela ainda tem trechos sendo discutidos. Passa pelo Estado de São Paulo e corta o Brasil. Nós precisamos de uma ferrovia Leste-Oeste, então, a ideia é sair de uma ferrovia que já existe, em Ilhéus, na Bahia, que passa por um trecho que ainda vai ser executado pela Vale - aqui está longe, mas o que está em negrito é o trecho que ou está pronto ou em execução -, tem a Fiol, tem a Fico, e aí nós fizemos em torno da BR um traçado - esse já é um estudo preliminar feito pela Infra S.A., por nós, pela Casa Civil, por toda a equipe, pelo Ministério dos Transportes - e fomos buscar parceiros. Nós fomos até a China, que tem *expertise* em ferrovia, e falamos: "Nós só queremos o estudo de viabilidade técnica". Então, em parceria com o Brasil, a China vai, em 18 meses - portanto, não em cinco ou sete anos -, fazer o estudo de viabilidade técnica e de sustentabilidade desse projeto.

E aqui já deixo muito claro para vocês que não tem nada a ver com a rota do cinturão, cinturão da seda, seja o nome que se dê, e, de novo, isso aqui não tem nada a ver com quem vai construir essa ferrovia. Essa ferrovia vai ser depois, esse projeto vai para um próximo governo, nós estamos falando que a partir de 2027 vai ser entregue. Isso é uma política de Estado brasileiro.

Ali, provavelmente, pela pouca experiência que a gente tem, nós não temos investimento privado nacional com recurso suficiente para fazer essa ferrovia. Se vocês perguntarem para os grandes empresários de infraestrutura no Brasil, eles falarão: "Esquece! Sem parceiro europeu, americano, asiático, seja o que for, nós não construímos ferrovias".

É que a Europa não tem muito interesse nem tem muito recurso para fazer ferrovias. Os Estados Unidos, da mesma forma, muitas vezes, não têm muito interesse. Então, a gente provavelmente vai ter *pools* de investimentos americanos, asiáticos, europeus, iniciativa privada; provavelmente terão que ser divididos - isso será o próximo Governo que vai dizer, só estou antecipando porque sempre causa muita polêmica, ainda mais neste momento em que a gente está discutindo tarifaço - em trechos, e você pode ter mais de uma concessão.

A concessão vai ser aberta, ganha quem tiver a melhor proposta para o Brasil e, obviamente, investimento nacional - e quando eu digo "nacional" é privado, não acho que isso aqui tenha que ter investimento público, é uma mera opinião minha. Mas, enfim, o Brasil... Estou falando como Ministra do Orçamento: seja quem for o Presidente, não há orçamento no Brasil para se fazer ferrovias. No mundo, normalmente não se faz ferrovia... Normalmente, não, porque em alguns países se faz com investimento estatal.

Então, este acho que é o grande legado que o Ministério do Planejamento, que o Ministério dos Transportes vão deixar para o Brasil. É um estudo de viabilidade técnica até o final do ano para, se houver vontade política, interesse político, se for, em 2026... A custo zero, tá? Esse memorando de intenções não tem custo para o Brasil, é apenas por conta da *expertise* e toda a parte técnica que eles possuem.

Indo para o final da minha fala - só faltam duas rotas -, essa é a Rota 4, a rota, inclusive, que passa pelo meu estado, que vai do Porto de Santos, lá em cima, mais ao norte, em São Paulo, passando pelo Mato Grosso do Sul, Paraguai, Argentina e Chile, ao mesmo tempo em que, mais aqui no centro - vou chamar de Eixo Sul -, passa por Santa Catarina - de uma certa forma também pega o Rio Grande do Sul, porque ele pode subir, mas o Rio Grande do Sul tem interesse na Rota 5 -, onde, na realidade, nós estamos falando de três portos de Santa Catarina; atravessa o Estado de Santa Catarina, pega Paraná, porque você tem a Ponte da Amizade lá em cima também, mas também passa aqui e pega Argentina, sobe para o Chile - na realidade, tem quatro portos do Chile, nós colocamos os três principais, Antofagasta, Mejillones e Iquique. E esta rota, do lado, quando a gente fala de Santa Catarina e do Paraná, está pronta, mas ela precisa de melhoramentos. Quando a gente fala de Mato Grosso do Sul, está no PAC, lá em cima, uma ponte que está quase 80% pronta, a gente

acredita que já no ano que vem - acredita, não, no início do ano que vem, em maio - estará pronta, e uma alça, que está no PAC, também com investimento de R\$400 milhões, que são 13km, suspensa, essa fica pronta até o final do ano.

No Paraguai, só para mostrar o único lugar que falta... Porque na Argentina está tudo pronto, no Chile está tudo pronto, eles estão fazendo investimentos... Até, para quem tiver interesse no Estado do Paraná, algum Parlamentar do Estado do Paraná, de São Paulo, de Santa Catarina que quiser, em Mato Grosso do Sul vai ter um encontro com empresários chilenos. O Chile está investindo nos seus portos para receber toda a carga. No Paraguai, o Paraguai está com dinheiro do Fonplata, terminando o que está em marrom ali. Lá em cima, em marrom, no Paraguai, faltam 200km, aliás, estão terminando esses 200km no ano que vem, para interligar toda a Rota 4.

A importância dessa rota é que ela também é bioceânica, porque interliga o Atlântico ao Pacífico, passando por uma série de indústrias do interior de São Paulo, do Paraná, o agronegócio, especialmente no caso de Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina.

E, por fim, aqui é para vocês terem uma visão de como tudo está interligado. Também não vou aqui falar do que nós exportamos, do que nós importamos. Tem a Rota da Celulose lá na minha cidade, em Três Lagoas. Eu tive o privilégio, quando fui Prefeita, de levar a primeira fábrica de celulose. Hoje, Três Lagoas é a capital do mundo da celulose, tem quatro indústrias, as maiores fábricas do mundo estão em Mato Grosso do Sul. E, agora, a Arauco, uma empresa chilena, uma indústria chilena de celulose, em Inocência - um município de 8 mil habitantes -, está fazendo um investimento de mais de R\$20 bilhões numa cidadezinha, construindo a fábrica que fica pronta daqui a 18 meses, mais ou menos.

Fique à vontade, por favor. Pode passar.

E, por fim, a Rota 5. Como eu disse, a Rota 5 é a única que já existia, ainda com uma série de pendências. Ouvi os Governadores desses estados, especialmente do Rio Grande do Sul, e ali nós traçamos algumas intervenções, vamos dizer assim, para melhoria. Nós inauguramos... No ano passado ou retrasado?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. SIMONE TEBET - No final de 2023, inauguramos o primeiro aeroporto binacional do Brasil, entre o Uruguai e o Rio Grande do Sul, em Rivera. Ali tem a Lagoa Guajará-Mirim, que ia ser iniciada... A Lagoa Mirim - a Guajará é lá em Rondônia - ia ser iniciada, lamentavelmente veio a catástrofe das chuvas no Rio Grande do Sul e tivemos que fazer um novo projeto, então atrasou tudo, mas ali tem melhorias e intervenções em portos, em aeroportos, em rodovias e tudo mais.

E aí a gente chega ao objetivo principal, para encerrar: o porquê disso tudo e por que agora. Primeiro que não é agora; é o sonho de filhos da fronteira, como é o meu caso, é o caso do Senador Jorge, o caso do Senador Confúcio, dos Senadores de fronteira. Eu vi agora a Senadora Eliziane também chegando - é um prazer sempre vê-la, Senadora. Só que, naquela época, a nossa exportação toda era para a Europa, os Estados Unidos. Agora, um terço das nossas exportações já vai para a Ásia. Nós temos uma possibilidade de dobrar - é literalmente dobrar - as exportações para a América do Sul e vice-versa, o que significa baratear. Se a gente consegue mais investimentos na Bolívia com gás, a gente deixa de comprar tanto gás da Rússia e da Ucrânia e começa a comprar mais barato de um país vizinho, a gente começa a vender mais para a Bolívia. A gente já vende carros para a Argentina, mas tem condições de vender ainda mais. Para a Colômbia, eu não vou disputar o café, porque, quando você vai à Colômbia e fala do café, eles brigam com a gente, porque falam que o café deles é melhor. Como eu não bebo café, eu não vou entrar nessa briga. Enfim, se não podemos exportar o café para a Colômbia, podemos exportar ainda mais carros do que exportamos, podemos importar mais produtos. Os grãos do Peru são diferentes dos grãos brasileiros, então, nós podemos vender *commodities* para o Peru e comprar *commodities* do Peru.

Então, na parte de balança comercial, está muito claro, mas, de novo, tem algo que não dá para desmerecer: a indústria do turismo, que gera tanto emprego. Quem conhece a América do Sul - eu só não conheço aqui a Venezuela - sabe as potencialidades que a América do Sul tem. Hoje, é um dos roteiros mais caros, porque você tem que ir para São Paulo, seja onde você estiver. Do Maranhão da Eliziane, às vezes ela tem que ir para São Paulo - não sei se tem alguma outra - para poder ir para o Peru, em dias específicos. Com essa interligação, eu posso fazer de carro - não no caso do Nordeste, que fica muito longe, mas no dos estados de fronteira - ou mesmo começar a ter voos regionais. Você fala de hotelaria, você fala de postos de gasolina, você fala de cultura, fala de gastronomia, enfim, e um turismo que passa a ficar barato para o povo brasileiro, porque hoje é muito caro.

Eu gosto sempre de apresentar este último eslaide, para vermos a distância que os nossos produtos hoje atravessam para chegar à Ásia. Quando a gente fala da Ásia - eu estou colocando em amarelo ali - olhem que a gente tem que vir embaixo da África, porque por cima a gente tem um problema de conflito armado muito grande no Oriente Médio, então é mais complicado passar pelos estreitos. A gente dá a volta ao mundo para chegar ao Japão, à Indonésia, ao Vietnã, à China e à Índia - que, de novo, é um comércio que a gente não explora. É lamentável, porque hoje a maior população do mundo está

na Índia. E, obviamente, o traçado aqui em vermelho... A Rota 1 é em verde e as Rotas 2, 3, 4 e mesmo a 5 são em vermelho, porque hoje a Rota 5 utiliza o Estreito de Magalhães, que tem um problema de geleira, não é viável em todos os períodos do ano. Então, às vezes, por exemplo, quem é do Rio Grande do Sul ou do Sul do Brasil tem que fazer a rota amarela.

Então, dentro desse processo, eu acho que algumas perguntas eu já respondi sobre se o ministério vai articular políticas nacionais. Isso está interligado a uma outra pergunta, tanto da Marcela, do Pará, quanto da Lara, do Rio de Janeiro, sobre quais ações o ministério está priorizando para reduzir as desigualdades regionais. Eu quero dizer que é com muita satisfação que o nosso ministério apoiou e ajudou - quem somos nós para ajudar? Eles têm *expertise* -, o Ministro Waldez, do Ministério da Integração Regional, a fazer os planos de desenvolvimento regional do Brasil, que eu acho que estão hoje na Câmara, porque precisam ser aprovados na Câmara: o Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia, que eles chamam de Projeto Norte, o Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste e o Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste, são os três planos que são exigências da Constituição. Então, nós ajudamos também. Os desafios contábeis e fiscais sempre existem, mas nós tivemos o maior cuidado de colocar aqui - lembrando que aqui tem muita parceria com a iniciativa privada, concessões de rodovias, de portos, de aeroportos e, no futuro, de ferrovias.

