



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
13/08/2025 - 20ª - Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. Fala da Presidência.) - Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Declaro aberta a 20ª Reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura do Senado Federal.

Antes de iniciar os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

Os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Esta Presidência comunica o recebimento da seguinte manifestação externa: ofício da União de Câmaras e Vereadores do Alto Vale do Itajaí, no Estado de Santa Catarina, encaminhando moção de apoio da Câmara Municipal de Ibirama ao Projeto de Lei nº 4.609, de 2024, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados.

Conforme instrução normativa da Secretaria-Geral da Mesa, o documento ficará à disposição na Secretaria desta Comissão.

Esta reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a regularização... a regulamentação - perdão - e a fiscalização do transporte ferroviário de cargas no Brasil, com foco nas oportunidades e desafios relacionados à logística do agronegócio, nos termos do requerimento de iniciativa desta Presidência.

Nós vamos ter duas mesas de expositores aqui. Eu gostaria de mencionar o nome de todos que aqui estão relacionados, todos confirmados. E eu espero que todos também, todos os oito, estejam aqui presentes.

Carlos Müller, Gerente de Relações Governamentais da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove); Andrea Cavalcanti, Gerente Executiva de Poder Legislativo da Confederação Nacional do Transporte (CNT); Fernando Barbelli Feitosa, Gerente de Regulação Ferroviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Elisângela Pereira Lopes, Assessora Técnica da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); Leonardo Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes; Luis Henrique Teixeira Baldez, Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut); Davi Barreto, Diretor-Presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF); José Roberto Barbosa da Silva, Presidente da Associação Brasileira das Ferrovias Autorizadas (Abrafa).

Sejam todos bem-vindos, assim como assessores, técnicos e imprensa.

Para compor a mesa, gostaria de convidar os primeiros quatro colocados. É isso mesmo, Secretário? Está na ordem? *(Pausa.)*

Está tudo na ordem.

Carlos Müller, Gerente de Relações Governamentais da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais. Bem-vindo, Carlos. Tome um assento aqui numa dessas cadeiras.

Andrea Cavalcanti. Está aqui, Dra. Andrea. Bem-vinda. Gerente Executiva de Poder Legislativo da Confederação Nacional de Transportes (CNA). Bem-vinda.

Fernando Barbelli Feitosa, Gerente de Regulação Ferroviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Vem para cá, Fernandão.

E ainda Elisângela Pereira Lopes, Assessora Técnica da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA). Muito bem.

Bom, vamos regular o tempo aqui em dez minutos, porque, além dessa mesa, nós temos mais uma, né? Então temos que correr contra o tempo. Está certo? Combinado assim?

Portanto, agora, em cima do tema que já apresentamos aqui, com a palavra por dez minutos o primeiro orador, o primeiro expositor, o Dr. Carlos Müller, Gerente de Relações Governamentais da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove).

Por favor, Carlos.

O SR. CARLOS MÜLLER (Para expor.) - Bem, boa tarde a todos.

Aqui é Carlos Müller, Gerente de Relações Governamentais da Abiove, conforme informou o Senador.

A Abiove é a entidade que representa as indústrias de grãos no país, sobretudo as do complexo soja. Essas aqui são as nossas associadas - essa apresentação vai ficar disponível para os senhores para que seja conferida posteriormente. A soja é a oleaginosa mais produzida no país, a nossa principal *commodity* de exportação, e é justamente este setor, o complexo soja, que a Abiove representa institucionalmente: são as empresas que compram a safra e esmagam para produção de farelo, óleo vegetal e biodiesel, né? O farelo vai para alimentação de boi, porco, peixe, frango, e toda a proteína animal que a gente consome é à base de soja, praticamente. E o óleo tem a parte do consumo humano e a parte principal que é o biodiesel. Hoje a maior parte do biodiesel produzido nacionalmente é de base soja.

Aqui, para vocês terem uma ideia do tamanho do setor, é a participação do complexo soja e milho nas exportações brasileiras. Então, entre todas as exportações brasileiras, conforme valor agregado de exportação, essa é a participação do complexo soja. Fica sempre por volta de 20%, ou seja, de toda a receita de exportações do Brasil, 20% vem do complexo soja.

Aqui é um dado que a gente gosta de trazer também para demonstrar o tamanho do setor, mais uma vez, que é a participação do complexo soja no PIB. Vocês podem observar que, de 2010 até 2024, a participação do complexo soja no PIB do agro cresceu de 9% para 23%, e, no PIB nacional, ela cresceu de 2% em 2010 até 6% ali em 2023, e caiu um pouquinho em 2024, mas é um complexo industrial - o complexo soja e biodiesel - que representa 6% do PIB nacional.

E aqui trago até alguns dados atualizados já do primeiro trimestre de 2025. A gente pode observar que, com essa nova safra, nós temos um valor do PIB do complexo soja de R\$820 bilhões, o que representou um vultoso aumento em relação à safra passada, com a participação no PIB subindo para 6,4%.

Bem, passando agora para a parte do tema da audiência, vocês podem notar que, por ser um setor muito grande que trabalha com grãos, ele é extremamente intensivo no uso de transporte, seja transporte rodoviário, ferroviário ou aquaviário. E, por se utilizar muito desses meios de transporte, nós, enquanto usuários, sempre temos reclamações, é natural. E aqui nós queríamos expor algumas dessas reclamações relacionadas à regulação dos serviços de transportes ferroviários.

Aqui primeiro é um dado geral sobre a ociosidade no setor ferroviário. Isso aqui é um dado do TCU. O TCU aponta que hoje nós temos 29 mil quilômetros de ferrovias, e, desses 29 mil, nós temos 7 mil, 24%, em completa ociosidade, sem transporte. E, se vocês observarem ali a última coluna, 18 mil, mais de 64%, com ociosidade superior a 70%. Isso é um dado do TCU, e obviamente isso tem alguma certa variação, mas eu acho que ilustra um pouco o cenário que a gente tem e que preocupa quem quer, cada vez mais, exportar e movimentar grãos no país.

Aqui é um outro dado interessante que a gente gosta de trazer, que é a participação das ferrovias nos principais corredores de exportação para produtos como soja, milho e farelo. Ali, o gráfico verde é a quantidade em milhões de toneladas de soja, milho e farelo que é exportada pelos principais corredores logísticos onde nós temos a atuação de ferrovias, e, de amarelo, nós temos a participação das ferrovias nesses corredores, né? Então vocês podem observar que isso fica sempre ali entre 50% e 60%. O que quer dizer? Que as ferrovias são, sim, muito utilizadas por soja, milho e farelo, e representam, então, às vezes, quase 60% do transporte nesses corredores logísticos onde elas atuam, o que é extremamente relevante.

Ocorre que, se nós notarmos a projeção desse gráfico, ela é basicamente horizontal. Você não tem um grande crescimento de participação das ferrovias ao longo dos anos. E isso para gente é um problema, porque a safra cresce cada vez mais, e a

gente não tem um aumento de participação nas ferrovias no transporte dessa safra. E ferrovias, por serem mais eficientes, era algo que a gente naturalmente desejaria.

Bem, eu queria trazer aqui, pular para esse eslaide, é que nós percebemos hoje três grandes questões na regulação do transporte ferroviário e que nós gostaríamos de tentar resolver de alguma forma. Ou, se não resolvermos, que nós, pelo menos, nos dispuséssemos a dialogar cada vez mais. Alguns desses temas são endereçados pelo PL 4.158, de 2024, do Senador Weverton. O projeto não está perfeito, e faz parte do processo legislativo, ele será submetido a uma relatoria, a uma deliberação em sede de Comissão e, possivelmente, até ao Plenário depois, e nós queríamos que houvesse a participação efetiva de todos, mas que ninguém se furtasse a este debate, porque ele é muito importante para o transporte de grãos no país.

Bem, hoje nós entendemos, primeiramente, que temos um apagão de dados no setor. Então, as ferrovias informam os dados para a ANTT por meio do Saff, mais de um mês depois, então, isso não é *on time*. E esses dados são declaratórios, você não tem dados 100% auditáveis, e não se faz regulação eficiente sem dados. Então, esse é um primeiro ponto. O que a gente acha que resolveria? Eventualmente, uma ligação do Centro de Controle Operacional das ferrovias ao CNSO, o Centro Nacional de Supervisão Operacional da ANTT. Ou seja, uma ligação que permitisse a visualização *on time* dos dados primários direto das fontes, direto das ferrovias. Já houve um período em que algumas concessionárias forneciam *login* e senha para a ANTT, o poder concedente, e havia, de certa forma, um acesso ao dado primário ao CCO, e isso não acontece mais. Então a gente acha que a regulação tem de observar isso.

E assim, se a gente olhar alguns contratos de ferrovias, já há uma obrigação. Se você pega o contrato de renovação de uma concessionária aqui, ele fala: "A concessionária deverá viabilizar o acesso da ANTT a todas as informações dos sistemas do seu CCO". E tem outras quatro cláusulas no mesmo contrato semelhantes. Ou seja, você tem uma obrigação contratual de acesso aos CCOs, mas, até hoje, isso não vem acontecendo. E sem dado primário e auditável, que é o que o CCO representa, você não tem regulação. Se você não tem dado primário e auditável, você não sabe, com precisão, índice de saturação, *transit time*, índice de perdas. E, sem isso, nem os usuários podem se preparar, podem ser competitivos na hora de escolher o modal de transporte, nem a ANTT pode fazer uma regulação efetiva.

Outra questão é a da participação dos usuários. Desde 1995, com a Lei das Concessões, foi estabelecida a obrigação de criação de comissões tripartites, que deveriam ser o espaço de diálogo interinstitucional, em que concessionário, usuário e ANTT se reúnem para discutir algumas questões da prestação do serviço em cada contrato de concessão. Ocorre que as comissões tripartites acabaram virando... E - pasmem! - elas só foram implementadas em 2021, quase 30 anos depois da Lei de Concessões, que já obrigava a instituição delas. Elas se tornaram um espaço em que o usuário leva o seu problema, traz as suas reclamações, mas nenhuma providência concreta tem sido vista.

Então, a gente acha que também deveria haver uma regulação mais firme sobre o papel das comissões tripartites.

Para tudo isso que eu estou falando...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS MÜLLER - ... nós temos sugestões, mas nada é finalizado. Tudo exige uma discussão e a gente queria que esse debate não sumisse, que ninguém se furtasse a esse debate e que o Senado pudesse se debruçar sobre isso.

E, por fim, outra questão que a gente vê como problemática no setor é a da oferta. Primeiro, porque, como eu falei, nós não temos os dados. Então, nós não sabemos a real oferta daquele serviço, a real saturação daquele serviço. Há usuários, por exemplo, que acham que as ferrovias controlam a oferta para nunca chegarem no índice de saturação e nunca terem que fazer mais investimentos. Ao mesmo tempo, isso inviabiliza que você utilize mais as ferrovias.

Então, este é um grande problema.

O projeto de lei tenta trazer alguma solução, que eu acho que merece ser debatida, que é uma espécie de gatilho para que a concessionária ofereça o seu tempo ocioso ao mercado. E, caso o mercado entenda ser prudente, o mercado, por meio de ATF, direito de passagem, tráfego mútuo, pode colocar o seu material rodante, por exemplo, lá sem necessariamente um custo adicional para a ferrovia.

Então, assim, há várias soluções e eu acho que esses são os três pontos para as concessões atuais, não estou falando de futuras, que poderiam ser resolvidos: a questão da transparência de dados, que hoje é mínima e a própria ANTT não tem um acesso completo, *on time* e irrestrito aos dados; os próprios usuários, bem menos; a participação dos usuários por meio das comissões tripartites, que precisa ser reforçada; e a oferta de serviços. A gente tem de buscar um jeito de utilizar mais o tempo ocioso das ferrovias, que hoje não está sendo bem utilizado, acreditamos nós.

Bem, é basicamente isso.

Eu fico à disposição e agradeço o convite da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Agradecemos ao Dr. Carlos Müller, da Abiove.

Interessantes seus comentários e exposição. Espero que gere realmente um bom debate logo mais e depois a gente continue. Quero agora convidar para, em dez minutos, fazer a sua exposição, a Dra. Andrea Cavalcante, que é Gerente Executiva de Poder Legislativo da Confederação Nacional do Transporte, a CNT.

Dra. Andrea, por favor.

A SRA. ANDREA CAVALCANTI (Para expor.) - Obrigada, Senador.

Senador, em nome do Presidente Vander, eu quero agradecer ao convite à CNT. Infelizmente, ele não está presente em Brasília, mas agradece ao senhor pelo convite e também mandou para o senhor um Atlas Multimodal para que o senhor conheça aí todas as interligações de todos os modos de transportes brasileiros que a gente tem acompanhado.

Bom, hoje a CNT representa todos os modais de transporte, de cargas e de passageiros, e, nesse sentido, ela tem de trabalhar pela integração desses modais.

Hoje o Brasil ainda é um país rodoviário. A gente tem aí 65% da nossa carga transportada por caminhões e 90% da nossa população transportada também por rodovias. Esse cenário tende a mudar, e a gente tem trabalhado muito para que isso mude. O próprio Governo, trazendo novos arcabouços, principalmente novos marcos regulatórios, como a BR do Mar, que foi muito trabalhada aqui no Senado, e a lei de autorizações, tem trabalhado para que a gente tenha, de fato, uma multimodalidade no país. Isso é um processo lento e gradual.

A gente está falando de grandes investimentos, mas que o setor tem feito, e o próprio Governo também tem investido nesse sentido. Então hoje, ainda, de qualquer forma, tudo que chega às nossas mãos, seja o *mouse* que está aqui, seja esse microfone, seja o copo de água que os senhores bebem, ainda passa por dentro de um caminhão. Então, a gente ainda tem essa necessidade do modal rodoviário muito forte no país, e nosso objetivo é que isso mude. Por quê? Dentro dos cálculos que nós fizemos, o que vale a pena transportar via rodovia é até 400km.

O ideal é que a gente tenha, de fato, essa intermodalidade com a ferrovia, com as hidrovias e com a cabotagem, facilitando assim o transporte da nossa produção - nossa produção agrícola, nossa produção industrial - e garantindo um transporte eficiente, mais robusto e mais barato para a população e para os nossos produtores.