Edfran, do Amazonas, perguntou sobre o potencial turístico, acho que eu já coloquei aqui.

E, por fim, Caio, de São Paulo: como eu vejo "o papel do MPO para desburocratizar o acesso a recursos federais e fortalecer a interiorização turística no país?". Eu vejo esse como um primeiro passo, o primeiro de muitos passos que virão, e, a partir daí, as coisas acontecem.

Eu encerro, Senadora Dorinha, mais uma vez agradecendo e abrindo aqui, obviamente, espaço para todos os colegas. Agradeço aqui a presença do Senador Jaime, Senador Confúcio, Senador Jorge, Senadora Eliziane, a Senadora Margareth, mencionei já, e o Senador Nelsinho, que também passou por aqui.

Enfim, é um prazer mais uma vez estar aqui. Eu falo que, se eu acabei aceitando participar do Governo do Presidente Lula como Ministra, não foi pelo Ministério do Orçamento, foi por conta do Ministério do Planejamento, porque eu tenho isso aqui como um projeto do meu coração. É um legado que a gente quer deixar para os próximos governos, algo que não tem volta, porque o dinheiro vai aonde tem expectativa, é a lei da oferta e da procura. É um projeto dessa magnitude, lembrando, que integra os 27 estados da Federação Brasileira.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Muito obrigada a nossa Ministra de Estado do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet.

Eu quero agradecer a presença dos Senadores que estão aqui e dos que já passaram, alguns retornarão: Senador Alessandro Vieira, Senadora Margareth Buzetti, Senadora Augusta Brito, Senador Jaime Bagattoli, Senador Confúcio Moura, Senadora Eliziane Gama, Senador Marcelo Castro, Senador Nelsinho Trad, Senador Jayme Campos e Senador... Acho que já falei todos que estiveram aqui. Não, eu me esqueci do... Da Bahia... Bom, eu vou... Na verdade, foi o Jaques Wagner, que passou aqui.

Eu vou abrir as inscrições e vou deixar também a minha pergunta para a Ministra: Onde está o Tocantins? Quando eu olhei as rotas, nós ficamos de novo - eu e o Ministro Jorge. O Ministro esteve aqui e alguns Ministros estiveram, e eu falei: "Gente, nós estamos em uma crise de identidade; a gente não entra no lado do Nordeste nem no lado do Centro-Oeste", porque a gente saiu de Goiás, e ainda tem a situação da Fiol, porque passaria pelo Tocantins - aí parece que talvez tenha uma informação sobre isso -, e a rodovia que sairia em Figueirópolis vai passar agora por Mara Rosa, em Goiás. Embora eu seja goiana, eu estou dizendo que tinha uma previsão de passar, no primeiro desenho.

O Senador Jorge Seif está inscrito e os Senadores que tiverem intenção...

Jorge, nosso Vice-Presidente.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. Para interpelar.) - Bom dia, Senadora Dorinha.

Bom dia, Ministra Simone e toda a equipe da senhora. Obrigado, mais uma vez, por vocês virem aqui.

Realmente, eu entendo, Ministra, que o desafio do Brasil é logístico, especialmente no meu Estado de Santa Catarina, e eu creio que, em tantos outros estados, como o seu estado, o Mato Grosso, o nosso maior desafio é logístico.

Quando nós olhamos os mapas, especialmente de ferrovias, por exemplo, nos Estados Unidos e na China, nós vemos como eles são realmente rasgados, de norte a sul e de leste a oeste, por rodovias e, com certeza, é o maior custo hoje e o que mais impacta, especialmente, a produção primária e as *commodities* - nós não temos dúvida.

Então, fico muito feliz com alguns desses *feedbacks* e com a evolução desses projetos. E eu tenho algumas perguntas para a senhora - eu não sei se a senhora vai responder na hora ou se separa de três em três; aí é uma decisão da nossa Presidente -, mas vou tentar ser bem rapidinho, porque outros Senadores também querem participar.

Ministra, a senhora destacou, em audiências anteriores e hoje também, a importância de um orçamento inclusivo e a revisão de gastos para melhorar a qualidade do investimento público. No entanto, o histórico do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) mostra que menos de 25% das obras foram concluídas em suas versões anteriores, o que nos preocupa muito, porque realmente eram obras faraônicas que enchiam os olhos de qualquer um, mas o histórico nos mostra que um quarto apenas foi executado, conforme apontado pelo TCU.

Como o Governo e o Ministério da senhora garantem que o novo PAC não repetirá os mesmos erros de planejamento e execução, evitando o desperdício de recursos públicos e obras paralisadas?

Segunda pergunta, Sra. Ministra: em 2023, a senhora nos mencionou que a reforma tributária seria essencial para reduzir o custo Brasil e impulsionar o nosso PIB. No entanto, as políticas do atual Governo parecem direcionadas à elevação de receitas, inclusive por meio de majoração de impostos.

Recentemente, houve uma batalha judicial contra o Congresso, em que nós fomos derrotados pela caneta de um Ministro que não respeita o Congresso Nacional, que é o Ministro Alexandre de Moraes. Nós aqui, por unanimidade, derrubamos o IOF. A senhora sabe, como professora de Direito, hoje ministra de orçamento, que é um imposto regulatório, mas virou um imposto arrecadatário, mostrando que a forma de governar do Ministro Haddad, chancelada pelo Presidente Lula, é a de, realmente, taxar a população. Então, como o Ministério do Planejamento concilia o discurso de desenvolvimento regional com a necessidade de aliviar o peso dos impostos sobre empresas e cidadãos, especialmente em regiões menos competitivas?

Pergunta três. Como o Governo pretende, Sra. Ministra, financiar as ambiciosas metas de desenvolvimento regional sem aumentar a dívida pública? Na verdade, essa pergunta três está muito ligada já à pergunta dois que eu acabei de fazer.

Tenho mais três perguntas para a senhora. Sobre o tarifaço, Sra. Ministra, o relatório do nosso Tesouro Nacional aponta que a dívida pública atingiu quase R\$8 trilhões, em junho de 25, uma trajetória logicamente insustentável, e que as tarifas americanas podem custar ao Brasil mais de R\$20 bilhões e também 110 mil empregos diretos, segundo estimativas, sem contar os indiretos, aumentando a pressão sobre o orçamento público e também sobre o Ministério da senhora. Como o Governo e o seu Ministério planejam financiar medidas de mitigação, como linhas de crédito para exportadores, sem agravar a crise fiscal?

Por fim, vou fazer duas perguntas sobre o meu Estado de Santa Catarina, que são perguntas enviadas pela Fiesc e por outras instituições.

Ministra, a senhora fez ali várias apresentações, inclusive já mencionou o Ministro Renan Filho, que gentilmente nos atendeu diversas vezes, assim como a senhora fez com a bancada catarinense. Tem uma BR no nosso estado, a 470, que ela ... São décadas de espera. E passa pelos nossos dois principais portos, que é o Porto de Itajaí, cidade onde eu moro, e pela cidade de Navegantes. Outros portos são também relevantes, mas os nossos maiores volumes estão ali; inclusive faz da minha cidade o maior PIB catarinense. Ainda não tem data de conclusão, mesmo com estudo técnico aprovado há mais de uma década. Como o Ministério pode e pretende resolver esse impasse? É porque... Só para a senhora saber, inclusive a BR-470 é uma das promessas não cumpridas dos PACs anteriores. Qual o papel que o Governo exerce para garantir recursos efetivos e cronograma realista?

Eu vou falar para a senhora qual é o sentimento do empresariado catarinense, do nosso próprio Governo e o meu, como Senador. Como o Partido dos Trabalhadores não tem êxito no meu estado, inclusive reduziu prefeituras, tem um número mínimo de Deputados federais, estaduais. O Lula lá teve menos de 20%, 25% de votos, nós entendemos até como uma retaliação. Nós entendemos realmente como uma perseguição, e não tem como contrariar essa visão porque nós vemos que outras rodovias, em outros estados muito mais próximos e com votações importantes para o PT, estão evoluindo muito mais do que Santa Catarina, que não tem êxito. Inclusive agora, recentemente, perdemos o porto - a senhora veja que retrocesso -, nós perdemos a autoridade portuária de Itajaí.

Era uma autoridade municipal que durante as prefeituras petistas, o Governo petista... Na minha cidade, sempre se brigou para manter a autoridade municipal; foi só ganhar um Prefeito nosso do PL que foi jogado para São Paulo administrar o Porto de Itajaí - um retrocesso completo e uma vingança explícita!

Mas, voltando à BR-470: como nós podemos garantir recursos e, realmente, a conclusão da BR-470? Essa é uma pergunta da Fiesc (Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina).

Por último, embora, Sra. Ministra, a LOA de 2023 preveja cerca de R\$880 milhões para infraestrutura em Santa Catarina... Mais uma vez, eu recorro a realmente essa perseguição política que nós do Estado de Santa Catarina temos, com o Governador do PL, Senador do PL e do PP; enfim, por ser um estado de direita, um dos estados mais de direita do Brasil - não à toa, é um dos que mais se desenvolvem, graças a Deus, porque nunca foi governado pelo Partido dos Trabalhadores.

A Fiesc sinaliza que a execução está distante desses valores, Ministra, de R\$880 milhões, que estavam previstos na LOA de 2023, com parte significativa dos recursos presos e restos a pagar e contratos inconclusos. Como V. Exa. assegura que esses valores serão efetivamente liberados e não ficarão engavetados, perpetuando o atraso que penaliza a economia e a população catarinense?

Agradeço a paciência da senhora, agradeço a presença da senhora e peço que a senhora olhe isso com carinho. Eu vi ali a BR-282, que é muito importante para nós, mas a BR-470 já tem mais de dez anos, Villaverde, de aguardo e de ansiedade. Inclusive, foi conhecida no passado como Rodovia da Morte, de tantas pessoas que já perderam a vida, caminhões... É uma via importante, que transita do leste catarinense para o oeste.

Muito obrigado.

A SRA. SIMONE TEBET - Eu que agradeço...

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Vamos fazer...

A SRA. SIMONE TEBET - Ah, tá. É porque foram tantas perguntas que eu estou com medo de esquecer...

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Ah, você quer...? Então, a gente pode fazer, sim...

(Intervenções fora do microfone.) (Risos.)

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Podemos fazer. Eu estou com a inscrição do Senador Jaime Bagattoli e do Jayme Campos.

O SR. JORGE SEIF (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SC. *Fora do microfone.*) - São três perguntas, só.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - É. Então, eu vou passar para a Ministra...

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Eu vou passar para a Ministra e depois nós voltamos, então, e eu retomo os Senadores inscritos.

(Intervenções fora do microfone.)

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - Se eu esquecer alguma coisa, o Ministro, o Senador Jorge me alerta.

Bom, primeiro, a Senadora Dorinha, Presidente, que, é óbvio, não tinha como não... Eu tinha certeza de que ela ia fazer essa pergunta, eu não tinha dúvida, porque ela, além de tudo, é uma Senadora que defende o seu estado com muita galhardia.

Quando a gente traçou, esse traçado não saiu do nada; o traçado saiu dentro do que a gente tinha. Se a gente subisse e voltasse, já que o objetivo era ter a BR, nós poderíamos inclusive ter um problema ambiental. Por isto nós aproveitamos: porque aqui nós já temos um trecho. Então, o objetivo é interligar Tocantins com a Ferrovia Norte-Sul.

Como a Ferrovia Norte-Sul corta de norte a sul o estado, ou o Tocantins utiliza a Ferronorte para chegar ao Estado de São Paulo - ou mesmo chegar ao Paraguai e à Bolívia aqui por baixo, ou mesmo ao Sul -, ou ela vai ser interligada... Eu até cobrei isso hoje do João Villaverde. Falei: "João, faltou colocar aqui, num traçado um pouco mais escuro, em negrito, a Ferrovia Norte-Sul, para mostrar a importância" - vai ser quase que uma cruz, fazendo norte-sul e leste-oeste.

Então, o Tocantins é beneficiado por essa ferrovia, que vai margear o norte de Goiás, mas vai beneficiar não só o sul do Tocantins, mas também o norte do Tocantins.

Estão dentro do processo e os 27 estados vão ser beneficiados, Senadora Dorinha. E eu vou olhar para isso com muito carinho, enquanto eu estiver como Ministra do Planejamento e Orçamento. Pode ficar tranquila.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - A leitura, Ministra, primeiro, só fazendo um comentário, é assim: fiquei muito surpreendida. Foi muito importante a sua vinda para apresentar essa lógica das rotas de integração regional...

A SRA. SIMONE TEBET - Hum-hum.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - ... com grande substância do ponto de vista comercial, logístico e também econômico, né?

Acho que a apresentação inicial mostra isso, mas o que eu coloco é que, na verdade, todas as rotas circulam o estado. As ferrovias são importantes e é lógico que não é... Nós estamos falando aqui de infraestrutura, da logística, mas nós temos

que o Tocantins está no meio do Brasil. Nós temos seis estados de fronteira e algumas rodovias são rodovias de integração para se acessar portos importantes e para a própria produção.

Por isso, nós do Tocantins ficamos muito incomodados com a retirada da Fiol do Tocantins, porque já estava batido o martelo. Ela passaria em Figueirópolis e até hoje nós não tivemos uma satisfação. O Ministro recebeu, inclusive, o Governador. Não se justifica a questão de ela ter saído de Figueirópolis. Ela não passaria em área de impacto ambiental, não passaria na Ilha do Bananal.

Mas fica esse apelo e nós estamos fazendo a nossa mobilização em relação à infraestrutura...

A SRA. SIMONE TEBET - É claro.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - ... porque, quando eu fiz a brincadeira, é porque, como o Tocantins era Centro-Oeste, com a divisão, a gente nunca entra nem nas ações do Norte, nem nas do Nordeste, nem nas do Centro-Oeste.

A SRA. SIMONE TEBET - Vamos voltar para o Centro-Oeste! (*Risos.*)

Eu sou do Centro-Oeste. É por isso que eu estou vendendo o peixe.

Acho que a pergunta da Professora Dorinha, da Senadora, é importante pelo seguinte: essa é a artéria. A partir do momento em que ela estiver construída - obviamente, nós estamos falando do início da obra em 2027, portanto, uma obra em que até 2030 a gente quer que esse sonho se realize -, uma série de veias estarão interligadas.

A Fiol já existia dentro desse projeto. O nosso projeto, que não é antagônico ao pleito de Tocantins, que é uma outra questão, tem que interligar ao Peru. Se nós passássemos por cima, na nossa, não no projeto da Fiol, na nossa, nós entraríamos na parte mais norte de Mato Grosso, entrando numa questão mais complicada no aspecto ambiental, porque ali é considerado área amazônica.

Então, por isso, a BR... Circular a BR significa fazer ou não a obra. Queremos uma ferrovia... Estou falando como alguém que não é nem do Norte, nem de Mato Grosso, porque o meu Estado é Mato Grosso do Sul. Então, eu não posso ter lado. Mesmo que fosse para o Mato Grosso, eu não posso ter lado. Queremos ter uma ferrovia no Brasil? Vamos margear a BR. Se nós pensarmos... Estou falando em artéria, tá? Não estou falando nas veias, não estou falando nos traçados. Esta ferrovia é muito delicada fora da BR. Isso significa um problema ambiental e significa dez anos de análise se nós sairmos das BRs existentes. Por isso, esse traçado preliminar.

Mas está anotado. Vou levar, inclusive, a demanda para o Ministro dos Transportes também.

Em relação às perguntas do Senador Jorge... (*Pausa.*)

Ah, então, eu... (*Pausa.*)

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO. *Fora do microfone.*) - Nós poderíamos ouvir, então, a intervenção do Senador Jaime?

A SRA. SIMONE TEBET - Hum-hum. Tá bom.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente Senadora Dorinha, Presidente desta Comissão de Desenvolvimento Regional.

Nossa Senadora Simone Tebet, quero cumprimentar V. Exa. e também o João Victor.

Só, antes de eu entrar na discussão, quero agradecer primeiramente aos 63 Senadores que já assinaram para nós a CPI da sexualização das crianças e adolescentes, um caso gravíssimo no nosso Brasil. Acredito que nós vamos ter a assinatura dos 81 Senadores. É só pararem e pensarem na situação a que chegamos no nosso país. Já temos 63 assinaturas. Meu colega Confúcio Moura vai assinar já daqui a pouquinho. Ele estava fora, mas vai assinar.

Deixem-me falar para vocês. Primeiramente, Ministra, nós sabemos que o grande gargalo... Na condição de empresário, eu sei, eu venho falando sobre ferrovia há mais de 30 anos. Isso é um grande gargalo que nós temos de infraestrutura no Brasil. E, para o transporte de longa distância, é impossível nós ficarmos... E, olha, eu sou transportador rodoviário, inclusive de combustível. É impossível nós ficarmos batendo na tecla de o transporte de longa distância continuar sendo por rodovia. Nós temos que ir para a ferrovia, para a hidrovias; temos que arrumar mecanismos que tenham um custo menor.

Agora, Ministra, o que me deixa assim um pouco indignado... Eu falar só um pouquinho da Ferrogrão. A Ferrogrão, que é uma ferrovia que vai ser da iniciativa privada, está, há mais de três anos, parada no Supremo Tribunal Federal. Como é que nós vamos fazer isso? Está aqui o Senador Jayme Campos, que conhece a situação igual à palma da mão. Essa situação da

Ferrogrão é vergonhosa no país. Vai tirar... Quanto é que vai diminuir a população... E lá está exatamente igual ao que a Sra. Ministra falou agora: ela está margeando a BR - está margeando. Infelizmente, vai passar lá, acho, que 25km, 30km próximo de uma reserva, por isso foi judicializada no Supremo e está parada até hoje.

Outro grande problema - grande problema - agora é que foram vetados mais de 60 dispositivos sobre o licenciamento ambiental, Senador Jayme Campos. Mais de 60 vetos. Como que nós vamos andar neste país? Aqui é o país onde nada pode; e lá fora tudo pode. Então, nós temos esse grande gargalo.

Ministra, eu preciso corrigir algo que a senhora falou aqui, que, talvez, eu possa ter interpretado mal, sobre o acordo de Petrópolis, a ferrovia Porto Velho-Guajará-Mirim. Para quem estiver nos acompanhando pelo Senado, lá morreram, praticamente... A história fala em 8 mil pessoas, mas devem ter morrido muito mais. Senador Jayme Campos, não era de acidente de trabalho, não; era de malária. Entendeu? O Brasil cumpriu naquele momento... Foi a maior obra de infraestrutura construída no planeta entre o ano de 1907 e 1912, a de Porto Velho-Guajará. Senador, eu quero que vocês que estão me acompanhando... Eu estou com mais de 60 anos, considero que sou um homem muito trabalhador, mas o que aquele povo sofreu lá atrás... Faziam 365km de ferrovia no meio da selva, no pântano, sem uma motosserra, sem um trator de esteira, sem nada, no braço e no carrinho de mão. Como hoje o Brasil não consegue fazer nada de ferrovia neste país? Hoje, nós temos o problema da questão da licença ambiental. E se construiu aquilo em cinco anos, são praticamente 70km por ano. Foi uma coisa inédita. Eu falo para vocês, porque eu tenho conhecimento. Estou em Rondônia há 50 anos, não estive na construção da ferrovia, mas eu andei depois que ela já havia sido desativada, porque foi desativada no início dos anos 70.

E o Brasil teve o compromisso, sim, Senador Confúcio Moura, de fazer a ponte binacional Brasil-Bolívia, que vai ajudar muito - tem fertilizante para trazer de lá para cá. Nós podemos fazer, sim, a integração entre Brasil e Bolívia. É muito importante que saia a ponte, mas que saiam as estradas.

A Ferrovia Bioceânica é importante, sim, e isso só não se faz porque o nosso país não quer, Senador Jorge Seif. E não é este Governo, não é o Governo de trás, não é o que já passou; é porque nós somos incapazes mesmo. A Ferrovia Bioceânica dá viabilidade econômica, só que como vai se fazer uma licença ambiental para fazer uma ferrovia dessa, nessa extensão que nós temos ali?

Agora, a iniciativa privada faz, sim, porque, se ela der viabilidade econômica, vocês podem ter certeza de que a iniciativa privada irá construir. E seria de suma importância que se construísse essa Ferrovia Bioceânica. É aquilo que a Ministra acabou de falar: vai se encurtar o percurso. São praticamente 30 dias de percurso de navio marítimo se exportamos pelo Oceano Pacífico. Eu fiz o percurso na rodovia: é impossível andar se tiver transporte pesado na rodovia. Aquela rodovia só serve para produto industrializado e para turismo. Esqueçam! Não vai servir para transportar soja, para transportar minério, para transportar nada. É só a ferrovia que dá viabilidade econômica, Petecão. E seria pelo seu estado, que eu conheço, seria pelo Estado do Acre, mas temos que arrumar alternativa.

Agora, eu preciso fazer uma pergunta, Ministra: como a senhora vê que poderia ajudar, dentro da infraestrutura, a nós convenceremos a Ministra do Meio Ambiente, Marina Silva? Porque ninguém aqui... Quando você falou... Rodovia Federal, para quem não tem, às vezes, conhecimento, é 100m - 50m numa faixa, 50m na outra. Dá para fazer duplicação, terceira faixa, quarta faixa; dá para fazer quatro vias que vão, quatro que vêm, e construir ferrovia ainda, porque são 100m. Só que o problema todo está ali, o nosso problema é a questão da licença ambiental.

Quando eu olho para a BR-319... Eu andei na rodovia no final dos anos 70; no início dos anos 80, a rodovia existia, foi construída. Meu Deus do céu! Antes da BR-364, já era asfaltado Porto Velho-Manaus - já era asfaltado. Aí, depois, de 1981 a 1984, foi que se pavimentou a BR-364; e, agora, hoje, nós não conseguimos reativar, reconstruir algo que já está construído.

Então, Ministra, é muito bonito nós colocarmos no papel e vermos infraestrutura, e sabemos que a infraestrutura tem que ir para a iniciativa privada. O Governo não tem condição de fazer mais nada. Nós temos que diminuir impostos.