Nesse sentido, a CNT vem buscando uma política de Estado. A gente vê muitas alterações normativas no nosso setor - é um setor altamente regulado em todos os seus modais - e essas mudanças trazem para a gente uma insegurança jurídica. Por quê? A gente está falando de montas de investimentos muito altos. O setor ferroviário, por exemplo, desde o início das suas concessões, em 2006, já investiu R\$200 bilhões. É um investimento muito robusto, de fato.

Para os senhores terem ideia de como funciona um processo de investimento desse: uma única locomotiva custa R\$20 milhões, um vagão R\$1 milhão; numa composição com cem vagões, que é o modelo ideal, a gente está falando de R\$120 milhões só de material rodante de uma única locomotiva.

Então, de fato, quando a gente pensa em investimento do setor ferroviário, a gente está falando de investimentos de grande monta e que demoram um grande tempo para serem devolvidos a esse investidor. Então a segurança jurídica é extremamente necessária.

Por que eu falo isso? Quando a gente altera um processo de concessão, um acordo de concessão, um contrato de concessão no meio desse processo, ele não interfere apenas no nosso operador; ele também interfere no embarcador. Esse valor, esse preço que vai aumentar, não é somente para nós; também é para o embarcador. Então, muitas vezes, isso não vale a pena. A gente tem que pensar no processo como um todo. E essa é uma grande preocupação da CNT: a segurança jurídica dos nossos contratos.

Dentro desse arcabouço, o que a gente tem que pensar? Eu entendo todas as... e a CNT, principalmente, enfim, o setor produtivo, tem as suas necessidades. A gente vê o agronegócio crescendo de forma perene - isso é muito importante para o país. Nós, transportadores, queremos isso. A gente depende do crescimento industrial e do agro para que a gente transporte mais. Então o nosso negócio é transportar a produção de vocês. E para a gente, quanto mais carga, mais negócio nós teremos; é melhor para o nosso setor.

A ideia de ter partes ociosas das nossas linhas, ou partes ociosas das nossas ferrovias, não nos agrada. Mas quando a gente olha para o setor ferroviário, a gente tem que lembrar que está falando de corredores logísticos. E quando se olha para os quilômetros mostrados, não necessariamente esses quilômetros são de corredores logísticos que interessam ao agronegócio, que interessam à indústria, que interessam ao transporte que vai levar aos portos e aos aeroportos do país. Então, é importante olhar o setor como um todo. Quais são essas linhas que, de fato, estão ociosas? Elas nos interessam de fato? A nossa produção passaria por ali, ou elas não atendem o que nós necessitamos.

Dentro desse arcabouço, a gente tem que lembrar - e aí o pessoal das autorizadas está aqui, vai falar um pouco - que a gente tem hoje 44 solicitações de autorização, e 22 delas já estão em processo de licenciamento ambiental, para que tenha esse investimento. Para eles investirem, também, eles olham para a gente, para quem está rodando já, para as concessões, para saber: é seguro? Vale a pena? Então, eu acho que, antes de dizer como a gente deve operar, a gente tem que entender como nós estamos operando e por que estamos operando assim.

Hoje, um contrato para a gente transportar qualquer tipo de mercadoria tem que ter no mínimo cinco anos. A gente está falando de R\$120 milhões numa composição que demora oito anos para se pagar. Então, não é que não queiramos transportar. Essa ideia de que o setor não quer transportar, de que o setor quer ficar ocioso para que transporte cargas próprias não é uma verdade. Ociosidade é prejuízo para nós. A ideia é que a gente possa transportar, mas os contratos precisam ser de longo prazo.

Hoje, os embarcadores podem ser operadores dentro do setor ferroviário; a lei de autorização já permite isso, inclusive, através de uma associação às ferrovias. Então, não há, de fato, dentro do nosso arcabouço jurídico, uma proibição, uma vedação ao embarcador estar dentro do sistema; pelo contrário, a nossa ideia é que cada vez se transporte mais e se utilizem mais ainda as nossas ferrovias. A gente tem que sempre lembrar que uma ferrovia é muito diferente de uma rodovia. Hoje, eu coloco 20 caminhões num trecho. Eu não coloco 20 vagões... perdão, locomotivas no mesmo trecho ferroviário. Existe, sim, a interligação; as empresas cada vez mais estão trabalhando para isso. Hoje a gente tem o trabalho das ferrovias interligado, então, desde o início a gente tem 126% dessa malha mais integrada. Só no ano passado a gente teve 66% de integração dessa malha.

Devemos pensar: por que isso está acontecendo? Porque vocês estão produzindo mais, só que a ociosidade não pode ficar a serviço de uma produção que pode oscilar. A gente precisa de garantia de carga, e a garantia de carga quer dizer o quê? Hoje eu tenho cinco, amanhã eu tenho cinco, depois de amanhã eu tenho cinco. Se hoje eu tenho cinco, depois de amanhã eu tenho zero... A gente não consegue operar uma ferrovia dessa maneira. Não é um caminhão, que eu carrego, ele leva e amanhã não preciso desse caminhão. Essa ferrovia precisa ter perenidade no transporte de sua carga.

Por fim, já que meu tempo está acabando, eu queria lembrá-los de que tanto a CNT como a ANTF, que é uma das nossas associadas, têm trabalhado junto com a ANTT para a melhoria desses arcabouços. A ANTT tem feito um estudo, um levantamento, e eles estão trocando a modelagem para que possa atender principalmente os usuários, os nossos clientes.

Nesse contexto, em relação aos dados, o que a gente tem feito junto com a ANTF? A gente tem trabalhado junto com a ANTT para entender quais são os dados que podem ser permitidos. Esse centro de monitoramento é um centro extremamente caro. Hoje, a ANTT... E aqui eu faço uma ressalva: a ANTT é um dos nossos reguladores, tem trabalhado em consonância com o setor, tem buscado uma fiscalização mais eficiente, uma operação mais eficiente, mas ela tem um problema financeiro. Hoje as agências, como um todo, não têm recurso para investir em grande monta e em complexos tão caros e tão robustos assim. Então, a gente tem feito isso passo a passo. As empresas já entenderam que precisam passar essas informações, a ANTF está trabalhando como essas informações têm que ser passadas e a ANTT está dizendo para a gente como isso deve ser feito. Isso vai acontecer.

Agora, lembrando - e aí lembrando principalmente os embarcadores - que tem um dado, que é o dado do custo de vocês, que é o negócio de vocês, é o *business* de vocês. No momento que a gente abre qualquer dado para todo mundo, eu estou dizendo que o seu concorrente vai ter informações sobre o seu custo e poderá operar de uma forma que vai impactá-los de forma negativa. Então, a gente tem que proteger também os dados dos nossos embarcadores. Vocês são os nossos clientes. Isso é importante para que vocês tenham viabilidade econômica no negócio de vocês. Abrir os dados para a ANTT, sim; abrir todo e qualquer dado, não; porque isso impacta no meu cliente, e eu preciso do meu cliente para continuar a minha operação.

Bom, Senador, dentro desse contexto, eu quero dizer que a CNT está aberta sempre ao diálogo. É uma casa que recebe a todos, tanto embarcadores, como transportadores. Nosso papel é ouvi-los e conseguir trabalhar para que a gente tenha um arcabouço jurídico e institucional que atenda aos dois setores.

E, mais uma vez, tudo o que nós queremos, transportadores, é que os senhores produzam mais, que a gente possa transportar mais, mas sempre lembrando que a gente não pode interferir no negócio dos senhores...

(Soa a campanha.)

A SRA. ANDREA CAVALCANTI - ... nem os senhores no nosso negócio. Então, tem que ser uma conversa, um diálogo, que traga ganhos para os dois lados.

É isso, Senador. Muito obrigada.

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

Quero registrar a presença do ex-Deputado Edinho Bez. Como ele é um cara legal, chamo ele de Edinho Dez. Bem-vindo.

(Intervenções fora do microfone.)

Secretário-Executivo da Frenlogi, que está aqui conosco, trazendo seu apoio.

Senador Jaime Bagattoli, catarinense, mas que representa aqui Rondônia.

E o Tchê, que é o nosso querido Luis Carlos Heinze, gaúcho da região da luta, homem público da mais fina flor.

Bom, vamos avançar?

Então, avisando aqui aos três que nós fizemos um acordo aqui de dividir em duas mesas: esta primeira com quatro, logo em seguida a outra, com mais quatro - para a gente ouvir a opinião de todo mundo, seus esclarecimentos, e assim por diante.

Vamos avançando agora, convidando o Fernando Barbelli Feitosa, que é da ANTT.

Por favor, Dr. Fernando, dez minutos.

O SR. FERNANDO BARBELLI FEITOSA (Para expor.) - Boa tarde a todos. Gostaria de cumprimentar, na pessoa do nosso Presidente, Senador Zequinha Marinho, todos os colegas aqui da mesa, e que vão falar em breve. Quero cumprimentar todos os que estão aqui presentes e os que nos assistem pelo canal do Senado, da TV Senado.

Eu vou falar um pouquinho sobre a revisão regulatória, a proposta de revisão regulatória que já está em curso na ANTT, que inclusive também tem foco na logística, no agronegócio e nos usuários. É uma revisão regulatória que visa olhar sobre uma outra perspectiva para todos os regulamentos da ANTT e dar-lhes uma nova cara, para que a gente possa estar preparado para os desafios do futuro.

Acho que é importante lembrar que o marco regulatório ferroviário vem principalmente ali dos anos 90, com as primeiras concessões de ferrovias e marcos regulatórios concretos - eram contratos bastante enxutos. Com a criação da ANTT, em 2001, ela recebe esses marcos e começa a se estabelecer em novos regulamentos, sobretudo voltados à dinâmica do transporte.

Pouco se falou dos regulamentos em relação à infraestrutura ferroviária, e essa é uma das nossas missões, inclusive. E aí, a nossa visão é de que não se formou um marco regulatório completo, com disposições gerais que pudessem caracterizar uma política regulatória de concessões ferroviárias.

Ainda dentro dessa linha temporal, não posso esquecer o advento da Lei 14.273, de 2021, que vem para modernizar o setor, exigir regulamentações da ANTT e, sobretudo, trazer o advento das autorizações ferroviárias, que é uma nova forma dinâmica de outorga que vai nos permitir capilaridade para o futuro do transporte ferroviário.

Quero lembrar aqui ainda o novo modelo de contratos que a gente tem a partir de 2019, com as prorrogações contratuais, e agora com novas perspectivas em relação a esse novo lote de concessões que deve estar vindo por aí.

Há, em estudos, mais de 8 mil quilômetros de ferrovias, e a ANTT encara isso como um desafio muito positivo, como uma possibilidade de crescimento do transporte ferroviário no Brasil quase igual ao que a gente teve nos anos 90.

Então, a gente tem hoje 16 contratos em diferentes etapas; há uma profusão de normas não sequenciais e episódicas hoje e ainda a missão da regulamentação da Lei 14.273 para ser enfrentada. Há uma rigidez contratual com obsolescência tecnológica, contratos antigos, em sua maioria, que não incentivam a inovação tecnológica, que hoje é fundamental para as nossas ferrovias; novos projetos e autorizações ferroviárias no horizonte, em grande monta; a possibilidade ainda de devolução de trechos; e uma obrigação da ANTT de buscar uma gestão e destinação desses trechos que virão a ser devolvidos, para que eles possam contribuir para a ampliação do transporte ferroviário, do serviço de transporte ferroviário no Brasil.

A reforma regulatória é pensada em uma reestruturação do marco, sob uma perspectiva de regulação responsiva, utilizando técnicas de informação - e aqui dialogo com a fala do Carlos Müller, da Abiove, inclusive -, mecanismos financeiros, escalação de penalidades e foco em consolidação e inovação regulatória.

A ideia é a criação de um microambiente regulatório que possa, em regulamentos gerais, espelhados no conteúdo comum contratual, ser passado em resolução de diretoria e que possa viabilizar um amplo debate público sobre essas normas, sobre esses novos regulamentos. Isso consolidando um processo transparente, buscando múltiplas interações e participação das partes interessadas e da sociedade como um todo.

O foco evidente, como não poderia ser outro, é a redução de custo regulatório e de custos de transação, mas ainda ressalto o nosso foco em redução de burocracias, com vista, sobretudo, a otimizar custos logísticos, incentivar escoamento de

produção e aumentar a competitividade no setor, sempre olhando - e não perdendo de foco disto - para a redução de impactos ambientais, que é um grande valor que vem com as ferrovias. Portanto, é uma revisão horizontal, com grande permeabilidade para inovações.

Ela está planejada... essa revisão já está na nossa agenda regulatória da ANTT. Quem quiser consultar lá já tem algumas normas que estão colocadas. É um projeto de três a quatro anos - uma ampla revisão -, e a ideia é que a gente tenha em torno de sete a oito normas, em que a gente vai discutir regras gerais de outorga - e já alerta que essa norma de regras gerais de outorga já está em reunião participativa. Já tivemos uma sessão pública - sexta-feira, teremos, inclusive, uma reunião com a Anut sobre essa proposta normativa, da qual a Abiove inclusive faz parte... a associação - e já está em plena marcha a nossa revisão regulatória.

Além disso, vamos discutir direitos e garantias dos usuários; serviço adequado; bens, obras, operações ferroviárias; adequação do ATF, do agente transportador ferroviário; direitos dos passageiros; e também, sem querer antecipar a apresentação do nosso Secretário Leonardo, já acho importante comentar aqui que há um auspicioso conjunto de estudos para a possibilidade de ampliar o transporte de passageiros ferroviários - julgo ser muito importante essa retomada -; equilíbrio econômico-financeiro; fiscalização e penalização; encerramento contratual; e, sobretudo, um foco em segurança operacional e interoperabilidade. Com isso a gente consegue uma linearização das obrigações, padronização contratual e simplificação regulatória.

Aqui é uma foto de como isso está na nossa agenda regulatória, como os projetos estão andando - por enquanto, temos quatro projetos em curso -, e aqui é o nosso cronograma.

Acho importante ainda comentar que essa revisão regulatória tem uma preocupação com as autorizações ferroviárias. A ANTT tem uma preocupação em garantir que as autorizações possam ter acesso ao serviço ferroviário das concessões. Então, queremos botar as autorizações para funcionar plenamente. Isso é importante.

Nosso projeto é projetado para quatro anos, como havia mencionado. Então, até 2026, a gente deve ter mais da metade da reforma regulatória passada, e até 2028, ela terminada, na nossa melhor perspectiva.

Finalmente, eu queria trazer uma palavra sobre como tem sido trabalhada a fiscalização ferroviária, que é um dos elementos aqui dessa audiência pública e que merece uma palavra da ANTT. A ANTT, preocupada com a questão do acesso, preocupada com as reclamações - também volto à fala do Carlos Müller -, tem se aproximado dos usuários, tem feito uma escuta ativa com esses usuários, inclusive fazendo enquête no ano de 2024, para entender as dores, para entender as necessidades e para buscar fazer intervenções mais pontuais em favor do transporte ferroviário.

Além disso, a fiscalização ainda se preocupa em modernização. Então, estamos buscando recursos para poder atualizar as formas de fiscalização, para utilizar *drone*, para utilizar câmeras e outros recursos tecnológicos, para que a nossa fiscalização, acompanhe essa ideia de atualização que é necessária - cada vez há menos servidores, então há maior necessidade de utilização de meios tecnológicos para poder alcançar mais longe -; aumentar o foco também na segurança operacional das ferrovias, com vista à redução de acidentes e proteção às cargas, que é uma outra preocupação que a gente tem.

Sobre ainda a oitiva dos usuários, está no nosso projeto de regulamentação a internalização de uma pesquisa de satisfação dos usuários nos contratos de construção ferroviária, para que a gente possa no futuro ter esses contratos periodicamente sendo executados e devidamente auditados pela ANTT, posteriormente.

Além disso, a nossa fiscalização ainda tem acompanhado a execução das obras, que tem ampliado o serviço, Senador Zequinha. Inclusive cito a questão da Fiol, que em breve vai estar aí oferecendo mais serviço para o nosso agro, bem como a nova malha da Transnordestina, não é? Afinal, a fiscalização tem trabalhado...

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO BARBELLI FEITOSA - ... em uma participação ativa nas discussões sobre definição das concessões em fim de prazo, priorizando a continuidade da prestação dos serviços.

Eu me coloco à disposição para quaisquer dúvidas que venham a ser levantadas aqui. Agradeço imensamente o convite, Senador Zequinha. É uma honra para a ANTT poder vir a esta Casa debater um tema tão relevante.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Nós que agradecemos o Dr. Fernando Barbelli, da ANTT.

Por dez minutos, queremos conceder a palavra também à Dra. Elisângela Pereira Lopes, assessora técnica da CNA.

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

Pronto, está saindo. (Risos.)

Senador, é um privilégio estar aqui. Em nome do nosso Presidente, João Martins, eu agradeço o convite. É muito importante debater sobre ferrovias. E é um assunto que tem sido bastante usual.

Eu cumprimento todos que estão aqui, na mesa, comigo - são colegas, amigos, que trabalham em prol da logística do país - e também os que estão nos ouvindo aqui, na sala. Cumprimento o Deputado Edinho, que é um entusiasta do assunto, sempre tratando da logística - há quanto tempo já? -, também o Senador Heinze e o Senador Jaime. Obrigada pela presença.

Falar de infraestrutura logística geralmente é falar sempre da mesma coisa e há muito tempo já, porque a situação não acompanha o setor produtivo, infelizmente. Isso já é algo que a gente menciona há muito tempo.

O agro, especificamente, a produção de grãos, tem crescido cada vez mais, Senador. Só para se ter uma ideia, o último levantamento da Conab prevê uma safra de 339,7 milhões de toneladas. É muita coisa, é uma safra recorde. E a tendência - conversei com os nossos colegas da Conab - é a de que, em 2026, seja maior ainda. E o que a gente vai fazer para suportar essa produção? Que logística nós temos para escoar os nossos produtos? É um crescimento médio, dos últimos 15 anos para cá, de 10 milhões de toneladas por ano. Onde é que a gente vai colocar isso? Nós vamos continuar colocando nos caminhões, que é o comportamento que tem sido utilizado hoje? Oitenta e cinco por cento da produção de soja e milho é escoada por caminhão, o que não é adequado - a gente sabe -, ainda mais para grandes distâncias.

Então, a gente trouxe alguns números aqui. O Müller já comentou, a Andrea, também - foi muito pertinente a colocação dela. É importante que os setores conversem, que os atores envolvidos, tanto na produção, como no transporte, como na regulação, conversem. E eu creio que a gente faz isso muito bem. Há uma estreita relação com a ANTT, com a CNT, com a ANTF, com as concessionárias representadas aqui pela ANTF. Então os usuários estão sempre buscando esse diálogo. Mas a situação não tem mudado.

Há muito tempo, quando a gente pega o mapa da malha ferroviária brasileira - com exceção da implantação da Ferrovia Norte-Sul, que foi implantada pela metade -, o mapa não mudou muito dos últimos anos para cá. O que a gente vê é que ele está muito distante do centro, do coração da produção.

Veja, Senador, que o Mato Grosso hoje é o maior produtor de grãos do Brasil: 107 milhões de toneladas. E o que a gente está vendo ali de ferrovia naquele mapa? São 350km, mais ou menos. Isso não é suficiente para transportar essa produção que só tem crescido. E a previsão para 2035 é de que a gente chegue a 144 milhões de toneladas de grãos só no Mato Grosso. Então, aqui tem a distribuição por região. A gente vê que a região onde a densidade é maior, onde há maior extensão de ferrovias é o Sudoeste, mas, onde a produção tem crescido cada vez mais, não há uma expressividade de extensão de ferrovia.

Esse outro mapa é interessante porque calcula a densidade. Ele pega a extensão das ferrovias e divide pela área de cada estado. A gente vê aí, nessa graduação de cores - da mais escura, onde a densidade é maior, e da mais clara, onde a densidade vai se reduzindo -, que chega a estados do Brasil como Amazonas, obviamente, Acre, Rondônia e Amapá, que têm zero de extensão de ferrovias, pelo menos utilizando hoje em dia.

Vejam, Mato Grosso, eu tinha falado em 354km. Este dado é mais atualizado, agora, da ANTT 2025 e da Esalq: são 366km. Quando a gente olha lá no finalzinho do gráfico, o que a gente observa é que os estados que estão na cor laranja são justamente as regiões de novas fronteiras agrícolas. São: o Matopiba, o Pará e o Mato Grosso. E vejam aí: a menor densidade de ferrovia do país! Isso traz prejuízos para o setor agropecuário.

O Müller já trouxe esse gráfico, mostrando que a gente tem 30,5 mil quilômetros de extensão ferroviária, mas mais da metade, pouco mais da metade, enfrenta alta ociosidade, média ociosidade ou estão sem nenhum tipo de operação.

A Andrea foi muito feliz quando falou que a gente precisa rever essas linhas que não estão funcionando, ver o que é aproveitável; o que for, vamos encontrar uma solução para isso - o Barbelli tocou nessa questão -, e o que não for, está na hora de a gente parar de considerar isso - virou sucata e não faz mais parte da extensão de ferrovias do país. Senão a gente vai continuar dizendo, "temos 30 mil quilômetros, mas tanto se usa, tanto não se usa". Não, vamos para a real. Temos 20 mil; dez mil, a gente usa; dez mil, a gente tem que resolver. Seriam mais honestos esses dados.

Quando a gente olha o que é movimentado nessas ferrovias, a gente vê o agronegócio. No ano passado, de tudo o que foi movimentado em ferrovia, 19,1% é agro. E eu vou fazer um adendo aqui: melhorou. Há mais de dez anos, correspondia a 11%. Mas ainda é muito pouco. Menos de 20% dos produtos movimentados em ferrovia são agro. E não é por falta de carga, que isso aqui fique bem claro, porque carga a gente tem e tem muita. A questão é que a logística não está acompanhando o desempenho fantástico - eu não estou aqui puxando sardinha para o agro, porque é uma realidade, os números estão aí - do agronegócio.

Eu tenho pouquinho tempo.

Isso acaba incorrendo em custos altíssimos. O produtor não é embarcador.

Quando o Müller colocou aqui a apresentação dele e mostrou as associadas dele, a CNA não se encontra lá, porque o produtor repassa essa carga para o embarcador. E é o embarcador quem vai fazer essa interação com a concessionária. Mas o produtor paga a conta. Por quê? A *commodity* é balizada num preço internacional, e ele não tem como repassar esses custos, essa ineficiência, para o preço da carga final. Então, parte da parcela do produto é retirado do produtor, da lucratividade do produtor. E ele depende dessas relações, dessa conversa do embarcador com a ANTT, com a concessionária, que acontece o tempo todo, tanto é que está todo mundo aqui nesta sala hoje. É frequente.

Semana passada, teve um evento na CNA em que todos estavam presentes, e todos conversamos. Inclusive, nós tivemos boas notícias da ANTT: o leilão da Ferrogrão sai em 2026 - a gente espera isso com muita alegria.

Então, vejam, essa predominância do modo rodoviário resulta num custo muito alto de transporte, e aqui nós temos os comparativos. Quando a gente compara o mesmo trecho com o uso da rodovia e da ferrovia, há uma redução pequena. Então, usando só a rodovia, são US\$126 por tonelada, do Mato Grosso até a China. Usando a rodovia mais a ferrovia, você chega a US\$120 por tonelada - isso é um dado da Anec. Isso porque é um monopólio muito forte. A pouca oferta de ferrovia resulta em um custo ainda alto.

(Soa a campanha.)

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES - Enfim... Como a gente pode resolver isso? A gente pode resolver isso investindo em mais ferrovias. Como a gente viu, no Mato Grosso, a densidade é quase nula. E se a gente implanta Ferrogrão? A ANTT a colocou isso como boa notícia e foi a matéria da semana. Todos os veículos noticiaram o leilão da Ferrogrão em 2026. E se a gente implanta Ferrogrão, o que vai acontecer? Então, o último estudo... A Ferrogrão está já caminhando há um tempo. O estudo tem mais de dez anos. Já teve quatro revisões. Em 2023, foi o início da última revisão e esse é o último dado.

Então, vejam uma comparação do primeiro estudo: considerava-se uma carga para 2050 de 38 milhões de toneladas para Ferrogrão, agora já houve um aumento de 63%. Essa carga é de 62 milhões de toneladas, o que a gente tem certeza de que vai acontecer, porque, como eu mencionei, só em 2035, Mato Grosso estará com 144 milhões de toneladas.

A gente vê esse comparativo hoje ao implantar a Ferrogrão: o custo pode cair para 40% em relação à alternativa, que é a Malha Norte mais a Paulista. Então, é essencial que a gente, como primeiro passo, aumente a oferta de ferrovias no país, especialmente em regiões de novas fronteiras agrícolas, e, como outro passo - aqui tem o mapeamento dos problemas. O meu tempo acabou, mas todos nós conhecemos quais são os problemas hoje em ferrovias. Isso já é discutido há muito tempo em fóruns especializados como este -, uma alternativa, é o PL que a gente veio defender aqui hoje. Müller já falou muito bem, destrinchou o PL ponto a ponto, mostrando por que ele é relevante para o setor. Nós entendemos que o texto precisa de aprimoração, óbvio. Isso daí é consenso.

Estamos conversando com a ANTT, com as concessionárias, para chegar a algo de comum acordo. Andrea colocou aqui que efetivar um centro desse não é um investimento trivial, é um investimento caro. Então, tudo isso precisa ser considerado, mas a gente pode chegar a um denominador comum. Eu não tenho dúvida disso. E o nosso maior pleito em relação a esse projeto de lei é que se dê mais voz ao usuário, ao produtor, ao embarcador, porque - eu finalizo minha fala, Senador Zequinha - sem carga não existe ferrovia, não existe rodovia, não existe transporte. Então, é importante que todos os atores envolvidos conversem e cheguem a um denominador comum.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Gratidão, Dra. Elisângela Pereira Lopes, assessora técnica da CNA.

Bom, conforme combinado, vamos fazer uma pequena pausa e fazer um bate-bola aqui com os Senadores que queiram questionar, comentar, enfim, essa primeira mesa.

E aí, Bagattoli? O Senador Heinze também está inscrito.

Hierarquia, tem o baixo clero e o alto clero.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. Para interpelar.) - Senador Zequinha, Andrea, Carlos, Fernando Barbelli e Elisângela... Uma pergunta, Fernando: o Tarcísio, quando Ministro, lançou aquelas ferrovias por autorização. Algumas delas estão funcionando? Eu trabalhava num tema que interessava ao Rio Grande do Sul, que pegava Maracaju, Cascavel, Chapecó, Passo Fundo. Quanto às demais ferrovias - já sei o que houve ali, acho que foram 60, 70, não sei, não recorro quantas foram -, tem alguma delas em andamento?

O SR. FERNANDO BARBELLI FEITOSA - Creio que a Andréa está com esse número mais atualizado.

A SRA. ANDREA CAVALCANTI (Para expor.) - Senador, na verdade, você tem mais ou menos 40 solicitações de autorizações e você tem 22 no processo de licenciamento ambiental. A associação que representa as autorizações vai estar na próxima mesa e pode destrinchar esses trechos para o senhor, mas eles estão em andamento em alguns trechos já.

Como é uma ferrovia, é um processo longo, o processo de licenciamento é bem penoso para o setor, então demora de fato até que se consiga transpassar a autorização do licenciamento para poder fazer de fato o investimento e buscar construir as autorizações. Mas, sim, a lei está em vigor e o setor tem buscado trabalhar para que, de fato, a gente tenha essas linhas autorizadas no Brasil.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Tem outra pessoa para falar sobre esse tema?