Eu vi agora a minha rodovia, a BR-364, com custo altíssimo. O que vai acontecer: um caminhão vai gastar quase 50%, Senador Jayme Campos, do que ele gasta de óleo diesel no pedágio, para em 30 anos - em 30 anos - se fizerem 190km de terceira faixa e 100km de duplicação. É um sistema vergonhoso que nós temos hoje. E eu sei que vai ser uma aberração na hora em que acontecer aquilo.

Senador Petecão, querem agora privatizar também a Hidrovia do Madeira. Vai privatizar a hidrovia para quê, se a Marina Silva não vai deixar quebrar uma pedra, não deixa fazer nada? Vai privatizar para quê? Tem que reativar a BR-319, mas não há necessidade de privatizar o Rio Madeira para colocar mais um custo em cima dos ombros, nas costas da sociedade, na Região Norte, onde os custos já são altíssimos. Nós temos uma única rodovia - uma única - interligando o noroeste do Mato Grosso, Rondônia, Acre e a BR-319.

Então, gente, eu não falo como político, não. Eu não quero voto, não quero nada; o que eu quero do Brasil é que este país... Que nós abramos os olhos, nós diminuamos o custo Brasil... Nós precisamos diminuir o custo Brasil, e nós temos que levar realmente para a privatização; mas, Ministra, se nós não atuarmos firmes, com responsabilidade... Não é este Governo, é outro que vai vir, os próximos que vão vir, mas nós precisamos atuar urgentemente. O país, se não fizer, nos próximos dez anos, 8 mil quilômetros de ferrovia dentro do Brasil, em pontos estratégicos, o país entra totalmente em colapso, não tem mais como transportar a produção brasileira.

Obrigado.

A SRA. SIMONE TEBET - Eu é que agradeço.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Eu vou passar a palavra então para a Ministra em virtude das duas perguntas, todas longas, para a intervenção, e eu retomo. Eu tenho a inscrição dos Senadores Jayme Campos, Sérgio Petecão e Alan Rick.

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

Bom, a gente abordou, Senador Jorge, eu vou começar... Uma das perguntas está um pouco relacionada à pergunta do Senador Jaime. V. Exa. começou colocando que eu prego - e prego mesmo - o orçamento inclusivo, não há como ser diferente, e a grande pergunta é a seguinte: qual é a segurança de que dessa vez o PAC vai sair do papel? A resposta que eu posso dizer - e depois eu posso apresentar números com clareza, e posso trazer do Ministério dos Transportes - é que já está saindo do papel. Nós tivemos o cuidado de conversar com todos os Governadores, independentemente de partido, eu participei desse processo - não na presença dos Governadores com o Presidente, porque ali era um momento político -, após, junto com a Casa Civil, junto com o Ministério dos Transportes, como Ministra do Planejamento e do Orçamento. Ali foram pedidas por cada Governador de três a cinco obras, a depender do tamanho, e cada Governador pediu obras de R\$1 bilhão, e tinham que pedir mesmo.

Então, dentro desse processo, as obras foram primeiro de acordo com os interesses regionais, locais, de interesses dos Governadores, independentemente de partido.

No meu estado, por exemplo, é de oposição o Governador e ele está levando quase R\$2 bilhões - tem quatro a cinco obras estratégicas, duas delas juntas, porque eu estou contando com a da Itaipu também, porque tem uma parcela e, só aí, é quase R\$1 bilhão.

Então, dentro desse processo, todas as obras já estão ou em processo de licitação ou em andamento. Tem um caso excepcional, como a Lagoa Mirim, onde, no Rio Grande do Sul, veio a enchente, a gente já tinha licitado e teve que refazer projeto.

Segundo ponto, como o valor do PAC é de R\$60 bilhões por ano, a gente tem o cuidado de, no final do ano, quando alguma obra, porventura, está paralisada por uma empreiteira que entra no processo, porque entra questionando o primeiro lugar, entra na Justiça, porque nós temos esse problema de judicialização no Brasil, a gente remaneja o orçamento e cobre para não faltar dinheiro - os DNITs no Brasil sabem disso -, porque as obras estão andando e andando bem.

E a terceira segurança é que um dos melhores Ministros do Governo do Presidente Lula está no Ministério dos Transportes, que é um colega de vocês, o Senador Renan Filho. Pela experiência como Governador, é um ministro de centro que atende igualmente a todos os Governadores.

Inclusive, nesse aspecto, já respondendo à sua quinta pergunta, antes de voltar para as demais, eu estou à disposição do Governador, que foi meu colega, o Senador Jorginho Mello. Tenho um carinho muito grande por ele. Temos visões ideológicas diferentes, mas não há absolutamente nada nesse sentido que impeça a conversa com ele. E ele deve ter apresentado os pleitos, tanto é que, em relação à BR-470... E eu posso aqui falar em nome do Ministério dos Transportes - eu pedi aqui as informações, porque a sua pergunta eu acho que merece porque eu acho que é a pergunta mais concreta e, portanto, mais sensível à população de Santa Catarina. Não poderia deixar de responder em relação à BR-470. A informação do ministério é de que, no dia 31 agora, na quinta-feira passada ou retrasada, enfim, 31 de julho, mais um pedaço dessa obra, no valor de R\$44 milhões, foi concluído, que é o trecho viário de Badenfurt, na BR-470, em Blumenau, aliviando o trânsito. Além disso, entre os trechos executados pelo Dnit, destacam-se a construção de um viaduto duplo, quatro pontes, a duplicação de pistas e a implementação de vias marginais naquela região, ou seja, ela faz parte de um projeto maior de duplicação, como V. Exa. está apontando, que é a BR-470, entre as cidades de Navegantes e Indaial, que já consta com 80% de execução. A estrada estabelece a ligação entre o oeste e o meio oeste de Santa Catarina e o litoral, no norte do estado, sendo uma das principais rotas para escoamento de cargas. Então, esta é a informação: a de que está em andamento, portanto. Ainda que, provavelmente, com alguns atrasos, mas está.

Então, não vejo retaliação mesmo, porque, de novo, o Ministro dos Transportes é um ministro... Não preciso falar, nem tecer elogios ao Ministro Renan, porque é um colega de todos vocês - qualquer coisa acho que cada uma das senhoras e dos senhores pode falar direto com ele.

Em relação à segunda pergunta, que é focando aqui o que eu teria dito em 2023, eu repito o que disse lá atrás sobre a reforma tributária, lincando-a com a questão da elevação das receitas. Eu realmente disse e vou repetir: a principal entrega do Congresso Nacional, de 2023 até agora, não querendo desmerecer nenhum dos trabalhos de V. Exas., mas a principal entrega para o Brasil, que os senhores fizeram, foi a aprovação da reforma tributária. Espero que façam algo ainda melhor até o final do ano.

Mas eu quero justificar por que eu luto por essa reforma tributária. É a minha área, eu fui professora de direito público por 12 anos. Eu luto por essa reforma tributária, visando à diminuição das desigualdades regionais do Brasil, há pelo menos 20 anos - e, durante oito anos, a gente tentou aprová-la -, porque ela não só desburocratiza; ela diminui a carga tributária, ela diminui o custo administrativo das empresas do setor privado. E eu concordo com V. Exa. e concordo com o Senador Jaime: o problema do Brasil é a burocracia e o problema do Brasil é o alto custo da carga tributária para o setor privado de investimentos. Só que a reforma tributária começa - os senhores a aprovaram assim, e não podia ser diferente, porque tem a fase da transição - a vigorar, para efeitos federais, em 2026. Começa, porque no fundo é janeiro de 2027. Em janeiro de 2027, nós vamos ver o que é unificar os impostos federais à luz da diminuição da carga tributária para o setor empresarial. Ela não é nem a reforma do agronegócio, ela não é a reforma do comércio; ela é a reforma da agroindústria e da indústria brasileira.

Há um estudo que a gente está avaliando, segundo o qual, sozinha, a reforma tributária pode impactar positivamente em quase 1% o PIB no Brasil a partir de 2032. Por que a partir de 2032? Porque a parte da unificação dos impostos estaduais não é em 2027; ela é de 2031 para 2032. Então, ela começa já a ter um impacto positivo... Ainda que o Brasil cruzasse os braços, que vocês não fizessem nada e que o Governo Federal não fizesse nada, o Brasil ia andar sozinho quase 1% - ia ter um crescimento de quase 1%. Isso é um estudo do Ipea junto com a iniciativa privada; a FGV faz estudos, enfim, várias entidades fazem estudos.

E ela tem a ver com essa possibilidade de a gente reindustrializar o Brasil, porque esse é o grande problema que a gente não disse aqui.

Quando a gente fala... E aí, já envolvendo essa questão do tarifaço, porque também está relacionado, mas ainda concluo a pergunta dois, quando o senhor colocou, de cara, a questão do tarifaço aqui *versus* esse financiamento, como será esse contingenciamento... Quando a gente vê essa questão de tarifaço e vê essa discussão - e a gente até está perguntando o que efetivamente os Estados Unidos querem do Brasil, para a gente ver como a gente senta à mesa de negociação para conversar -, a grande questão é a seguinte: não é que um mercado seja melhor que o outro. O mercado maior é a Ásia. Um terço, em números, vai para a Ásia. Mas não que a nossa balança comercial com a Ásia seja melhor do que a balança comercial com os Estados Unidos ou que seja pior do que com a Argentina; não é isso. São coisas distintas, a complexidade é distinta. Para a Ásia a gente exporta mais *commodities*, agro e agroindústria, com etanol agora, e importa algo que é fundamental, que é o fertilizante, porque o nosso agronegócio não vive sem ele.

E a gente tem que não só fortalecer as indústrias de fertilizantes no Brasil, o que a reforma tributária vai ajudar a resolver... Tem uma fábrica parada em Três Lagoas - que está no processo de licitação com a Petrobras e que deve reiniciar agora no início do ano que vem; está 85% pronta - que dobra a produção de fertilizantes nitrogenados no Brasil. Uma única fábrica dobra. Não é muita coisa, já que a gente quase não produz. Mas o fato também é, nessa interligação, trazer o gás da Bolívia e da Argentina - Vaca Muerta, da Argentina; e o Gasbol, da Bolívia - para a gente fortalecer e comprar mais baratos fertilizantes.

Dentro dessa questão, interligando, portanto, com a pergunta, nós não precisamos aumentar a carga tributária - eu disse isso logo no início - para colocar isso tudo no papel. Porque nós estabelecemos o seguinte: não são R\$60 bilhões do orçamento para o PAC? Nós pedimos para os Governadores colocarem as obras estruturantes importantes, e eles colocaram - todos eles colocaram -, para poder não ter que gastar um centavo a mais com as Regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste, enfim, para fazer essas obras. Então, não tem aumento de imposto, não tem aumento da carga tributária e nem aumento da dívida do Brasil para colocar isso para funcionar - até porque os senhores votaram também que nós temos que colocar pelo menos 0,6% do PIB em investimento no Brasil. E isso ainda é muito pouco, mas tivemos esse cuidado, como responsabilidade fiscal, de não colocarmos dinheiro em excesso.

Então, respondendo à sua pergunta de forma objetiva, as obras do PAC estão andando, elas estão nas melhores mãos possíveis e não aumentam a carga tributária. Não precisamos de aumento de imposto para executar essas obras e, dentro do orçamento brasileiro, que os senhores aprovam, nós as estamos executando fielmente.