A SRA. ANDREA CAVALCANTI - Sim, a associação especialista em autorizações ferroviárias está aqui, vai estar na próxima mesa.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - O.k. Esse é um ponto importante, Zequinha, porque vai ter que ter recurso da iniciativa privada, não tem jeito. Nós tivemos um problema com essa ferrovia. Eu tenho, nos quatro estados ali, Bagattoli, Santa Catarina com interesse - viu, Edinho? -, Paraná com interesse, Rio Grande do Sul com interesse e o próprio Mato Grosso do Sul. Aí deu um problema no Governo do Paraná: acabaram abandonando a ideia em cima de um projeto deles com a Rumo, mas as federações de agricultura, indústria, comércio, cooperativas, todo mundo tem interesse nessa obra. Então, nós estamos trabalhando em paralelo a isso para poder ver se a gente consegue... Eu peguei aquela porque interessa à minha região lá; é o sistema mais interessante, porque a gente não tem recurso público. E, infelizmente, Zequinha, o que a gente está vendo aqui é que essas licenças ambientais; questão indígena, quilombola, meio ambiente, sei lá; tudo trava o processo, com um mundo, de que a Elisângela falava aqui, de produção que nós temos, principalmente no norte do país - e nada de ferrovia. Aqui está a solução.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Jaime Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Quero cumprimentar aqui o nosso Presidente da CRA, Zequinha Marinho, o Fernando, a Elisângela, a Andrea, o Carlos.

Quero dizer que esse problema de logística no Brasil é um setor gravíssimo. Ontem mesmo nós estivemos com a Ministra Simone Tebet, ela apresentou o mapa no Brasil; tudo aquilo que você falou aí, Elisângela. O Brasil tinha 28 mil quilômetros muitos anos atrás. Chegou a 30, deve ter 3, 4 ou 5 mil - não sei quanto -, que estão meio desativados, que não funcionam direito às vezes. Acho que até a casa do D. Pedro II ainda está andando um pouquinho e as outras paradas aí. O Brasil é uma vergonha.

Ontem falei para ela, até ela falou que não tinha feito nada... Aquela ferrovia Madeira-Mamoré é a maior obra-prima de infraestrutura do planeta, construída no ano de 1900 - a maior obra de infraestrutura do planeta! Fizeram 365km, Senador, em cinco anos, sem nenhum trator de esteira, sem nenhuma pá carregadeira, sem nada, nada, nada, no carrinho de mão, no machado e no trançador. Os dormentes eram feitos no trançador.

Então, o nosso povo é vadio mesmo, considerado malandro mesmo nos tempos de hoje. Hoje não dá conta de fazer nada. Por quê? Esta é uma das perguntas a que algum de vocês vai me responder no final, eu preciso entender: quanto é que o Governo recebe de imposto em cima do transporte de uma ferrovia dessa, que é privatizada? Eu preciso entender, porque nas rodovias eles estão recebendo imposto.

Outra coisa, nós falamos aí de integração, rodovia, ferrovia, hidrovía. Tudo certo, é o que está acontecendo na Amazônia. Por exemplo, para nós... Porto Velho, hidrovía, Madeira, querem privatizar para socar mais um custo em cima do produtor. O Governo não tem nada que privatizar um rio. Quer privatizar, privatizou uma rodovia. Como é que funciona, se o produtor hoje, para transportar... 50% da rodovia, do que eles privatizaram, o produtor vai gastar de pedágio - 50% do valor do óleo diesel que o caminhão vai gastar. É uma vergonha - uma vergonha! Aí perguntei para o Renan Filho quanto é de imposto. Estão falando em 27, não sei se esse número é real. Como é que você sai fora de um custo, de um ônus de uma rodovia e ainda você mete imposto em cima para a população pagar?

E digo mais: prêmio. Quem entende de soja, de prêmio... O Carlos sabe o que é isso. Quando nós falamos na Hidrovía do Madeira, por cima, no Rio Amazonas, o prêmio já é de 30% - ontem foi fechado o prêmio em 30 pontos a menos do que em Santos. Então, nós temos uma vantagenzinha, porque nós tínhamos de exportar por cima; aí nós somos prejudicados no prêmio.

Então, o que acontece? A questão é que o Brasil... Eu ouvi falando - acho que foi o Fernando que falou, não é, Fernando? - que vai fazer um projeto de 8 mil quilômetros nos próximos anos, não é? São 8 mil quilômetros de ferrovia, né?

O SR. FERNANDO BARBELLI FEITOSA - Está em estudo, está em estudo. (*Fora do microfone.*) Desculpe, Senador. Estão em estudo esses 8 mil quilômetros.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Se o Brasil não fizer, nos próximos dez anos, principalmente onde a Elisângela falou, na Região Centro-Oeste do Brasil, chegando mais próximo do norte, é um colapso total - total -, não tem como.

Outra coisa, a ferrovia só está massacrando. Nós vamos chegar a um colapso total do transporte rodoviário. Por quê? Porque a ferrovia está fazendo a conta de quanto é o transporte rodoviário, e ele só está diminuindo em torno de 10%, 12%. Ele só está estrangulando o transporte rodoviário. Aí você calcula: privatizar as rodovias, o custo de óleo diesel altíssimo, ICMS, tudo; o custo Brasil está estrangulando já o transporte rodoviário no Brasil. Então, esse é um dos grandes problemas que nós temos.

Agora, dentro desses projetos, eu gostaria que você me respondesse depois onde estão os próximos estudos dessas ferrovias que nós precisamos fazer.

Aquilo que o Senador Carlos Heinze falou, no Rio Grande do Sul, na região oeste catarinense: se não interligar ali, cada vez mais eles estarão num colapso maior, porque eles importam. Por exemplo, o oeste catarinense importa do Paraná ou do Mato Grosso do Sul ou do Mato Grosso uns 40% do consumo de milho. Não tem como mais isso ser transportado por rodovia.

E quero dizer para vocês que é muito, assim, cômodo nós chegarmos sempre falando que nós vamos investir em rodovias e ferrovias. O problema todo que nós temos no Brasil é o custo Governo. Não estou falando só deste Governo, estou falando de todos os governos que já vêm desde lá atrás. Se nós não diminuirmos...

Agora, este Governo aqui está entrando num colapso total. Se nós não diminuirmos o custo Brasil, não adianta... Se nós queremos privatizar: "Olha o que nós temos que fazer, nós estamos andando na contramão". Não, não estamos andando na contramão, estamos no caminho certo. Tudo tem que ser privatizado: aeroporto privatizado, rodovia privatizada, ferrovia privatizada, hidrovias privatizadas.

Agora, como é que nós vamos privatizar se o Governo não diminui o seu custo? Você coloca isso nos ombros da sociedade e no custo Brasil. Não é que vai diminuir a produção, não. Eu não acredito muito, nos próximos anos, do jeito que está hoje o custo Brasil, em produção, não só pela questão do tarifaço, não - não é só pela questão do tarifaço -, mas eu não acredito que o Brasil tenha condição de produzir muito.

Olha, quem é produtor rural em qualquer lugar do Brasil... Mesmo em algumas regiões em que nós não temos o fator climático do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina - nós não temos o problema do fator climático -, nós temos o problema da logística, nós estamos estrangulados ao extremo - ao extremo! Não estão fechando as contas nem soja, nem milho, nem lugar nenhum. Isso com uma produtividade alta, mas não estão mais fechando as contas.

Então, o que eu quero dizer, eu, como Parlamentar, na condição que eu entendo sobre ser produtor rural, sei e entendo sobre a produção rural, sobre a indústria... Aqui está uma pessoa da Abiove, presente neste momento, que também já falou: você sabe que não tem condição, porque o Brasil, hoje... Nós poderíamos ter mais esmagamento de soja no Brasil, mas nós não temos logística para transportar esse farelo de soja. E é muito melhor...

Olha, para vocês entenderem, para quem estiver nos acompanhando, é muito melhor o chinês importar o grão, porque ele já leva o óleo dentro do grão e faz a industrialização lá, no lado de lá, com uma mão de obra muito mais barata. Esse é o custo Brasil! Esse é o custo que nós temos hoje!

Olha aquilo que está acontecendo hoje na linha de aviões no Brasil, na questão aérea deste país... está falida, falida, literalmente falida, e não tem solução. Ontem estivemos com os diretores da Azul, é sem solução!

Vocês já pensaram... Olha o extremo a que nós chegamos: mais de 80 aeronaves no chão - no chão! -, pagando *leasing*, não tendo condição, Senador, de consertar as aeronaves. Imagina você ter um caminhão que transporta, você ter que pagar o banco, a parcela; já trabalhando não dá conta. Agora imagina ele parado no chão, você pagando e não tendo condição de arrumar o diferencial, o motor ou o que deu de problema nele.

Então, gente, o Brasil, e eu estou falando não como político, não vou falar como político, porque político... Às vezes eu até me sinto envergonhado de dizer que sou Senador da República. Eu nunca fui político e eu me sinto envergonhado de ser Senador da República, mas nós temos que arrumar uma solução para este Brasil, e a solução do Brasil é logística e a solução do Brasil é a diminuição da carga tributária no país.

Obrigado, Presidente.

(Intervenção fora do microfone.)

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

Deixem-me só fazer um comentário aqui, Elisângela, CNT também, Abiove: na Região Norte e em um pouco da Centro-Oeste, a gente tem uma noção, por exemplo, de que precisamos rapidamente construir a Ferrogrão, que achou um lugar aqui no Supremo e se agasalhou lá dentro. O *lobby*, a ONG, o partido, essa turma que não quer que o Brasil avance... Então, nós precisamos; é necessidade urgente, urgentíssima.

Região oeste do Pará com Mato Grosso. Região leste do Pará, também aqui atrás, no Mato Grosso, a partir de Água Boa, por exemplo, até Barcarena, nossa cidade dos portos, chegando ali ao lado de Belém: há uma necessidade de se organizar um projeto ferroviário; há algum tempo, já teve um bom debate, um negócio bem aquecido, mas depois parou.

Além desses dois, para lá, o que nós temos mais no Brasil afora, Elisângela? Onde se precisa rapidamente correr atrás, para que se possa escoar grãos, atender a essa demanda do agro, que é crescente todo dia? Teria rapidamente como nos passar isso?

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES (Para expor.) - Senador, esses pleitos são bem conhecidos.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Hã-hã.

A SRA. ELISÂNGELA PEREIRA LOPES - A gente tem uma lista de quais são as prioridades em ferrovias no país. Inclusive, recentemente, nós fizemos uma consulta às 27 federações e elas nos encaminharam. E, entre esses trechos... Como o senhor já mencionou, tem a Ferrogrão; a Fico e a Fiol também são importantes, elas estão em andamento, parte delas está em andamento, mas precisam avançar.

A Federação de Pernambuco defende o trecho da Transnordestina chegando até a Suape. Então, esses trechos são conhecidos.

A Federação de Rondônia defende o trecho que contempla ali próximo à BR-364, que é de Vilhena até Porto Velho, mas a gente entende que essa vai demorar um pouco: ela precisa que a Fico saia antes. Não tem nem estudo ainda desse trecho. Tem-se falado desse trecho na questão da ferrovia que vai se conectar até Chancay, no Peru, mas isso é algo em que - a gente acredita - os estudos têm que avançar muito ainda para ver a viabilidade. Mas, em resumo, é parte de novas linhas férreas: é parte da Transnordestina, Fico, Fiol e Ferrogrão.

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

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Pois não, Bagattoli.

O SR. JAIME BAGATTOLI (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Para interpelar.) - Trinta segundos, só. Eu preciso fazer duas perguntas aqui, perguntas para o Fernando.

O Centro Nacional de Supervisão Operacional... Por que nas ferrovias ainda não foi implementado?

E a outra pergunta: a ANTT não considera que a ausência de dados atualizados em um tempo real prejudica a regularização e a fiscalização efetiva do setor?

Depois, se você puder me responder, fico grato.

Obrigado.

O SR. FERNANDO BARBELLI FEITOSA (Para expor.) - Senador Jaime, muito obrigado pelas perguntas. É importante a gente poder esclarecer isso.

Hoje tem alguns projetos já andando na ANTT para haver essa integração. Então, considera-se, sim, colocar dentro do CNSO (Centro Nacional de Supervisão Operacional) uma visão das ferrovias, e hoje se avalia quais dados... A ANTT tem bastante dado das concessionárias, que a gente recebe, inclusive, pelo Saff, como foi citado pelo Carlos Müller.

E hoje a gente está trabalhando em BIs, em painéis internos, para poder avaliar o que a gente precisa integrar com as concessionárias, para que a gente não gere fardo regulatório desnecessário.

Então, esse é um projeto que está em curso dentro da ANTT, do nosso PDTI. Isso está registrado, essa ampliação e esse aprimoramento do nosso SAF, que é o sistema de informações, e essa integração com as concessionárias.

A ANTT já está integrada com a Vale do Rio Doce, no caso das passagens de nível. Isso foi noticiado há umas três, quatro semanas. Aquele foi um primeiro passo para que a gente possa ampliar.

Então, a ANTT trabalha para poder conseguir, no melhor tempo possível, essa integração e essa busca desses dados lá, para aprimorar sua fiscalização, mas com o cuidado de não gerar um fardo regulatório que venha a afetar as concessionárias sem que a gente consiga processar isso. Então, é assim que está caminhando.

Agradeço muito a pergunta, para que se possa fazer esse esclarecimento.

O SR. CARLOS MÜLLER (Para expor.) - Senador, se eu puder, primeiro eu queria falar... Aliás, me desculpa, Senador Jaime Bagattoli, Deputado Edinho. Eu falei mais cedo, mas vocês chegaram quando eu estava falando, acabei não os cumprimentando. Muito obrigado.

Em relação às autorizações, Senador Heinze, a Andrea bem falou aqui, não é? Esse dado, um tempo atrás, foi divulgado, e eu até o achei aqui. É aquele dado de que nós temos 45 autorizações ativas, 24 delas em processo de licenciamento, mas em apenas uma delas, salvo engano, a desapropriação alcançou 38%. Então, em apenas uma, de fato, a gente tem um avanço expressivo, que parece que vai dar mais certo, mas a gente tem outras que estão vindo aí.

Agora, eu queria voltar um pouco atrás. O Marco Legal das Ferrovias, em que todos vocês trabalharam aqui, que criou essa figura das autorizações, foi muito importante para tentar atacar essa questão da oferta. Então, você tenta criar mais oferta de ferrovias privadas, porque aí tem uma diferença conceitual. A autorização é privada; a concessão não, é um ativo público concedido.

A minha apresentação aqui, o projeto de lei que a gente citou rapidamente, eu e a Eli, e talvez o que a gente enxergue como maior problema hoje seja não a necessidade de criar novas ferrovias. Acho que isso é importante - todo país desenvolvido tem uma matriz ferroviária muito maior -, mas eu acho também que a gente precisa dar um passo atrás e resolver alguns problemas, talvez regulatórios, que nos afligem e que prejudicam a operação das ferrovias atuais. Então, a gente queria transportar mais nas ferrovias atuais e não necessariamente criar novas para o agro transportar. E a gente acha que algumas soluções regulatórias poderiam fazer com que o agro transportasse mais nas ferrovias que a gente já tem, porque eu acho que hoje a gente acaba transportando pouco.

Outra coisa. O Feitosa bem falou aí do começo das integrações dos CCOs com o CNSO. Para a gente, ainda que o CNSO venha a não dar certo ou seja difícil, por questões financeiras, e a gente sabe que as agências têm enfrentado isso infelizmente, seria necessário ao menos que fossem cumpridos os contratos de concessão que determinam o acesso da ANTT aos CCOs, ainda que não mediante a ligação dos CCOs, dos centros de controle, ao CNSO.

E esse acesso, se possível, que alguns dados fossem repassados aos usuários, porque a gente acha que hoje tem um déficit de dados. A ANTT não tem dados atualizados, *on time* e primários, auditáveis, direto da fonte. E sem esse tipo de dado, você prejudica, na nossa visão, uma regulação eficiente e uma proteção ao usuário. O usuário, o embarcador, a gente que compra lá do produtor e coloca na ferrovia quer ter dados mais atualizados, entendeu? Isso nós acreditamos que tem nos prejudicado.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. Para interpelar.) - Uma outra questão. Uma pergunta ali, Carlos: e a questão da bitola? Nós temos que melhorar a bitola que nós temos. No Estado do Rio Grande do Sul tem 3.060 quilômetros. Metade é utilizado e o resto... E a bitola ainda é... Tudo é bitola estreita. E aí, a quantidade de carga, a velocidade é muito baixa. Vocês falaram alguma coisa sobre esse tema?

O SR. CARLOS MÜLLER (Para expor.) - Exatamente sobre a bitola, não. Eu foquei mais nessa parte regulatória, mas esse é um tema que tem trazido divergência no setor. É difícil até ter uma opinião 100% formada. Há quem defenda a instalação somente da bitola larga, há quem defenda a manutenção no Brasil da bitola métrica - a mais curta - porque já tem muito uso dela e muitas delas são supereficientes, mas é de fato um tema em que não se tem um consenso, porque você mudar tudo exigiria muito investimento. Talvez não seja o momento de a gente fazer um investimento tão vultoso para mudar a nossa bitola, mas sim, talvez, fazer investimentos em novas ferrovias, ou, como a gente trouxe aqui, investimentos na agência, para a gente ter uma regulação, talvez mais eficiente, que proteja o usuário e faça com que ele transporte mais na ferrovia.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Então, você falou que, no projeto, tem jeito de nós ajustarmos essa integração da concessionária com o setor de que demanda o frete e mais a ANTT, para poder ajustar?

O SR. CARLOS MÜLLER - É. Isto é uma das previsões do projeto de lei do Senador Weverton, essa ligação dos CCOs com o CNSO. Talvez não fosse preciso lei, talvez seja algo que a gente possa resolver inclusive no debate infralegal, mas o fato é que essa ligação é necessária.

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

Quero agradecer aqui ao Müller, à Andrea, ao Dr. Fernando, à Dra. Elisângela, da primeira mesa.

Foram muito boas as exposições, e importantes. Eu queria pedir agora que vocês ficassem aqui, participando a partir dali, e eu quero pedir a composição da nova mesa. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Só relembro: nossa audiência pública é para debater a regulamentação, fiscalização do transporte ferroviário de cargas no Brasil, com foco na oportunidade e nos desafios relacionados à logística do agronegócio.

Quero chamar aqui, para compor a nova mesa, o Dr. Leonardo Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes. Doutor, é uma honra recebê-lo. Desculpe-nos, o tempo está avançando, mas você tem que falar mesmo por último, que é para dar arrematada nas coisas.

Quero chamar também o Dr. Luis Henrique Teixeira Baldez, Presidente-Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut).

Quero chamar também Davi Barreto, Diretor-Presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

Quero chamar também José Roberto Barbosa da Silva, Presidente da Abrafa.

A reunião não terminou, apenas estamos substituindo uma mesa por outra e vamos avançar. *(Pausa.)*

Muito obrigado a todos. Vamos permanecer no recinto.

Eu quero aqui, neste momento, já depois de composta a nova mesa, conceder a palavra, por dez minutos, ao Dr. Luis Henrique Teixeira Baldez.

Por favor.

O SR. LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ (Para expor.) - Boa tarde, boa tarde a todos. Senador Zequinha, na sua pessoa cumprimento todos os presentes.

Bom, essa primeira mesa demonstrou o seguinte: nós temos um problema, um problemão, grande. Ele só vai ser resolvido, ou pelo menos equacionado, se todos realmente remarem para a mesma direção. Normalmente, nós embarcadores, que pagamos a conta, apontamos alguns caminhos que, muitas vezes, podem ser otimizados em novas decisões.

O primeiro aspecto que gente tem que levar em consideração é o seguinte: o Brasil é um país caro. O Senador Jaime levantou alguns problemas: caro de imposto, caro de ineficiência, caro de custo Brasil. Do ato de transporte ou da logística, o nosso produto é encarecido em US\$80 por tonelada, em média, para ser exportado. Como a gente exporta e o *ticket* médio é de US\$400 por tonelada, significa que eu tenho uma ineficiência contida, no produto que eu exparto, de 20%. Então, só isso já nos blindaria desses tarifas, às vezes sem sentido, que são colocados hoje no mundo, mas com os quais, infelizmente, nós vamos conviver por muito tempo. Portanto, a logística, o mercado interno é a nossa solução ou pelo menos daria mais resiliência aos nossos produtos à volatilidade internacional.

E por que é caro? Nós temos N razões, mas uma delas, que é a nossa matriz de transporte, é que a ferrovia é pouca. Nós não vamos falar das ineficiências dos 10 mil quilômetros que estão em plena operação, até porque eles são bem produtivos. Os 10 mil quilômetros - a ferrovia de Carajás, a MRS, a Rumo, a ferrovia Vitória a Minas - têm bons níveis de produtividade e eficiência. O problema é que é muito pouco para o tamanho da nossa economia. E aí nós concluímos que precisamos de mais trilho, porém não é só ter mais trilho, mas que o mais trilho seja eficiente. A eficiência denota alguns aspectos. E aí eu queria...

Eu acho que é aqui... É aqui em cima? Ah, não. Aí.

Bom, eu vou deixar... Acho que muitos conhecem a Anut. Aqui é só uma...

Nós trabalhamos no multimodalismo, né? Temos uma... *(Pausa.)*

Não está passando. Desculpe. É que está... Aqui está para trás. Aqui. É.

Aqui tem em alguns eslaides sobre o que é a Anut, e vocês podem ver.

Mas esse tripé é fundamental para a gente dividir o problema. Nós temos tanto problema que é melhor dividi-los. E, dividindo o problema, nós podemos avançar em alguns aspectos.

Então, nós temos três tipos de problema: o regulatório, o de planejamento e o de gestão, que é a governança. E aí eu já vou para a governança.

Para a governança, nós estamos propondo dois aspectos. O primeiro deles, que já foi falado desse PL 4.158, é dar funcionalidade às comissões tripartites, porque a comissão tripartite é o órgão regulador, quer dizer, é o Estado; é o usuário, que é o embarcador, quem compra o frete; e o concessionário. Que tripé melhor do que esse! É Dorval, Coutinho, Pelé

e Pepe! Não é não? Porque quem está mais interessado em resolver o problema são esses três. Se a gente não consegue sentar para resolver o problema, nós estamos sendo, no mínimo, incompetentes para não avançar nesse tema.

O segundo tema é que a gente precisa de um fórum nacional do transporte ferroviário de carga. Nós temos o fórum nacional do transporte rodoviário de carga no Ministério dos Transportes. Nós precisamos instituir isso, porque aí nós ampliamos o debate e vamos atrás das soluções com todos os atores envolvidos e suas soluções. É algo mais amplo. A comissão tripartite é fechada em torno de um tema em uma ferrovia. Aqui nós estamos falando de setor da economia, um dos mais importantes setores da economia de um país. Esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto já foi falado, é a fiscalização, que é o ato regulatório, porque não adianta ter regra regulatória e a fiscalização ser falha, porque eu nunca vou saber se o ente regulado está cumprindo ou não o ato regulatório. Então, a fiscalização é fundamental. E aí é que nós precisamos avançar na ligação do CNSO da ANTT, que funciona maravilhosamente bem para a rodovia e, até hoje, 30 anos depois, nós não conseguimos avançar no caso ferroviário.

A outra perna é a normatização e aí nós precisamos construir esses atos regulatórios de que a ANTT falou ainda há pouco.

Vejam vocês aqui entre o setor rodoviário e o setor ferroviário. Por exemplo, em termos de ato regulatório, em termos de lei geral, eu tenho de praticamente muitos setores da economia: telecomunicação tem uma lei geral, energia elétrica tem uma lei geral, proteção de dados tem uma lei geral, licenciamento ambiental acabou de ser aprovado, esporte tem uma lei geral, concessões e PPP estão em debate aqui na Casa. Então, nós temos uma lei geral que define princípios que não devem ser cumpridos só na ferrovia, mas por um conjunto de modos de transporte chamado logística.

A nossa sugestão é que a gente pudesse avançar em ter uma lei geral de transportes ou uma lei geral da logística, porque aí, quando eu falo em integração modal, eu não estou falando em integrar dentro do setor ferroviário; eu estou falando em como integrar o setor ferroviário ao rodoviário, ao de cabotagem e assim por diante.

Um outro ponto: o marco infralegal da rodovia está pronto, funcionando, e o Feitosa foi um dos artífices desse projeto, e está pronto. E muito pouco se discute a questão rodoviária, das concessões rodoviárias, mas não temos em ferrovia - está sendo construído neste momento, pelo menos nós já demos o primeiro passo.

O outro ponto é o CNSO: rodoviário funcionando, ferroviário não funcionando; o fórum nacional de transporte rodoviário funcionando, o nosso não funcionando; e as comissões tripartites rodoviárias funcionando. Então, há uma assimetria regulatória entre o setor rodoviário, veja, dentro de um mesmo ambiente...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ - ... o setor rodoviário e o setor ferroviário.

E aqui, essa assimetria, como é que eu resolvo? Eu estou tendo a vontade, vamos chamar assim, de propor alguns itens que melhorariam muito esse ambiente regulatório, combinados com a criação de uma lei geral de transportes.

Aqui, eu vou avançar um pouco porque já foi falado. Aqui, é uma síntese do que é esse projeto de lei, e aqui é que eu quero fazer, e o Feitosa podia nos ajudar... Veja, no caso rodoviário, isso aqui é um eslaide da própria ANTT, que mostra o *link* de rodovia, os benefícios, o posicionamento da diretoria, a estrutura tecnológica já embarcada. Quer dizer, há um benefício ao setor de concessão rodoviária enorme, e a gente precisa criar algo semelhante para o setor ferroviário.

Bom, aqui é a questão da comissão tripartite. Aqui são os indicadores de que nós precisamos hoje - está vendo, Feitosa? -, indicadores de que nós precisamos hoje, que já foram inclusive encaminhados também à ANTT. A gente precisa do sistema de informação que possa melhorar essa condição, não é? Aqui, são os atributos de custo e os atributos de qualidade.

E, finalmente, a questão da oferta de capacidade: esse é um problema que nós estamos vendo hoje. Se vocês notarem, a evolução da oferta de capacidade ou da produção de transporte, nos últimos dez anos, três, seis anos, nós movimentamos em torno de 500 milhões de toneladas por ano, apenas - 500 milhões de toneladas por ano. E nos próximos anos, nos próximos cinco anos, nós não estamos vendo como essa oferta de capacidade será aumentada, porque o embarcador... Nós usuários queremos ver a infraestrutura operando, e não ela no papel; ela só se torna material para nós quando ela for operar.

Aí, vem a Elisângela e diz: "Olhe, nós em 2030 devemos estar produzindo 400 milhões de grãos". E a pergunta pertinente: "Como é que a gente vai operar 400 milhões sem ferrovia?". Vai tudo para a rodovia! Aí, o que é que vai acontecer com o frete? Vai haver uma explosão de frete.

Então, eu acho que é um cenário preocupante, mas que pode ser viabilizado por este ambiente em que nós estamos discutindo todos esses problemas.

Eu espero que o nosso Secretário Leonardo, que tem feito um belo de um trabalho no ministério, também nos dê algumas respostas para que a gente possa ajudá-lo até a viabilizar tudo que for necessário para que esse cenário se resolva.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Obrigado, Baldez.

Na sequência, Davi Barreto.

O SR. DAVI BARRETO (Para expor.) - Senador Heinze, boa tarde.

Quero agradecer mais uma vez pelo convite, cumprimentar todos os Parlamentares que estiveram presentes, cumprimentar os colegas de mesa, que estão aqui nos assistindo, que participaram da mesa anterior. É sempre um prazer falar de ferrovias aqui nesta Casa. É um tema tão importante e, ao mesmo tempo, tão apaixonante para todos nós, não é?

Tenho uma rápida apresentação, se for possível colocar.

Bom, eu acho que a gente parte de um diagnóstico que eu acho que é muito comum. Todo mundo quer mais ferrovia, todo mundo quer mais transporte ferroviário; acho que isso é um ponto que ninguém discute, não é, Senador? Ferrovia, em tese - em tese, não, acho que isso é comprovado empiricamente -, é mais barato, é mais seguro, é melhor para o meio ambiente. Então, o Brasil, um grande produtor de grãos, um grande produtor de *commodities* agrícolas, um país de dimensões continentais, precisa de ferrovias para o seu desenvolvimento. Esse é um ponto fundamental.