Lincando a essa quarta pergunta do tarifaço sobre a... O que eu posso só dizer, por enquanto, do nosso plano de contingência, porque isso quem vai anunciar é o Presidente, ele é quem vai bater o martelo - ontem ficaram alguns detalhes ainda com dúvidas -, é o seguinte: o plano de contingência vai ter um impacto fiscal muito pequeno. Na realidade, nele temos medidas - algumas que nós vamos trazer até da época da pandemia - que estão ligadas a subsídios, a parcelamentos, a prazos, a carência, a de que forma vamos proteger os trabalhadores... Mas elas têm um diferencial das da pandemia.

Eu estava aqui na pandemia. O desespero - o Senador Jayme e o Senador Petecão estavam aqui e sabem disto - era tamanho que a gente não sabia do que a gente estava falando. Nós não sabíamos se o mundo ia sobreviver logo no início. Chegamos a ficar neuróticos até. Então, o que fez o Congresso Nacional? Sem nenhum planejamento, porque não tínhamos tempo, nós injetamos na economia brasileira quase R\$500 bilhões. Foram R\$400 bilhões, metade para os estados e municípios... Eu estava aqui, eu votei, ajudei... O Relator era o nosso hoje Presidente do Congresso Nacional, que ficava vendo de quanto o estado iria precisar, onde iria investir e tudo o mais.

Então, ali não dava tempo de se fazer planejamento. Aqui, nas mãos do nosso Vice-Presidente, que é outra pessoa que eu respeito muito, competentíssimo, que é o Vice-Presidente Geraldo Alckmin, o que nós estamos fazendo? Nós vamos, primeiro - e isto já está feito, esta depuração já foi feita -, ver quais são os setores que temporariamente estão impactados, porque eu ainda acredito que o café, lá na frente, vai sair da sobretaxa, assim como alguns outros produtos. Primeiro, vamos selecionar os setores. Selecionamos. Dentro dos setores, quais exportam? Dentro daqueles que exportam, quais efetivamente já não direcionaram o mercado?

Por exemplo, carne. Um dos maiores frigoríficos que exportam para os Estados Unidos por causa do corte da carne é um frigorífico - não vou dizer a marca - no meu estado, que foi inaugurado no ano passado. Ele vira a chave, faz outro corte e - estou falando, porque ele mencionou isso - a maioria disso - é claro, ele dá férias coletivas para se adaptar - ele exporta para a Europa, para os países da América do Sul, para a Ásia, para qualquer lugar.

Então, nós estamos tendo esses cuidados também de separar os setores; dos setores, quais exportam; dos que exportam, quais foram sobretaxados; e, dos que foram sobretaxados, quais as empresas que, efetivamente, exportam e aquelas que não estão direcionando. Então, isso tudo já está elencado. O Mdic não está dormindo com esses detalhes.

E a gente vai mandar, obviamente, uma medida provisória para o Congresso, e o Congresso, com a sua soberania e autonomia, vai nos ajudar a construir esse plano de uma forma mais...

Da minha parte, é o seguinte: não pode ter aumento da dívida pública; não pode fugir das regras fiscais, a não ser naqueles casos excepcionais que a própria Constituição permite em relação à meta; e não pode, efetivamente, causar mais problema, porque isso altera o câmbio, gera inflação, que cai lá nos alimentos e empobrece a população brasileira.

Por fim... Desculpa, a terceira pergunta, que era a última, porque às demais eu já respondi. Eu fui falando de forma...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. SIMONE TEBET - Isso. É.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. SIMONE TEBET - É. Está dentro desse pacote.

E eu gostaria, com isso, de emendar, porque... Senador Jaime, eu concordo com quase tudo que V. Exa. mencionou em relação a essa dívida do Brasil, histórica, com ferrovias.

E aqui, talvez... Eu provoquei, foi proposital, a questão da reforma tributária para fazer mais uma provocação aos meus colegas Senadores, né? Talvez - não é fácil, não é simples, mas às vezes dê para fazer ainda nesta legislatura - a gente pudesse se debruçar, o Congresso, o foro é o Congresso Nacional, num grande marco regulatório de ferrovias no Brasil. Não um marco regulatório de infraestrutura, senão mistura muito, porque aí a gente fala de portos, aeroportos, cabotagem... Não que não sejam importantes - eles são -, mas, pelo menos, eles já têm uma questão...

Eu só faço um senão em relação à Ferrogrão, porque nos interessa, ao meu Estado de Mato Grosso do Sul também, e sei que é muito cara essa questão que está parada no Supremo. Eu sou a favor de privatizações, nunca neguei isso; não é que tudo tenha que ser privatizado. Eu sempre digo que sou uma pessoa de centro porque até nisso eu tenho alguns senões. Eu não acho que o Estado tem que ser máximo, mas também não acho que o Estado tem que ser mínimo; o Estado tem que ser o necessário para fazer aquilo que é essencial para o povo - educação, saúde, segurança pública, etc. - e deixar a iniciativa privada fazer o que ela faz melhor, que é investir na parte especialmente de logística, infraestrutura. Então, eu sou a favor das privatizações em relação a portos, aeroportos, ferrovias, dentro de critério, dentro de certas condicionantes. Mas, conhecendo a história um pouquinho e sendo da área - dei aula muito tempo de licitação e contratos -, o que aconteceu com a Ferrogrão agora não aconteceria com muitas ferrovias e muitas obras de infraestrutura. Houve,

ainda que com alguns senões, uma modernização da Lei de Licitações e Contratos depois dessa concessão da Ferrogrão, relatada, salvo engano, Senador Jaime - o Senador Confúcio pode me lembrar -, pelo então Senador Anastasia, que era o pai de todos nós na área de direito administrativo. Poucas pessoas eu conheço no Brasil que entendem tanto dessa área. E ali nós flexibilizamos algumas coisas. Acho que se pode aperfeiçoar, tem alguma coisa que não ficou... Isso facilita um pouco a questão de conseguir, de forma mais célere e mais rápida, a questão das privatizações, tanto é que nós estamos batendo recorde de leilões e de concessões em aeroportos, em portos, em rodovias no Brasil. O Ministro Renan Filho poderia vir aqui explicar. Toda semana ou a cada 15 dias, ele vai à B3 e tem ali... O meu estado mesmo acabou de ter aí um leilão muito bem-sucedido.

O Senador Jaime não me entendeu mal, não. Eu falei mesmo isso porque eu contei a história pela metade, pela rapidez. Quando, em 1903, nós nos comprometemos com a Bolívia de incorporar o Acre, nós nos comprometemos em fazer a ferrovia até a Bolívia. Nós fizemos no território brasileiro, e não fizemos no território boliviano. Quando foi em 1966, no Governo militar, eles renegociaram e disseram o seguinte: em vez de nós fazermos ferrovia no território boliviano, nós faríamos a ponte em Guajará-Mirim, aí uma ponte rodoviária. Então, V. Exa. tem razão. V. Exa. não entendeu mal, não; é que eu contei pela metade, e V. Exa. acabou complementando. A ferrovia pelo lado brasileiro nós cumprimos; o que nós não cumprimos é a pelo lado boliviano. E, em 1966, houve uma troca. E aí eles aceitaram e, em vez de fazer ferrovia, nós construímos essa ponte. O Senador Petecão estava lá no Acre, mas tanto o Senador Confúcio... Nós fomos à sua terra, em Rondônia, e nós lançamos essa ponte, a ordem de serviço, com a presença do até agora Presidente boliviano, Luis Arce. Então, agradeço porque me permitiu, na correria, explicar.

E eu termino apenas dizendo o seguinte... É uma provocação importante, né? O Senador Jaime fez uma provocação muito interessante. Por quê? A gente, quando vai fazer uma concessão rodoviária, tem que dar 30 anos para a iniciativa privada e, ainda assim, para ela, em 30 anos, terminar duplicações. E aí vem: porque, quando a gente faz por 15 anos ou por 20 anos, ela dá deserta. Então, tem alguma coisa errada. Não está errada a iniciativa privada, que fala "se for diferente, eu não vou cumprir", porque ela quer ganhar dinheiro. Está errado algum modelo. A gente também tem que se debruçar sobre o que está acontecendo. Às vezes, a gente coloca alguns trechos que não cabem duplicação, mas cabem terceira faixa, e a gente insiste com a duplicação daquele trecho, e não com a terceira faixa. E isso é aquele "o inimigo do bom é o ótimo". Às vezes, é preciso começar. Vamos começar com a ferrovia. Depois vai ter uma série de veias ali interligando, mas temos que começar. Então, talvez a gente precise ter essa análise mais concreta, acreditar mais nos técnicos quando eles colocam: "Assim dá certo, assim não dá certo". A minha estrada - para encerrar -, a BR-163, que liga meu estado ao Estado de Mato Grosso - aí é com o outro Jayme -, ficou parada do nosso lado, porque o seu foi rapidinho. Ela ficou parada dez anos, porque a gente remodelava, remodelava, remodelava - o nosso estado. O Mato Grosso, "não, mas tem que duplicar aqui, não pode ser terceira faixa aqui". A gente ia para o leilão, e dava deserto. Até o momento em que falamos assim: "Deixa fazer do jeito que está". E não era qualquer concessão, era uma das melhores empresas do Brasil em concessão de rodovia, era a antiga CCR, e ela falava: "Não adianta, eu não vou fazer", porque, no PAC 1, é verdade, foi tão restritivo, no primeiro PAC, que, quando veio a crise de 2018, todas as concessões paralisaram. Então, essa remodelagem é uma coisa que deve vir.

Mas eu deixo aqui: quem sabe um marco regulatório de ferrovia... Porque eu não tenho problema nenhum de falar do passado: acho que um dos maiores Presidentes que este país teve foi Fernando Henrique. Meu pai foi Ministro do Fernando Henrique. Eu posso dizer que acho que a privatização das comunicações foi muito importante, mas, se tem uma privatização que não deu certo no Brasil, pela modelagem, ou se porque foi a primeira - eu não sei -, foi a privatização de ferrovias. No meu estado, pelo menos, não deu certo.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Muito obrigada, Ministra.

Quero agradecer a presença dos Senadores Sérgio Petecão, Pedro Chaves e Alan Rick.

E eu passo a palavra para o Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Cara amiga, Presidente desta Comissão, Senadora Dorinha; ilustre Ministra, nossa conterrânea, Simone Tebet; nosso querido amigo João; eu apenas vou me dirigir a V. Exa. para dizer que estou plenamente satisfeito já, na minha pouca participação, até porque eu cheguei um pouco atrasado, pela sua fala aqui, pelas colocações do andamento naturalmente das obras e da perspectiva em relação aos investimentos no Brasil.

Na verdade, nós temos que fazer justiça. Nós não podemos confundir a questão ideológica, partidária em relação ao planejamento e aos investimentos que o Governo Federal tem feito nesses últimos tempos.

Confesso que, quando a senhora veio aqui, na outra audiência em que a senhora esteve aqui, e a senhora falou da possibilidade de algumas obras andarem, eu falei: "Meu Deus do céu, será que é verdade?", porque nós brasileiros, de uma maneira geral, estamos com um pé na frente e um pé atrás, sempre com medo daquela velha promessa, sobretudo promessas políticas que não acontecem. E, com isso, a sociedade, de uma maneira geral, anda extremamente desconfiada, sobretudo dos políticos porque prometem, prometem, falam bonito e depois não cumprem nada.

Entretanto, eu vejo os investimentos que o Governo Federal está fazendo... Nós temos que ser justos aqui. Eu vi, há poucos dias, algumas inaugurações no próprio Estado de Santa Catarina, terra do Senador Jorge Seif, obras maravilhosas, não é? Obras de resultado altamente positivo na questão da mobilidade urbana, sobretudo nas rodovias, que eram vitais para o seu desenvolvimento econômico e social.

E, nesse caso, particularmente, eu vejo aqui a discussão nossa, quando eu falo em Ferrogrão, que hoje é o único gargalo, na medida em que a BR-163, que a senhora sabe perfeitamente que ela era já concessionada através da Rota Oeste... A Rota Oeste teve um problema de ordem financeira, e depois o Estado de Mato Grosso assumiu, através da Nova Rota Oeste, com a participação do Governo do Estado de Mato Grosso, e essa obra hoje é uma realidade. O estado está executando através da MTPar, fazendo um trabalho aqui que certamente vai evitar dezenas e dezenas de mortes que aconteceram. Mesmo duplicando, no último sábado - vocês acompanharam até pela imprensa nacional -, só num acidente, vieram a falecer 12 pessoas, de mais de 30 ou 40 pessoas, e há algumas em estado precário, internadas nos hospitais da região.

Feito isso aí, é bom que se esclareça aqui e que façamos justiça: essa obra que está acontecendo na BR-163, lá em Mato Grosso - o Governo usou até pouco os instrumentos, em termos de divulgação -, é fruto também do apoio do Governo Federal através do BNDES, que financiou R\$5,3 bilhões para que o Governo do Mato Grosso, através dessa empresa, pudesse contrair esse financiamento, na medida em que é possível também pagá-lo com o próprio faturamento do pedagiamento dessa rodovia que corta o nosso Estado de Mato Grosso, porque é uma das regiões mais prósperas do Brasil, a região ao longo da BR-163, sobretudo demandando dali do Posto Gil, passando por Nova Mutum, Lucas, Sorriso, Sinop, etc.

Entretanto, nós temos dois gargalos hoje, Ministra. Um é a questão de destravarmos a Ferrogrão. Sei que não está nas mãos da senhora, na medida em que o próprio Supremo Tribunal Federal, através de uma decisão do Ministro Alexandre de Moraes, impossibilitou até os estudos, inicialmente, dos impactos que poderiam ser causados lá. E agora ele já autorizou - para conhecimento do próprio querido e estimado amigo, Senador Jaime Bagattoli - a concluir o levantamento, os estudos, os diagnósticos que se tem que fazer, tendo em vista que a BR passa margeando uma reserva indígena. É uma obra vital para o desenvolvimento econômico e social do nosso estado, tendo em vista que, em Mato Grosso, a produção todos os anos cresce, sem derrubar uma árvore, só aproveitando as áreas degradadas naquela região do Cerrado do Brasil, que é não só na Região Norte, mas sobretudo no Brasil Central, que corresponde ao médio e baixo Araguaia de Mato Grosso.

Feito isso aí, eu tenho certeza absoluta de que será uma obra que vai ser construída pelo setor privado. Tem vários interessados, e, por essas três, seja Bunge, seja ADM, seja a Amaggi, etc., vamos concluir. Com isso vai melhorar sobremaneira a renda do produtor, devido aos custos, que vão baratear. Há, hoje, estudo da possibilidade de diminuir pelo menos 25% em relação ao transporte ferroviário com o transporte rodoviário.

Feito isso, eu acho que estamos encaminhando muito bem. Há todo interesse - é bom ressaltarmos aqui e fazermos justiça - do Governo Federal, que tem o próprio Ministro Alckmin, Vice-Presidente, que está interessado, imagino que V. Exa. também, lá, Ministra Simone, e o Ministro Renan, todos interessados. Agora, são assuntos que muitas vezes não compete, não cabe ao Governo resolver. É um problema que está judicializado, através de representação, de ações promovidas por ONGs, partidos políticos, etc., mas tenho certeza de que vai sair.

O que nós precisamos agora, Ministra, é ver a possibilidade de nós fazermos a duplicação, porque a duplicação da BR-163 vai até a cidade de Sinop. O trecho Sinop, que demanda ao longo da BR-163, passando por Santa Helena, Terra Nova, Peixoto, Guarantã, Matupá, já é concessionado através da Via Brasil. Entretanto, o que se tem que fazer? Temos que melhorar a *performance* dessa concessão, para que possamos também duplicar de Sinop até a divisa do Mato Grosso, em Guarantã, que é a última cidade, fim de linha. Chama-se Guarantã do Norte. Feito isso, a logística do Mato Grosso melhorará sobremaneira.

A obra da Fico - eu estive poucos dias atrás em Água Boa -, que demanda a Mara Rosa, Goiás, está sendo executada através da Vale do Rio Doce. Foi feita a repactuação, ou seja, a renovação da concessão, que é do Espírito Santo, se não me falha a memória, até Belo Horizonte, ela assumiu o compromisso de executar essa obra. Essa obra já está executada, hoje, mais ou menos, em algo em torno de 35% a 40%, sobretudo no território do Estado de Goiás, ela praticamente está concluída. Já estão avançando no território mato-grossense. E nós temos uma outra ferrovia, nesse caso, particular, que vai melhorar o escoamento da nossa produção, saindo daí e indo à nossa produção na região do Médio e do Baixo Araguaia,

na Norte-Sul, fazendo o desembarque e a transposição, naturalmente, da produção de lá. Portanto, aqui eu tenho que só fazer elogios a V. Exa., tendo em vista o trabalho que tem sido feito.

Agora, só vou citar aqui, para concluir - sei que V. Exa. já está cansada -, que, de acordo com os dados publicados no último domingo no jornal *Folha de S.Paulo*, as tarifas impostas por Donald Trump, pelo Presidente Trump, sobre os produtos importados do Brasil afetam 65% do total exportado pelo Estado de Mato Grosso - aquela exportação para os Estados Unidos. Em outros estados a situação, eu imagino, pode ser ainda mais grave a depender do peso, naturalmente, dos Estados Unidos em suas exportações.

Eu pergunto a V. Exa. - não sei se estou sendo repetitivo, se alguém já fez essa pergunta -: que intervenção o Governo pretende adotar para mitigar os impactos das tarifas na economia brasileira e de que modo essas ações repercutirão sobre o orçamento da Federação? Essa é uma pergunta que eu acho que vale muito a pena nós indagarmos à senhora. Qual o impacto que teríamos no nosso orçamento?

Ademais, cumprimento-a mais uma vez pelo seu trabalho meritório, competente, exitoso que tem feito à frente do Ministério do Planejamento, que, confesso para a senhora, é uma das gratas revelações que nós temos no Governo do Presidente Lula seu trabalho maravilhoso, sério e acima de tudo, defendendo os interesses de toda a sociedade mato-grossense.

Muito obrigado, Ministra.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Muito obrigada, Senador Jayme Campos.

Passo a palavra para o Senador Sérgio Petecão, para suas intervenções e, depois, para o Senador Alan Rick, e nós encerramos.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC. Para interpelar.) - Obrigado, Professora Dorinha, nossa querida Presidente desta Comissão.

Já também fazendo um agradecimento à nossa Ministra Simone Tebet pela sua presença aqui na Comissão, nós tivemos o prazer de receber a Simone em nosso estado. Ela esteve lá fazendo parte da comitiva do Presidente Lula, acompanhada de vários Ministros, e, na época, tive a oportunidade de conversar com a Ministra Simone - que é uma amiga, uma pessoa pela qual tenho um carinho muito grande - sobre algumas demandas do nosso estado, mas, na ida do Presidente Lula ao Acre, ele assumiu o compromisso de investimentos de vários ministérios, do Ministério de Minas e Energia, Ministério dos Transportes, lá com o Ministro Renan, como V. Exa. já falou, de mais de R\$1 bilhão - estou falando de mais de R\$1 bilhão. E, pasmem, ainda tem pessoas que ficaram chateadas com a ida do Presidente ao nosso estado.

Agora, imaginem, para um estado pobre como o Estado do Acre, se nós não tivermos a mão amiga do Governo Federal - seja lá qual for o Governo, seja de direita, seja de esquerda, seja de centro - é impossível tocar um governo se não tiver o apoio do Governo.

Nós estamos aí numa expectativa muito positiva.

Na última reunião que nós tivemos com a senhora, a senhora fez um relato sobre a situação dessa ferrovia. Eu vi que a senhora fez um apelo: "Pelo amor de Deus, vocês não falem mais nessa saída pelo Peru, por Pucallpa, para que nós não possamos perder tempo". Não tem um acriano que não queira essa estrada por Pucallpa, mas eu também não posso, de forma alguma... Eu sei que, do lado peruano - e eu já estive com várias autoridades peruanas -, nós temos uma reserva indígena, que eles chamam de povos originários que não aceitam nem conversar sobre isso, nem conversar, e, do lado de cá, nós temos um parque ambiental, mas são poucas pessoas que têm coragem de dizer isso, porque, para alguns políticos, é bonito dizer que a ferrovia vai passar por Cruzeiro do Sul. Eu queria muito que a ferrovia passasse por Cruzeiro do Sul, mas eu não posso enganar o povo de Cruzeiro do Sul porque, de Rio Branco para Cruzeiro do Sul, nós ainda temos aí 600 quilômetros. Nós temos uma estrada, que está pronta - inclusive o Ministro Renan assumiu o compromisso de fazer um anel viário, que é a única coisa que está faltando -, e, do lado peruano, a estrada está 100%.

Eu estive na inauguração do Porto de Chancay, junto com o Presidente americano e junto com o Presidente chinês, fui representando a Comissão de Portos e Aeroportos aqui do Senado. Jayme, o porto está pronto. O Jayme perguntava aqui: "Petecão, mas por que essa ponte em Guajará?". Eu quero acreditar que é mais uma opção para se chegar ao porto, porque, do nosso lado, a estrada está pronta. "Ah, mas por que pelo Acre?". Pelo Acre vai facilitar porque nós já temos a rodovia. As licenças ambientais vão ser muito mais fáceis. Ora, eu quero a estrada passando pelo meu estado. Lógico. Mas qual é o problema se vier a sair essa ponte em Guajará? - é isso, não é? Guajará? Também eu não vejo nenhum problema. Nós precisamos ter mais opção.

O meu colega Bagattoli falou do transporte nessa estrada. Não é verdadeiro. Hoje nós temos tecnologia para você... Quando a ferrovia chegar, maravilha! Lógico que vai melhorar! "Ah, mas é difícil." Gente, essa é uma parceria do Governo brasileiro com o Governo chinês. Não tem como não fazer. Nisso eles têm interesse. O Porto de Chancay - e eu tive lá -, 60% dele é de capital chinês, não é mais peruano, é de capital chinês, e a Ministra sabe disso. Eles querem muito, muito, muito, muito abrir essa relação com o Brasil.

Então, Ministra, as minhas palavras são de gratidão por tudo que a senhora tem nos ajudado lá no Acre.

A BR-319, que é a BR que liga Porto Velho a Manaus, não tem que ser feita, tem só que voltar a abrir porque ela já existe. Eu viajei nessa estrada com o meu pai de caminhonete, era tudo asfaltado. O que nós temos que fazer é ver quais são os problemas e resolvê-los, porque essa estrada é muito importante não só para o povo do Amazonas, mas também para o povo de Rondônia e para o povo do Acre. É uma estrada que alimenta a nossa região. Nós estamos falando de uma capital importante na região, de um estado importante, que é o Amazonas, e que liga à capital, Manaus.