Agora, o ponto com que a gente tem que tomar um pouco de cuidado é: como fazer isso virar realidade? Aqui é um tema que eu acho que é muito importante debater nesta Casa, junto aos projetos legislativos que estão em curso, junto com a regulamentação que a gente está conduzindo. Nós temos que criar um ambiente propício à construção, operação e ampliação do transporte ferroviário. Esse é o nosso objetivo como país.

Aqui na apresentação, muito rapidamente, eu gostaria de compartilhar um pouco dessas percepções. Eu não vou... Vou falar também um pouco da ANTF.

A ANTF, em suma, é a associação que congrega todas as concessionárias de ferrovia de carga do país. Então, praticamente 100% da carga ferroviária que circula no Brasil, hoje, passa pelas nossas associadas. É uma malha de 30 mil quilômetros, como bem colocaram aqui vários que participaram antes, boa parte dela muito ociosa, praticamente abandonada. Há malhas que remontam à época do império, que não fazem mais nenhum sentido, hoje, operacional.

A gente tem que olhar o nosso sistema logístico hoje de uma forma mais pragmática: a ferrovia não existe para o diletantismo, ela existe para levar a carga de um ponto A para o ponto B; quem manda na ferrovia é a carga, e não o contrário. Então, esse é um ponto muito importante para a gente entender da história e do futuro do nosso setor.

Quando a gente fala da história do setor, isto é um ponto superimportante da decisão que o país tomou no final da década de 90: nós desestatizamos o setor ferroviário e nós delegamos todo o investimento do setor para o setor privado - e aqui falo, sem nenhuma falsa modéstia, por representar as concessionárias -, que fez um excelente trabalho. O setor investiu R\$200 bilhões em números corrigidos nesses últimos anos.

Quando a gente olha o investimento do setor público, ele tem alguma parcela de relevância em meados dos anos 2010, mas perde relevância nos últimos anos. O total de investimentos do setor público, desde a desestatização, foi de R\$33 bilhões, foi o mesmo valor que o setor privado pagou de outorga para o setor público.

O Senador Jaime perguntou: "Quanto é que é pago de tributo?". Nesses anos, foram pagos R\$114 bilhões de tributo. No ano de 2024, a carga tributária do setor foi de 22%, isso para um setor que é majoritariamente exportador. Então, um setor cuja boa parte da receita vem de exportação que, em tese, é livre de tributos de ICMS, de IPI, boa parte dos tributos sobre o consumo. Então, essa é a realidade que hoje a gente tem para o nosso setor. Nós optamos por um sistema de investimento majoritariamente privado, com baixa participação do setor público.

Lógico, corredores importantes foram construídos pelo setor público, o Corredor Norte-Sul, os apoios de financiamento à Transnordestina - o setor público é um parceiro superimportante. O Secretário Leonardo vem conduzindo uma agenda fundamental de retomada da participação do setor público no planejamento e na execução de projetos ferroviários, mas essa é a realidade histórica do nosso país, a gente tem que ter em mente isso; apesar de o ano de 2024 ter sido o ano de maior investimento da série histórica de ferrovias de toda a história, com uma projeção de um crescimento de quase R\$50 bilhões para os próximos três anos, fruto das negociações contratuais de novos projetos pelo setor.

Hoje, Senador Heinze, há três projetos *greenfield* em construção - preocupação que a Elisângela bem trouxe - no Mato Grosso, duas ferrovias novas sendo construídas no Mato Grosso, uma ferrovia totalmente privada de 700km com custo de R\$15 bilhões está sendo construída.

E aqui eu faço coro ao Baldez, porque de fato quem paga - não é, Baldez? - no final do dia é a carga, mas quem toma o risco é o investidor. Quem está colocando R\$15 bilhões, com juros de 15% ao ano, para ter receita daqui a dez anos é o investidor. Então, isso é uma equação que a gente tem que fazer com muita calma. Fazer ferrovia é risco, é difícil. Olacyr de Moraes já quebrou, Barão de Mauá quebrou com a ferrovia, as ferrovias do Vanderbilt quebraram nos Estados

Unidos. Ferrovia é um ativo difícil de fazer, não é fácil fazer ferrovia; se fosse, estava cheio de ferrovias no Brasil, e não é assim a realidade.

Nós temos que criar um ambiente propício para esse investimento acontecer, esse é o nosso desafio, porque, quanto ao resultado do investimento, a gente tem que entender o que aconteceu: o setor triplicou o material rodante em operação, seja em locomotiva, seja em vagão. O setor hoje trabalha num nível de compartilhamento, edifício operacional, nunca antes visto. Nos últimos quase 20 anos, a gente saiu de uma interoperabilidade de 33% para uma interoperabilidade de 63%. Hoje, dois terços da carga ferroviária passam por intercâmbio de malha. Isso é muito bom, os ativos são mais bem aproveitados.

Eu ouvi falar aqui de ociosidade, como se a gente tivesse que ter uma regulação que forçasse as ferrovias a reduzirem a ociosidade. Senador, o setor ferroviário vai dormir e acorda pensando em como otimizar o seu ativo, em como não ter ociosidade. Um quilômetro de ferrovia custa R\$20 milhões, uma locomotiva custa R\$20 milhões, como a Andréa bem colocou aqui. Esse ativo não pode ficar parado, não. O dia a dia do nosso setor é: "Como é que eu maximizo esse ativo? Como é que eu tiro ociosidade?"

Então, vamos tomar muito cuidado para que a regulação não acabe forçando uma ociosidade desnecessária que vai inviabilizar o setor, porque foi esse resultado que multiplicou, que aumentou em 150% a produção ferroviária. O agronegócio, principalmente, a Elisângela bem colocou, cresce 9% ao ano; mas, se a gente olhar o que aconteceu nos últimos 30 anos, o aumento de transporte de soja e milho nas ferrovias foi multiplicado por 11, isso é um crescimento de quase 10% ao ano, não é pouco. Agora, é difícil acompanhar o ritmo do nosso agronegócio, graças a Deus! Nós temos um agronegócio superprodutivo, superpotente, e é um desafio para as ferrovias acompanharem isso no seu dia a dia.

E foi esse aumento de produtividade, foi esse aumento de compartilhamento, foi essa eficiência do setor que fez os preços relativos baixarem, tem que se ter em mente isso também. A gente fala muito que o preço da ferrovia é caro, mas cadê o dado? Isso é importante a gente ter.

Então, esse dado, por exemplo, demonstra a variação do preço do frete ferroviário nos últimos dez anos em relação aos Estados Unidos em dólar. Então, enquanto nos Estados Unidos ficou praticamente *flat*, no Brasil o preço médio do transporte ferroviário caiu 22% e, em ferrovias que não são majoritariamente minério, isso caiu 42% em dólar - não é pouco, não é pouco mesmo.

Agora, a gente tem que ter mais ferrovia como essa - não é, Baldez? - para juntar com o caminhão na ponta, para juntar com a hidrovía, para que o frete total saia de US\$80 para um preço mais competitivo. Da mesma forma, quando a gente compara... *(Pausa.)*

Opa, travou... Acho que travou aqui. *(Pausa.)*

Opa, está aqui.

Da mesma forma, quando a gente compara frete médio do transporte ferroviário... *(Pausa.)*

Acho que travou. *(Pausa.)*

Bom, vou passando... mas enfim... *(Pausa.)*

Voltar... Mais um... Acho que ele está indo um pouquinho devagar... *(Pausa.)*

Aqui está bom, acho que aqui está bom.

E essa queda do preço do frete, que hoje torna o Brasil, na média, um dos menores fretes ferroviários do mundo - o nosso frete é superior apenas ao da Rússia e ao da Índia, onde são basicamente estatais que transportam em ferrovia; por óbvio, comparar com o Japão pode não ser a melhor comparação, o Japão tem uma característica de transporte diferente da nossa -, é que faz o preço médio do transporte ferroviário para Santos e para Paranaguá ser muito menor por tonelada do que o rodoviário. Esses são dados da Infra S.A. e da ANTT.

Então, acho que o ponto que a gente tem que colocar é: nossas ferrovias têm um potencial muito grande de trazer competitividade para o nosso agronegócio e já trazem, e isso em cima de um ganho de eficiência. O nível de acidente, na época da rede, chegava a ser quase dez vezes maior do que é hoje. Nossas ferrovias, hoje, têm um nível de segurança semelhante, se não melhor...

(Soa a campainha.)

O SR. DAVI BARRETO - ... - desculpe, Senador, em um minuto aqui eu concluo - do que o das ferrovias americanas, da mesma forma, para o consumo de combustível. Mas o nosso desafio é esse: como é que a gente faz esse quadro mudar; a densidade ferroviária brasileira aumentar; a nossa participação no *share* ferroviário aumentar.

E o que a gente defende, como setor, Senador, é a gente mudar um pouco esse quadro. A gente sair de um quadro... Esse gráfico mostra um pouquinho, na primeira barra, a participação do transporte ferroviário no transporte terrestre, que hoje está em torno de 25% - vamos pegar só o transporte terrestre. Mas hoje tem mais investimento privado em ferrovia do que em rodovia. O investimento da União no setor ferroviário, nos últimos cinco anos, não chegou a 3%. E, ao mesmo tempo, toda outorga paga no setor de transportes vem do setor ferroviário. Então, a gente tem que mudar essa página, virar... Ou, então, aquela participação não vai mudar.

E, por fim, acho que já finalizando, a gente aposta aqui, Senador, eu acho que em quatro pilares: planejamento de longo prazo; ampliação do investimento em ferrovia; segurança jurídica e incentivos. E aqui é com um cuidado muito grande que faço... peço todas as vênias para discordar dos colegas que defendem o PL 4.158. Na nossa visão, esse PL traz uma série de riscos ao setor ferroviário, com a capacidade de gerar ineficiência, ociosidade e desincentivar novos investimentos. É preciso olhar com muito cuidado para não aprovarmos algo agora e, daqui a dez anos, a gente não estar passando o que estão passando hoje a Inglaterra e a Alemanha, que estão reestatizando a sua malha. A Alemanha, o país das ferrovias, hoje vê mais da metade dos seus trens atrasados, com acidentes gravíssimos. Então, acho que é preciso um cuidado muito grande.

Eu acho que o foco deve ser nós trabalharmos juntos - embarcadores, concessionárias, o Congresso - e tornar o ambiente de negócio para fazer mais ferrovia e ampliar a capacidade de transporte, uma premissa básica do nosso setor. Acreditem: a gente todo dia acorda querendo tirar a carga do caminhão e colocar no trilho.

Eu tenho dificuldade muito grande em entender quando alguém fala: "Olha, a ferrovia não quer transportar a minha carga". Isso não é possível. Tem algo errado, porque a pessoa tem um ativo para pagar, e os dados não mostram isso. Os dados só mostram crescimento do transporte, talvez não no ritmo que a gente gostaria, mas os dados não mostram isso.

Então, o cuidado que eu faço, o apelo que eu faço na discussão do PL 4.158 - e entendo a preocupação, entendo que a discussão necessária - é para que isso não cause um prejuízo sistêmico para o setor e iniba investimento, iniba as pessoas de terem coragem de colocar R\$15, R\$20 bilhões num ativo novo com medo do que vai acontecer no outro dia. Então, isso é um ponto superimportante para o setor.

Senador, agradeço e peço mil perdões por ter estourado o meu tempo. Agradeço mais uma vez aqui a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Obrigado, Davi. É importante a sua fala. José Roberto Barbosa da Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira das Ferrovias Autorizadas (Abrafa), com a palavra. *(Pausa.)*

O SR. JOSÉ ROBERTO BARBOSA DA SILVA - Posso?

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Vamos lá.

Com a palavra José Roberto Barbosa da Silva, Presidente da Abrafa.

O SR. JOSÉ ROBERTO BARBOSA DA SILVA (Para expor.) - Bom, boa tarde a todos.

Senador Zequinha Marinho, Presidente não só da Comissão de Agricultura do Senado, mas é importante também citar a liderança dele hoje à frente da Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas.

Nesta oportunidade, eu vou ter condições de falar sobre a criação da Associação Brasileira das Ferrovias Autorizadas (Abrafa), que ocorreu no início deste ano.

Nós estamos aí experimentando, na realidade, uma questão nova no Brasil, posterior à aprovação do marco regulatório federal ferroviário, quando foram criadas, de forma isonômica, dois modos de outorgas ferroviárias: a outorga por concessão e a outorga por autorização. Isso sem definir tamanho ou *modus operandi*. Isso, na realidade, foi a busca que entendeu o Congresso Nacional, a partir de um debate de 2018, que foi iniciado em 2018, de buscar o melhor caminho para que, efetivamente, a questão ferroviária no país fosse melhorada.

Deixe-me só voltar aqui.

Então, a Lei 14.723 aprovada abriu o caminho para investimentos privados desse setor estratégico e fundamental, 41 contratos vigentes, no total de 12,5 mil quilômetros de novos trilhos; aproximadamente 240 bilhões em investimentos; mais de um milhão de empregos diretos e quase 500 mil empregos indiretos gerados, conforme estudos e levantamentos apresentados e em trâmite dentro da agência reguladora, a ANTT.

Autorizações e concessões não competem. Dentro de uma visão que muitos falam às vezes sobre a questão, existem, na realidade, as autorizações vindo agora, o que poderá complicar ou dificultar as concessões. Isso não é verdade. Na realidade, são projetos diferentes, que são convergentes, que vão se complementar. É esse, pelo menos, o objetivo das

ferrovias autorizadas nas quais nós estamos trabalhando, principalmente o do Corredor Centro-Leste. As concessões e autorizações, então, se completam, formando um sistema mais dinâmico e eficiente.