Então, nós não temos que fazer essa estrada, ela já existe, nós só temos que fazê-la funcionar. "Ah, tem que fazer alguns ajustes, corrigir algumas coisas." Façamos. Agora, o que nós não podemos é estar com aquela estrada parada.

Então, Ministra Simone, as minhas palavras são de agradecimento. Fiquei muito grato com a sua presença lá no nosso estado. Fiquei muito grato com a presença de outros ministros, o Ministro Renan, que trouxe boas notícias e do Presidente Lula.

Todo dia, eu recebo acho que umas 200 mensagens de pessoas pedindo para eu assinar, não sei se... Eu não sei o que é assinar. Eu sei que aqui no Senado, você vota a favor ou contra. O projeto vai dar entrada lá na Presidência, vai passar pelo Colegiado de Líderes, vai ser feita uma pauta, e vai ser encaminhado. E aí, depois vai ser encaminhado à Comissão, creio que à CCJ, é isso, não é? E depois nós votamos, a favor ou não, o *impeachment*, não é? Eu sou partidário, vou seguir a orientação do meu partido.

E o Presidente Lula me fez um pedido: "Olha, não vote, você viu lá, não assine." Eu digo, Presidente, eu não sei o que é assinar. Ou eu vou votar ou eu não vou votar; ou eu vou votar contra ou a favor, mas no momento certo, em que o Presidente Davi pautar essa matéria no Senado, quando for pautada, porque agora é tudo especulação. Quer dizer, tudo que foi dito pelo Presidente, que foi dito por você, que foi dito por todo mundo não serviu de nada. O que falou, claro, foi naquele pedido que o Presidente Lula... Eu não vou mentir para a senhora, eu fiquei lisonjeado, recebi um pedido do Presidente, mas não influencia nada na minha decisão. A minha decisão, eu vou tomar no momento certo, na hora em que esse projeto chegar ao Plenário. Aí, sim, as pessoas vão conhecer meu voto: a favor ou contra.

Mas eu acho que com toda essa tormenta, o que ficou mesmo foi que o Presidente Lula assumiu vários compromissos com o meu estado. Fiquei muito feliz com aquela visita à Cooperacre. Você viu a nossa riqueza, a castanha. Aquela castanha não é do Pará. Aquela castanha é do Acre, porque antigamente... Eu vi a Ministra Simone encantada: "Olha, tanta castanha gostosa!" Mas olha, você está comendo castanha do Acre, não é do Pará, porque antigamente, como nós não tínhamos... O Acre era muito pobre, a nossa castanha ia para o Pará por navio. E aí, o Pará ganhou a fama com a nossa castanha. Hoje é a castanha do Brasil, nem é do Acre, nem é do Pará, mas quem produz - acho - que 80%, 90% da produção do Brasil é o Acre. Simone, muito obrigado mesmo. Fica a minha gratidão. E conte comigo aqui no Senado, está bom? Obrigado, querida.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Obrigado, Senador Sérgio Petecão.

Senador Alan Rick.

O SR. ALAN RICK (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - AC. Para interpelar.) - Muito obrigado, Presidente, Senadora Professora Dorinha. Cumprimento a Ministra Simone Tebet, cumprimento o Secretário João Victor.

Nós tivemos uma reunião, no dia 21 de maio, com parte da nossa Bancada federal do Acre, no Ministério de Planejamento e Orçamento, com a Ministra Simone. Foi nossa última conversa institucional, Ministra. E dali eu saí bastante otimista com o andamento do projeto da nossa ferrovia. Eu falo nossa, porque é a integração dos dois oceanos, é a integração do Brasil, ligando leste ao oeste: Ilhéus, na Bahia, ao meu querido e amado Estado do Acre.

É claro que todos nós aqui, representando a nação brasileira, mais efetivamente os nossos estados, buscamos as rotas de desenvolvimento.

Primeiro, quero parabenizá-la, Ministra. A senhora tem desempenhado um papel extraordinário na condução do projeto das rotas de integração. A senhora tem se dedicado a visitar os estados, ouvir a população e os gestores, buscar a integração com os países sul-americanos, e isso demonstra a sua capacidade política. Nós precisamos de políticos assim, que pensem

no Brasil com o olhar de estadistas. Eu quero parabenizar a senhora e a sua equipe por isso e deixar isso registrado nesta Comissão.

Dito isso, Ministra, ouvindo atentamente a sua fala mesmo já em outras Comissões e pegando o que a senhora tinha falado e a sua apresentação, que já está aqui em minhas mãos, a minha pergunta é: com o Governo chinês, já está tudo alicerçado e organizado para que a gente inicie esse projeto da Ferrovia Leste-Oeste, interligando os dois oceanos, passando pelo Acre? Efetivamente, o traçado original dessa ferrovia prevê a saída via Assis Brasil; se eu não me engano, é o traçado original.

Há um sonho do povo do Acre com a interligação via Juruá. Na reunião que nós tivemos no ministério, a senhora e sua equipe, o próprio João, me falavam da possibilidade de uma estrada de integração - até mesmo para tirar os municípios isolados do Acre desse isolamento que os segrega a uma situação extremamente precária de desenvolvimento humano, social e econômico -, interligando o Município de Marechal Thaumaturgo à cidade de Puerto Inca, no Peru. A viabilidade dessa rodovia é muito melhor, do ponto de vista ambiental, estrutural e econômico, do que a proposta Cruzeiro do Sul-Pucallpa, que é realmente um sonho dos acrianos, um sonho daquela população, como disse aqui o Senador Petecão, e um sonho nosso, obviamente. Claro que nós temos que observar as alternativas. Se existe alternativa de interligar o Juruá ao Peru através de Marechal Thaumaturgo e, dessa forma, também tirar municípios acrianos do isolamento histórico que vivem, é extraordinário para nós.

Então, a minha segunda pergunta é: como está o projeto dessa estrada Marechal Thaumaturgo-Puerto Inca, interligando o Acre, na região do Juruá, à região peruana, em Puerto Inca? Obviamente, o que o ministério já tem, de forma efetiva, sobre a ferrovia passando pelo Estado do Acre e sobre a infraestrutura que deverá ser construída? Uma vez sendo o estado limítrofe, nós precisaremos ter toda a infraestrutura aduaneira para o comércio exterior, e essa infraestrutura, obviamente, tem que ser construída dentro do Estado do Acre, na fronteira com o Peru, onde a ferrovia fizer a troca comercial e o desembarço aduaneiro de cargas de importação e exportação.

Portanto, Ministra, mais uma vez, parabenizo a senhora.

Este é um sonho do Acre: a nossa interligação. A ferrovia trará ao nosso estado aquilo que já aconteceu em outros municípios limítrofes: desenvolvimento, galpões logísticos, infraestrutura de porto seco ou de aduaneira; enfim, vai trazer desenvolvimento, vai gerar emprego, vai transformar o Acre num *hub* das trocas comerciais do Brasil com o Pacífico.

É desnecessário aqui a gente repetir que o Porto de Chancay é um investimento bilionário do Governo chinês em parceria com o Governo peruano, são mais de US\$3,6 bilhões investidos ali para que essa região possa ser realmente o ponto de saída e de entrada de mercadorias das trocas comerciais entre os países.

Então, como está hoje o projeto efetivamente da ferrovia? Em que ponto está, do ponto de vista da viabilidade econômica de construção, de prazos, de datas? E também da rodovia entre Marechal Thaumaturgo e Puerto Inca?

Muito obrigado e, mais uma vez, parabéns.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO) - Muito obrigada, Senador Alan Rick.

Eu devolvo a palavra à nossa Ministra Simone Tebet, para suas conclusões.

A SRA. SIMONE TEBET (Para expor.) - Obrigada, Senadora Dorinha.

Eu vou ser breve, porque as perguntas são bem objetivas, começando pelo meu conterrâneo.

Eu brinco sempre, porque, desde o início, com o Senador Jayme, que foi colega do meu pai, eu falo assim: eu tenho a alegria de dizer que eu tenho dois estados, porque eu nasci e já tenho uma idade suficiente para ter nascido no então Mato Grosso uno. Na minha certidão de nascimento, está Três Lagoas, MT, e não MS, que depois, com a divisão dos estados, hoje, é no meu querido e amado Mato Grosso do Sul. Então, eu falo que eu tenho dois estados.

Então, quando eu tenho que lutar por... Quando o Senador Jayme pede por Mato Grosso, eu falo que eu tenho que trabalhar dobrado ali, porque, de alguma forma, eu tenho um pé nesse estado, que nos representa a todos. Com muito orgulho, eu acho que todos nós podemos dizer que Mato Grosso, terra do Jayme, é o celeiro do Brasil hoje, só que, sozinho, obviamente, não seria capaz de alimentar o mundo.

Então, quando a gente fala de rotas de integração sul-americana, nós estamos falando não só de acabar com a miséria, diminuir a pobreza e diminuir a desigualdade social do Brasil, mas essas rotas de integração significam também ajudar a alimentar o mundo, crescendo e desenvolvendo o Brasil, porque, ao alimentarmos o mundo - é dando que se recebe -, ao levarmos as nossas riquezas para lá, entra dólar, entra dinheiro, para que os governos que estão presentes, sejam entes nacionais como os subnacionais, possam dar ao povo aquilo que ele efetivamente precisa e aquilo que ele, efetivamente, quer.

E é por isso que eu vou interligar um pouco as perguntas dos três, que, de alguma forma, estão interligadas, para ficar muito feliz com a cena que eu vi na primeira vez que eu fui ao Acre - a primeira vez neste Governo, porque já conhecia há um tempo - e na segunda vez.

Quando eu fui ao Acre, eu tive o prazer de ser recebida pelo Governador Gladson, que é um Governador de oposição ao Governo e foi nosso colega Senador aqui. Estavam sentados à mesa, do Psol ao PL - estava lá o Senador Alan Rick -, falando do quê? Dos interesses do povo acreano. É isso que nós precisamos fazer. É isso que está faltando à política brasileira.

Eu sou da época em que meu pai falava: "Polarização, discussões ideológicas, debate eleitoral a gente deixa para o período eleitoral em palanque". Ali cabe quase tudo, não tudo, mas quase tudo. Na política do dia a dia, vale apenas uma coisa: o interesse absoluto e fundamental do povo brasileiro.

Então, aquela cena do Acre me impressionou muito, porque é um estado que tem uma ideologia mais conservadora, mais governada à direita, pelo menos assim, e ali estavam do Psol ao PL. E todos com urbanidade, como é e como acontece toda vez que eu venho aqui e discutem.

Olhem só, aqui nós temos Senadores que são da oposição, mas o Senador Jayme tem a grandeza de dizer que nós temos que reconhecer que o Governo Federal, que é um governo de frente ampla, faz investimentos bilionários em um estado conservador, cujo Governador é de oposição, e nem assim deixou o Ministro dos Transportes de dar em concessão ou estadualizar estradas; e, em parceria do governo do Estado, o BNDES é um banco público do Governo Federal. Ali, teve a grandeza de falar que precisa abrir financiamento com juros diferenciados, da ordem de R\$5 bilhões, para o estado que, hoje, é o celeiro do Brasil. A mesma coisa é a grandeza de o Senador Alan falar, agradecer e reconhecer, deixando as diferenças de lado.

E eu estive agora, recentemente, no Acre com o Petecão. Aliás, nosso vídeo viralizou porque... Olhe o porquê da dificuldade em entender as exceções do tarifaço: a castanha-do-pará *in natura*, que é com aquela casca dura, foi excluída do tarifaço. Se eu mandar *in natura*, colocar nas caixas lá e mandar *in natura*, eu não vou pagar 50% para entrar nos Estados Unidos ou para vender para os Estados Unidos. Agora, se eu colocar mulheres simples, operárias, de cooperativas, para triturar, para limpar o que são pedacinhos menores, porque eles querem só as castanhas inteiras, colocar nas caixas e mandar para os Estados Unidos, aí eu tenho uma tarifa de 50%. Qual é a lógica disso? Então, é preciso entender o que está acontecendo.

Estava lá um Senador, como é o Senador Petecão, defendendo os interesses do Acre, junto ao Presidente Lula, não é do mesmo partido do Presidente, mas para falar: "Presidente, nós precisamos disso, ao mesmo tempo aqui agradecendo o instituto técnico federal, os assentamentos, a titularização de áreas e tudo mais". É isso que nós precisamos fazer se nós queremos sobreviver enquanto país, enquanto nação, cuja janela de oportunidade está se fechando.

Nós já vimos esse filme antes, mas agora é com mais urgência, Professora Dorinha - eu a chamo de professora porque V. Exa. sabe do que eu estou dizendo. A população está... O Brasil está envelhecendo antes de ficar rico enquanto nação, diferentemente da Europa, e nós vamos pagar um preço muito caro se nós não nos unirmos em torno disso.

Que bom que nós vamos ter uma CPI discutindo a questão da ausência das *big techs* na fiscalização dos conteúdos relacionados às nossas crianças e aos nossos jovens. Isso não tem nada a ver com outro tipo de cerceamento ou de liberdade de expressão, isso não é liberdade de expressão, isso é crime dos mais bárbaros, porque você mata o futuro de um país. Qualquer um que seja pai, que seja avô, que seja tio sabe da importância. Não dá para responsabilizar o pai e a mãe.

Eu já passei por isso, eu tive uma filha que eu não sabia o que estava olhando na internet, porque era um mundo que estava se abrindo ali, e eu não sabia o que ela estava vendo. Por sorte, ela tinha maturidade suficiente, ela já tinha um pouco de idade para perceber que ela poderia estar sendo sequestrada numa *deep web* ou na internet mesmo, por algo que não era... Querendo que entrasse em circuitos ali de brincadeiras que levariam à automutilação, a expor outras pessoas ao suicídio. Mas não é toda criança, porque às vezes começa muito cedo ou é o pai que consegue perceber. Então, o papel deste...

Desculpa aqui, mas o papel deste Congresso é tão importante quanto a reforma tributária, se não for ainda mais importante. Então, parabéns pela iniciativa de vocês. Eu espero efetivamente que, pelo menos nesse quesito, haja uma votação unânime no sentido de exigir das *big techs* responsabilidade de bloquear esses conteúdos.

Isso tudo para dizer o seguinte na minha fala aqui, final: o Senador Jayme só me fez uma pergunta, o plano de contingência está pronto, só faltam alguns pequenos detalhes, e nós vamos ser muito criteriosos, eu comentei: não vamos fazer o que fizemos na pandemia, quando nós não tínhamos como e tivemos que colocar R\$400 bilhões. Foi um valor muito acima do que precisava, mas a responsabilidade é nossa, eu votei, não tínhamos como, né? Não sabíamos. Neste caso, a gente está estabelecendo quais são os setores atingidos; dos setores, quais são as empresas atingidas; e, das empresas, quais já não conseguiram direcionar a sua produção.

Segundo, muito claramente, ela tem muito pouco impacto no orçamento brasileiro. O orçamento, comparado então aos R \$400 bilhões, não é nem dois dígitos, podem ficar... Não é três nem dois dígitos, é um valor muito pequeno, mas é muito mais as ações, ações de proteção dos trabalhos, das empresas, para elas não fecharem: carência, financiamento... Eu não posso me delongar, até porque eu não sei o que o Presidente vai tirar e colocar de última hora. A gente só é chamado quando é sobre questão orçamentária; sobre as demais, nós não fazemos parte da comissão. Então, nesse ponto, a gente está com muita tranquilidade em relação à responsabilidade.

De forma objetiva, o Petecão não fez perguntas, mas vou lincar a pergunta dele à pergunta do Senador Alan só numa questão, que tem a ver com a Professora Dorinha, esta é a artéria, é o que é possível, ou a gente enfrenta, trabalhado com estudos nossos -, não foi da China, isso foi um estudo da Infra S.A., do Ministério dos Transportes e do Ministério do Planejamento e Orçamento. Essa ferrovia, a estratégia dela é: vamos aproveitar a Fiol, vamos aproveitar a Fico e vamos interligar, por baixo, portanto.

Em cima a gente teria um problema ao norte de Mato Grosso, porque ainda ali, no norte de Mato Grosso, é considerada Amazônia Legal. Então, vamos interligar Lucas do Rio Verde, vamos margear a BR, chegando à Vilhena - porque sozinha hoje Rondônia exporta US\$1 bilhão, ela sozinha, Vilhena, tamanha a pujança dessa região -, chega a Porto Velho e corta para Rio Branco.

O Senador Petecão deu a resposta preliminar, por que não por cima? Por que por baixo e não por Cruzeiro do Sul? Do lado do Brasil, nós temos uma reserva ambiental que poderia ser superada. Você fala assim: "Faça mais 20 quilômetros, 30 quilômetros e dê a volta". Poderia até ser superada, a gente poderia pensar, só que a gente tem que rasgar um espaço territorial, tem que ter estudo de impacto ambiental, que leva anos. Não é por conta da reserva, é qualquer coisa que sai da BR, mas não é nem por isso.

Eu estive no Peru, não são obrigados a acreditar em mim, mas eu estive com o Ministro dos Transportes. Ele estava falando em nome da Presidente - Petecão, eu não sei com quem esteve -, e ele falou claramente para mim: "Diferentemente do Brasil, nós somos um povo indígena. Não que seja uma reserva ou uma aldeia. Aqui a nossa miscigenação é outra. Nós somos um povo indígena. Não há um governo que consiga passar na reserva, porque mobiliza o país inteiro. Diferentemente do Brasil, onde hoje os povos originários são minoria" e que precisam ser preservados e protegidos por todos nós. Lá nós estamos falando de uma identidade muito clara. Então, eles falaram: "Por aqui não passa!"

Nessa estratégia, nós fizemos por baixo, mas vem a notícia boa e o pedido do Senador Alan. Nós já estamos vendo a possibilidade rodoviária no primeiro momento - não é do nosso ministério, eu vou ver como é que está isso - de colocar no Município de Marechal, de fazer uma rodovia interligando, mas eu falo de algo mais. A partir de 2030, que está logo ali - não pense que está longe -, quando eu acredito que essa ferrovia já esteja quase que concluída, nada impede, diante do desenvolvimento dessa região, de fazer no sentido contrário: Cruzeiro do Sul, por baixo, fazer uma ferrovia também. Não para interligar por lá, mas para interligar pensando na Bolívia e pensando nesse traçado.

Então, nós temos a rodovia ou a ferrovia, mas de novo, a gente precisa iniciar um processo e depois as veias dessas artérias são iguais à espinha de peixe, a gente tem ali as espinhas do peixe. Ela vai acontecer porque o desenvolvimento está... Não é bairrismo meu dizer, mas hoje as regiões que mais crescem no Brasil são as regiões Norte, Centro-Oeste e interior de alguns estados, crescem mais do que o Sul e do que o Sudeste.

Então, não sei se ficou alguma coisa... A última pergunta é o seguinte...

Eu assinei o memorando de intenção com a China, quero de novo repetir que nós procuramos a China porque a Europa não tem condições, não tem *expertise* e não tem interesse. Da mesma forma que outros, quem tem *expertise* é a China.

Nós fizemos memorando de intenção porque a Infra S.A no Brasil não tinha estrutura, eles falaram em cinco a sete anos para entregar o projeto, e não tem a ver com falta de dinheiro, de orçamento; é *expertise*, esse projeto é muito complexo. A China nos deu 18 meses, ou seja, no final do Governo Lula 3, entregaria o projeto básico e executivo para que o próximo Governo possa - se houver vontade política - fazer concessões de trechos, porque é possível atacar em várias frentes para as ferrovias no Brasil. Para se ter uma ideia, por exemplo, e não está vinculado à China fazer, aos Estados Unidos fazer, à Argentina fazer ou à Europa fazer.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - AC) - Margeando as BRs?

A SRA. SIMONE TEBET - Margeando as BRs, facilita pelo seguinte: com a lei melhor ou pior, não estou discutindo a lei ambiental, os senhores vão discutir a nova lei ambiental, qualquer um, qualquer licenciamento, por mais simplificado que seja, ambiental, é demorado. Em determinados trechos, ele pode, através da Justiça, na Justiça de primeira instância

mesmo, paralisar processo. Então a gente margeia para que a gente possa - eu vou aqui arriscar, tá? -, uma vez pronto, se fizer, aqui já está pronto na Bahia, vai estar pronto, aqui na Fico, a Vale vai resolver as suas pendências e vai fazer, se a gente fizer esse trecho com uma empresa, o trecho de Mato Grosso com outra empresa, outro grupo empresarial, quando eu digo, investimentos estrangeiros e nacionais, Rondônia outro e Acre outro, nós estamos falando aí de uma ferrovia que pode terminar em cinco anos, pode terminar em cinco anos, né? Agora, eu não vou estar mais na função de ministro, os senhores vão estar muitos com mandato até 2030, mas enfim, é aquela história, né, Sérgio, Senador? A gente planta uma semente para fazer uma árvore frutificar, para alguém um dia se sentar à sombra, a gente se senta à sombra de uma árvore que a gente não plantou. E essa é a beleza da política, essa é a beleza dessa harmonia.

Eu agradeço imensamente, Senadora Dorinha, a sua gentileza, o seu convite para falar de algo tão importante, que me toca muito o coração, e saio daqui extremamente otimista de que o Congresso Nacional vai ser parceiro, como já está sendo, nesse projeto de desenvolver o nosso querido interior do Brasil.

Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Professora Dorinha Seabra. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - TO. Fala da Presidência.) - Obrigada, Ministra Simone Tebet, agradeço. Parabenizo a sua gestão e de toda a sua equipe.

Antes de finalizarmos os trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 15ª Reunião, realizada em 8 de julho de 2025.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Antes de encerrar, informo que, logo após o final desta reunião, faremos a reunião deliberativa, neste mesmo plenário, e comunico aos colegas Sras. e Srs. Senadores que teremos, às 14h30, neste plenário, a segunda audiência pública de avaliação da política pública de saneamento básico. A reunião será conduzida pelo Senador Jorge Seif, Vice-Presidente e Relator da política.

Na verdade, nós não vamos fazer a deliberação hoje, né?

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

O que nós faremos é a reunião que será conduzida à tarde pelo Senador Jorge Seif.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 10 horas e 06 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 17 minutos.)