Esse foi todo o debate que eu acompanhei, desde 2018, com algumas reuniões com a equipe técnica do Senador José Serra, que estava efetivamente participando do processo; depois, com o Ministério de Infraestrutura, quando, em agosto de 2021, foi editada a Medida Provisória 1.065. Então, foi um debate convergente e que buscava na realidade soluções. E por quantas vezes nós ouvimos pessoas falarem: "Eu tenho 20 anos da empresa tal ferroviária, e essa questão ferroviária aqui não vai funcionar". Quantas vezes nós ouvimos outros profissionais: "Eu estou aposentado e me aposentei no setor ferroviário; ferrovias autorizadas não vão funcionar". Aí vem a pergunta: mas existe jurisprudência para ferrovias autorizadas no Brasil? Existe, na realidade, alguma definição, seja em nível jurídico ou em nível de unidade reguladora, sobre isso? Não. Já existiu esse modelo no Brasil? Não. Então, qualquer colocação e encaminhamento feito dentro dessa linha é uma mera especulação. O que nós temos que fazer é buscar através dos parceiros.

Eu tive a oportunidade, dentro do Governo Federal, de ser Superintendente da Cobal, CFP e Cibrazem no Rio de Janeiro e no Espírito Santo. As três empresas que, em 1990, fusionadas, criaram a Companhia Nacional de Abastecimento, da qual eu fui Assessor do Presidente, Chefe da Assessoria de Presidente, Chefe de Gabinete do Presidente.

E nós estamos falando aqui hoje dentro da casa da agricultura, dentro da Comissão específica do Senado Federal, e nós estamos falando dos caminhos para melhorar o transporte. Aí eu volto lá atrás e lembro que, em 1993, nós entramos em um processo de desestatização das empresas de armazenamento de grãos, quando nós tínhamos a Cases, no Espírito Santo; a Casemg, em Minas Gerais; a Caserj, no Rio de Janeiro; a Casego, em Goiás. Houve, na realidade, essa redução. E hoje eu ouvi a Elisângela falar sobre o planejamento com o aumento da produção, enxergando a Política de Garantia de Preços Mínimos (PGPM).

Elisângela, não tem como falar dessa quantidade e falarmos que nós não temos capacidade de armazenamento. Então, nós temos que ter transporte eficiente. E eu penso que as ferrovias autorizadas vêm para complementar essa deficiência.

A integração é vital para a formação de um *grid* ferroviário nacional: maior equilíbrio da matriz de transporte, sustentabilidade, redução de CO2, desenvolvimento regional. Essa é a outra pegada. Todo mundo fala em ponta a ponta. Eu vou ligar o local de produção para fazer, na realidade, o encaminhamento até um porto para que eu possa fazer exportação. A visão que nós temos hoje, dentro das ferrovias autorizadas, é totalmente diferente. É visão de *grid*. É visão de integração. É a visão de atendimento efetivo dentro do próprio Brasil, logicamente, levando em consideração os portos existentes para fazer a movimentação de longo curso.

Há capacidade de atração de investimentos privados. Apoio institucional: as autorizações já produziram resultados de diversos projetos, com estudos, licenciamento e desapropriação em curso. Eu ouvi o nosso nobre representante da ANTT falando sobre alguns quilômetros já desapropriados. Eu vou mostrar mais à frente o mapa com uma das empresas, hoje com 2,16 mil quilômetros de estradas de ferro autorizadas, que está com 100% delas com DUP concedida e publicada no *Diário Oficial da União*, em fase de desapropriação. E o objetivo é cumprir efetivamente o cronograma existente, o que está sendo cumprido. Não é satisfação às instituições públicas, não. É a obrigação de respeitar aquilo que foi outorgado, aquilo que foi definido.

Apoio político é fundamental para o avanço das autorizações e para a integração com a malha nacional - fundamental.

Nós hoje temos aqui o Secretário Nacional de Transporte Ferroviário, oportunidade muito importante, porque nós temos que falar de política realmente, não política só para concessões, com todo o respeito às nossas concessionárias, mas uma política que tem que ser debatida. Não é falar que não tem recurso público. Autorização não pode ter recurso público. Nós não estamos querendo recurso público, não. Nós estamos querendo definição que venha a facilitar e a viabilizar a execução de uma política financeira para o financiamento.

Nós temos banco de fomento no Brasil. Não é esse o objetivo do banco de fomento? Então, nós temos que ter meios de garantir que as ferrovias autorizadas possam, seguindo com responsabilidade, apresentando as garantias necessárias, dentro de um processo financeiro de financiamento, ser beneficiadas com uma linha de crédito do Governo.

Aqui, uma coisa interessante. Este é o mapa ferroviário existente, em vigor.

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ ROBERTO BARBOSA DA SILVA - Então, nós temos aqui as concessões.

Nós temos aqui, nessa parte mais escura, as autorizações. Então, esse foi o objetivo do projeto de lei, da medida provisória, da lei e das regulamentações da ANTT. Então, o objetivo é esse. E vamos trabalhar e estamos avançando para isso. Esta é a solução: integração de ferrovias concessionadas com ferrovias autorizadas. Nós teremos capacidade de oferecer ao Brasil soluções que eu vejo que, com o investimento público no Brasil, não será possível na velocidade ideal.

Este é um dos projetos - vou apresentar dois aqui como exemplos de autorizações -, com 2.160 quilômetros, 11 portos secos. Elisângela, em cada porto seco, nós teremos capacidade de fazer, na realidade, não *shot line* ferroviário, mas o porta a porta rodoviário, integrado ao ferroviário, levando até os portos do Brasil ou no sentido contrário. Então, teremos capacidade de buscar suprir aquela deficiência de armazenamento de grãos. Nós teremos, na realidade, então, a integração desse projeto com o TUP, em São Mateus, ao norte do Espírito Santo, fazendo com que a integração de modais e o fortalecimento da logística nacional aconteçam de forma assertiva, ou seja, vamos buscar integrar todos os modais de transporte.

Este é o projeto, este é o conceito desse projeto, que sai de São Mateus, para Barra de São Francisco, Teófilo Otoni, Grão Mogol, Montes Claros, Unaí, Brasília, até Mara Rosa, onde nós vamos encontrar a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, criando, assim, um *hub*. Há dois anos, nós falamos que, com esse projeto aprovado, nós estaríamos fazendo o cruzeiro ferroviário - isso há dois anos. Esse é o objetivo e, com certeza, conseguiremos cumprir.

Então, aqui é a questão do armazenamento de grãos - vou passar porque eu estou já atrasado. Aqui também é o projeto de investimento da macro, que vai integrar, na realidade, também Anápolis até o Porto do Sul do Espírito Santo, criando, na realidade, o que nós chamamos de Arco Leste, onde nós teremos capacidade para integrar o Porto de Caravelas, o de São Mateus, Portos de Aracruz e Vitória, Porto de Kennedy até o Norte do Rio de Janeiro, no Porto do Açu. Então, nós teremos capacidade de ofertar à produção agrícola brasileira uma dinâmica grande para a movimentação dessas cargas.

Senador Heinze, sem entrar no mérito, estou no Centro-Oeste, mas brigando para que o Rio Grande do Sul consiga implementar as suas ferrovias autorizadas.

Então, pessoal... Obrigado, Senador, pela oportunidade. Eu queria até aproveitar e falar que o Senador nos convidou para dia 27 estarmos no café da manhã, no Senado Federal, para a instalação da Frente Parlamentar Mista das Ferrovias Autorizadas. Eu quero antecipar e aproveitar, quero fazer o convite a vocês que, na última semana de outubro, nós estaremos em Brasília fazendo o Primeiro Encontro Nacional das Ferrovias Autorizadas, para que a gente possa ampliar o debate sobre essa movimentação ferroviária com visão assertiva, integrando os demais modais, seja rodoviário, seja marítimo, de longo curso e de cabotagem.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Muito obrigado, José Roberto Barbosa, Diretor-Presidente da Abrafa.

Bom, vamos avançando.

Deixei o Dr. Leonardo por último, porque, de alguma forma, tudo se remete ao Governo para trazer as informações.

Então, quero conceder a palavra a V. Exa., que é o Secretário Nacional do Transporte Ferroviário do Ministério do Transporte, com o tempo que você precisar para fazer a palestra.

O SR. LEONARDO RIBEIRO (Para expor.) - Muito boa tarde, Senador Zequinha Marinho.

Quero primeiramente agradecer o convite para participar desta conversa, desta discussão aqui no Senado Federal.

Eu sou servidor do Senado Federal, então sempre fico muito honrado e feliz de voltar aqui para a Casa para falar de um assunto que eu acredito que é estratégico para o país, o setor de ferrovias.

Quero aproveitar e cumprimentar os colegas, amigos aqui da mesa, Baldez, Davi Barreto, José Roberto; cumprimentar o Senador Heinze, que sempre está na Secretaria Nacional de Ferrovias para elevar o nível do nosso trabalho lá - não é, Senador? -, sobretudo na Malha Sul; e cumprimentar o Feitosa, a colega Elisângela, todos aqui presentes, que estão aqui para entender um pouco da estratégia de desenvolvimento do setor ferroviário na perspectiva do Governo.

A Profa. Elisângela trouxe aqui uma informação importante de que as empresas apresentaram para a CNA trechos ferroviários que são estratégicos, importantes para o país. Aqui eu cito a Fico e a Fiol, a Ferrogrão, o trecho Salgueiro-Suape, inclusive foi citada aí a questão da ferrovia até Chancay. E fiquei feliz porque estamos, nessa abordagem, na mesma página da CNA, porque esses projetos são todos os projetos que são prioritários do Governo Federal. Citaria outros importantes, como a malha da FCA, né? Recentemente, essa semana, nós enviamos para a ANTT o processo de prorrogação da Ferrovia Centro-Atlântica, com outra abordagem, com investimentos robustos, sem dúvida, a prorrogação mais expressiva em termos de investimentos em malha ferroviária, de todas que já foram feitas. Cito a Malha Sul, a importância da Malha Sul, do Senador Heinze. Nós estivemos recentemente com o Vice-Governador Gabriel, que também sempre está na Secretaria nos cobrando e elevando o nível do nosso trabalho. Estamos com um estudo já em processo de licitação, já vai ser entregue esse estudo, Senador. Citaria também a Transnordestina O Governo recentemente liberou R \$3,6 bilhões, a Transnordestina fazendo a ligação de Eliseu Martins, Salgueiro, ao Porto de Pecém, na região do Matopiba,

professora, é uma ferrovia estratégica no Nordeste. Os investimentos estavam parados, paralisados, o Governo atual liberou recursos para a conclusão da obra.

Cito aqui, Senador Zequinha, o estudo de Açailândia-Barcarena, que já está contratado e vai ser entregue no final do ano, né?

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. *Fora do microfone.*) - Aí sim vai ser Norte-Sul.

O SR. LEONARDO RIBEIRO - Aí sim vai ser Norte-Sul.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA. *Fora do microfone.*) - Hoje é Nordeste-Sul.

O SR. LEONARDO RIBEIRO - E mais do que isso, Senador, o grão e a carga geral que vai subir pela Norte-Sul por ferrovias não vai atrapalhar as operações da Estrada de Ferro Carajás, do minério. Então, teremos ali uma saída para o transporte e o escoamento de grãos até Barcarena.

Citaria também a conexão da Transnordestina com a Norte-Sul, o estudo já está em processo de contratação. Cito a Malha Oeste, nós estamos já em fase final de levar esse estudo para o Tribunal de Contas da União. É uma malha superestratégica do ponto de vista da celulose e da carga geral, cruzando Mato Grosso do Sul e São Paulo. Estrada de ferro, anel ferroviário do Sudeste, a 118, que é uma malha no Rio de Janeiro e no Espírito Santo, também superestratégica para o país; o primeiro leilão que vai ser feito já numa nova técnica e numa nova abordagem de política de outorga; seis trechos para passageiros, sem contar o VLT de Campina Grande e de Arapiraca.

E, aqui eu quero fazer um destaque de um instrumento de que pouco se fala, mas que vai transformar, talvez, o setor de ferrovias no Brasil: o chamamento público, que é a conexão, Zé, da autorização com a concessão no sentido da infraestrutura pública ociosa - foi falado muito aqui da ociosidade - que seria e será ofertada para o setor privado numa lógica de parceria público-privada, em que a infraestrutura é pública, mas o serviço é autorizado. Então, a gente vai ter uma novidade, inclusive no Corredor Minas-Rio. Neste ano, já teremos com a ANTT o edital e teremos, no primeiro semestre do ano que vem, um contrato assinado, se tudo der certo, no Corredor Minas-Rio. Vai ser justamente o primeiro chamamento público que o país vai realizar, e nós estamos já estruturando. E aqui eu peço para todos que estejam em contato com o setor produtivo que tragam, para a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, propostas para a utilização de trechos ociosos, porque aí nós iremos trazer para uma carteira para fazer o *market sounding* e estruturar isso de forma permanente. Não sei se o Senador quer fazer uma intervenção.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Isso com a malha estreita, né?

O SR. LEONARDO RIBEIRO - O chamamento público?

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - É.

O SR. LEONARDO RIBEIRO - O chamamento público acontece com a malha estreita no que já existe, e o setor privado vai poder operar com uma flexibilidade total regulatória, quando a gente compara em relação à concessão. Vai ser uma autorização numa malha pública, vai ser a autorização numa malha, numa infraestrutura pública - é novidade.

Aproveitei um pouco, Senador, da liberdade que o senhor deu de falar um pouco no tempo, sem muita pressa, justamente para dizer o seguinte: o que o Governo pensa? E aqui eu quero destacar, o Governo do Presidente Lula e do Ministro Renan Filho, que criou a primeira Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, com uma equipe enxuta, mas que trabalha 24 por 7 para tentar destravar o setor de ferrovias no Brasil, no sentido de pôr em marcha novos projetos e fazer funcionar bem o que já existe, por exemplo, a FCA, a Malha Oeste já estão lá, são malhas que já existem lá, malhas ociosas. Nós precisamos retomar esse setor, fazer funcionar o que já existe.

Posso ter aquele equipamento que passa...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LEONARDO RIBEIRO - Está aqui. Ótimo.

Então, aqui é basicamente um gráfico que mostra que nós estamos retomando os investimentos no setor de ferrovias - o Davi, da ANTF, já trouxe esses números, nós estamos aqui ratificando o número. Estamos com uma tendência de recuperação dos investimentos privados a partir de 2023, estamos batendo recordes de transporte de carga no setor de ferrovias. É claro que precisamos fazer mais, estamos aqui para isso, mas é uma visão otimista de que estamos na direção correta.

Foi falado bastante da necessidade de aumentar os investimentos no setor de ferrovias, isso passa por uma estratégia. Não adianta não discutir a questão fiscal, a questão orçamentária. E mais: o setor de ferrovias tem um dispositivo que nenhum setor de infraestrutura tem em lei, que é a possibilidade do investimento cruzado, de uma malha investir em outra malha com diretriz do Governo dentro de uma repactuação contratual ou de uma renovação. Isso é fantástico, porque abre possibilidade de a gente fazer o que a gente fez recentemente.

A primeira conta vinculada no setor de ferrovias, no setor de rodovias, já tem, mas nós criamos a primeira conta vinculada do setor de ferrovias com a repactuação da Rumo Malha Paulista, ou seja, hoje nós temos recursos privados numa conta vinculada, não é recurso de outorga, é recurso de adicional de vantajosidade derivado de um processo de repactuação com o Governo, em que a gente melhorou o contrato da Rumo com um adicional de vantajosidade depositado numa conta vinculada em que o Governo e a ANTT destinam para a ampliação do setor de ferrovias. Essa é uma estratégia histórica importante que a gente precisa entender e que está dentro desse objetivo de aumentar os investimentos.

Criamos, Senador, fontes vinculadas no orçamento. Não estamos só na estratégia do recurso privado com conta vinculada e investimento cruzado, criamos, historicamente, com o Congresso Nacional. Esta Casa aqui derrubou o veto do Governo passado e agora nós temos fontes vinculadas no orçamento federal.

O setor de infraestrutura é uma exceção. Hoje, ainda que dependamos de espaço fiscal e da margem fiscal no arcabouço fiscal com o Tesouro, porque o equilíbrio e a responsabilidade fiscal são muito importantes, Senador Heinze, nós temos um instrumento técnico político de alocar os recursos de outorgas e de indenizações no setor de ferrovias, como o Davi estava trazendo, essa necessidade de reaplicar. Isso já está posto em lei, o Congresso criou um princípio em 2023: os recursos de ferrovias precisam ficar em ferrovias. Isso é o que diz a lei e nós estamos trabalhando para estruturar esses projetos dentro dessa perspectiva.

O amigo Baldez trouxe a questão do normativo, que no setor de rodovias está muito avançado, mas aqui nós temos uma primeira secretaria, o trabalho está só começando. E temos, Baldez, o portfólio normativo, e parte dele já foi aprovado. Nós aprovamos a Portaria 532 para dar novas diretrizes das renovações antecipadas. Vocês vão perceber que a renovação da FCA tem outra cara, mudou completamente. Nós construímos isso com a empresa, considerando a Portaria 532, que visa aumentar os investimentos derivados de prorrogações antecipadas. Construímos, como vocês têm aí, uma lista de muitas normas de políticas públicas e estamos trabalhando em parceria com a ANTT para que a gente tenha uma política pública e uma regulação pró-investimentos no setor, pró-flexibilidade, pró-regulação inteligente, concessões inteligentes, enfim, com participação do Governo.

E, obviamente, o que mais importa dentro dessa conjuntura, desse tripé, é o banco de projetos, as estratégias, os novos leilões, as prorrogações contratuais, os novos investimentos cruzados, as autorizações ferroviárias, José Roberto, importante dentro desse contexto de complementação, as obras públicas, o trecho Salgueiro-Suape sendo retomado, porque estava paralisado, e o chamamento público, ao qual eu dou destaque. Isto vai ser transformador no setor de ferrovias: a gente poder oferecer para o setor ferroviário uma linha férrea ociosa para que ele explore dentro de total simplificação burocrática e regulatória. Claro, levando em consideração questões de segurança, em que a ANTT é vigilante.

Minha apresentação aqui é, basicamente, um pouco da estratégia. Vou falar muito rápido.

Nós estamos repactuando os contratos que foram renovados no Governo anterior para alavancar R\$15 bilhões no setor de ferrovias. Já fechamos isso com a Rumo Malha Paulista, o processo da MRS está, agora, indo para Plenário no TCU e estamos finalizando o processo de repactuação com a Vale. Pode ser... Pode não, é totalmente estratégico do ponto de vista de solucionar questões operacionais e logísticas no setor de ferrovias.

Obras estruturantes que estão acontecendo: a Transnordestina estava totalmente paralisada. Com a liberação dos recursos do Banco do Nordeste, nós retomamos esse investimento. O Presidente Lula esteve recentemente lá, fazendo a liberação da última *trust*. O Tufi, um CEO executivo qualificado e preparado, já garantiu que a obra será concluída em 2027, ou seja, teremos um eixo estruturante no Nordeste.

A Fico vai ser concluída. Aqui eu quero destacar para os representantes do Mato Grosso: essa ferrovia é estratégica não por si só, mas porque está conectada com o Corredor Fico-Fiol, que vai ser leiloado no ano que vem pelo Governo Federal. Temos a Fico 2 dentro desse trecho, desse corredor.

Temos contratos renovados também aqui, com destaque para os conflitos urbanos que estão sendo resolvidos no país, frutos dos contratos que foram prorrogados.

E aqui há uma lista de 19 ativos; todos os dias, eu trabalho com esses 19 ativos. O Anel Ferroviário do Sudeste, hoje já tive conversa com ele sobre o cronograma: envio para a ANTT para, na sequência, já enviar para o TCU e fazer o leilão

acontecer já no primeiro trimestre do ano que vem. Sobre o Corredor Fico-Fiol, conversei também hoje já com o IFC, com a minha equipe, para trazer a questão da sustentabilidade para o corredor.

Aqui, Profa. Elisângela, esse corredor representa metade da Bioceânica, então não é um sonho... Eu acredito que essa ligação primeira com o Atlântico é fundamental acontecer, para depois se pensar em uma conexão com o Pacífico, mas nós já estamos construindo a Fico e a Fiol 2. Para a Fiol 1, nós estamos em conversas já com o operador para fazer ali a retomada dos investimentos e conseguir fazer o leilão do corredor como um todo, para fazer a cruz no país: Norte-Sul, Leste-Oeste, separando-o em quatro eixos de desenvolvimento.

A Ferrogrão já foi enviada para a ANTT, agora o passo é mandar para o TCU e fazer o leilão no ano que vem. A Malha Oeste tem uma complexidade e nós estamos fechando, finalizando. O estudo já está concluído; agora, a gente está fechando o plano de outorga para envio do TCU. Então, 2026 vai ser um ano muito aquecido no setor de ferrovias.

A FCA está em processo já de análise na ANTT, a prorrogação. A FTL está no TCU agora: está acontecendo uma repactuação da antiga malha com retomada de investimentos, retomada de investimentos em transporte de passageiros. O chamamento público pode ser uma solução para todos os trechos que estão ociosos hoje, que poderão ser devolvidos.

Temos a Malha Sul; a Tereza Cristina; o estudo de Açailândia-Barcarena sendo concluído, como eu falei, no final do ano; a conexão da Transnordestina com a Norte-Sul também já com estudo em andamento; seis trens de passageiros: já estamos com o Evtea concluído de Brasília-Luziânia, Feira de Santana-Salvador, com uma novidade de poder usar o *real estate*, o imobiliário, para tentar trazer viabilidade para um projeto de passageiros, que a gente sabe que é mais complexo.

Os VLTs, que nós lançamos recentemente já as obras em Arapiraca e em Campina Grande, e a obra pública, com licitação já para o segundo semestre para retomar o investimento.

Então, aqui eu quero falar um pouco das autorizações, Zé Roberto, rapidamente. Nós temos aqui o destaque para o chamamento público, o corredor Minas-Rio. Como eu já falei, isso pode ser transformador no setor de ferrovias. Peço para que todos que tenham acesso ao setor produtivo apresentem para o ministério propostas de utilização de malha ociosa, para que a gente possa estruturar rapidamente, com a ANTT, um processo para oferecer para o setor privado.

As *shortlines*, nós temos a Aralco, uma no Mato Grosso do Sul, já nos sinalizando que vai começar as obras agora no último trimestre do ano. Essa vai ser a primeira autorização do Governo Federal com obra pública. É uma *shortline* de 40km. Eles vão fazer o transporte da celulose da fábrica para a malha da Rumo.

Então, nós temos aí muita coisa acontecendo no setor de ferrovias. Trago aqui, Senador Zequinha, um otimismo do Secretário e do Ministério dos Transportes com relação ao nosso setor. Eu acho que todos aqui estamos com o mesmo objetivo. Eu fico à disposição aqui para esclarecer dúvidas.

Nós não estamos deixando de lado nenhum projeto. É pôr em marcha novos projetos e fazer funcionar bem o que já existe, esse é o nosso lema lá na secretaria.

Eu agradeço a oportunidade e fico à disposição para ouvi-los.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Leonardo, você falou ali da Norte-Sul. O trecho de Panorama, São Paulo, já está andando o traçado até Rio Grande?

O SR. LEONARDO RIBEIRO - O ramal Panorama, na malha paulista, foi repactuado na malha paulista para ser reinvestido com trilho TR 68. Então, teremos ali, já temos, no caderno de obrigações da Rumo, o trecho Panorama. Não sei se é esse, Senador, o trecho específico que...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Não, é o que ligaria na chamada Norte-Sul, em que estava o Panorama para o norte e depois de Panorama para o sul, até Rio Grande.

O SR. LEONARDO RIBEIRO - Não, aí é a continuidade da Norte-Sul, não é?

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Sim.

O SR. LEONARDO RIBEIRO - Esse trecho está na Infra S.A., porque, como são vários estudos, está na...

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Na Infra.

O SR. LEONARDO RIBEIRO - Está na escala de produção.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Está bem.

O SR. LEONARDO RIBEIRO - Então, a gente está agora com Açailândia-Barcarena já contratado. Temos a conexão da Transnordestina com a Norte-Sul, e Chapecó-Rio Grande está no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), na linha de estudos, e já tem recursos reservados para esse estudo.

É claro que isso não dispensa toda a conversa em torno da Malha Sul, da malha hoje que está em mãos da Rumo, e nós já temos um estudo de pré-viabilidade, já foi apresentado para o Governador do estado e, em quatro meses, nós teremos o Evtea concluído. Então, já poderemos abrir audiência pública. E discute-se a ideia de trabalhar com três modelos de negócio ali, um, digamos assim, alimentando o outro, para que a gente consiga viabilizar os três.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. *Fora do microfone.*) - Bom, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Tudo bem?

Antes das considerações finais de cada expositor, eu queria trazer um requerimento extrapauta, uma solicitação da Frente Parlamentar da Agropecuária.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA Nº 32, DE 2025

- Não terminativo -

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir os impactos, riscos e inconsistências do Plano Setorial de Agricultura e Pecuária, proposto no contexto da Estratégia Nacional de Mitigação (ENM) do Plano Clima, especialmente no que se refere à atribuição de responsabilidades ao setor agropecuário, à ausência de reconhecimento das remoções de Gases de Efeito Estufa (GEE) em propriedades rurais e à falta de transparência da metodologia adotada pelo modelo BLUES.

Autoria: Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)

O requerimento é de autoria desta Presidência.

Em votação o requerimento.

Os Senadores e as Senadoras que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Eu considero as duas mesas muito, muito, muito boas. Debateremos coisas...

Esta Comissão, Secretário, tem o objetivo de atuar em várias frentes, e uma das que ajudam a agricultura no Brasil, o agronegócio, é essa da questão logística. Então, a gente precisa passar isso a limpo e fazer um bom debate, abrindo espaço, trazendo o investidor. Essa é uma etapa, daqui a uns dias vamos mexer com o povo que mexe com dinheiro, para poder então animar.

Eu fico feliz porque V. Exa. está animado, está otimista, o ministério está trabalhando, a secretaria está trabalhando. Não dá mais para se ter um país sem futuro - digamos, sem horizonte - pela frente. Como é que se governa um país desse tamanho confiando em caminhão? Lá em Belém, por exemplo, nós consumíamos muito o arroz - não sei se era Tio João ou se era Tio Jorge - do Rio Grande do Sul...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Tio João, né? Você já pensou? Um pacote de arroz, após pegar um caminhão lá no fim do mundo e chegar a Belém, a que preço isso chega para uma população de baixa renda? O paraense tem uma renda muito baixa. Então, a gente tem que começar a pensar em alternativas, não tem mais como.

A gente fica muito no fundão do Brasil ali, mas eu ando muito de carro. Quando você pega a BR-163 - que é onde passaria a Ferrogrão, Baldez -, é um negócio assustador o tanto de gente que morre em função daquilo nas vilas, nas cidadezinhas. É um negócio de... Não tem como, mas não tem lógica aquilo. Não tem lógica. Aquilo precisa ter um outro destino. Vão manter o caminhão? Vão manter caminhão numa escala normal, mas aquilo que se tem hoje é um absurdo.

Então, nós estamos aqui, e enquanto nós estivermos aqui, nesse biênio, nós vamos fazer muita, muita, muita força para animar esse setor, para atrair investimento, ou autorizado ou concedido, da maneira como for. Nós precisamos é de ferrovia, para acabar com esse tipo de coisa que a gente está...

Por exemplo, o meu estado é um estado muito promissor, mas é muito grande. Quer dizer, nós estamos aqui a 1,5 mil, 1,2 mil, 1,3 mil quilômetros da capital - e o porto fica ao lado, ali em Barcarena - e a gente precisa chegar lá com isso.

Mas como é que nós vamos chegar, com caminhõezinhos, um atrás do outro? Por mais que você ponha aí um bitrem, vai, mas não faz nem cócegas.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Zequinha Marinho. Bloco Parlamentar Democracia/PODEMOS - PA) - Tem que ser trem. Vai baratear, a gente vai botar um produto mais competitivo lá fora, vai organizar o futuro do Brasil. E esta Comissão tem todo o interesse nesse debate, porque a gente precisa ver isso saindo do papel, se transformando em realidade.

Eu agradeço aqui, de coração, a todos os nossos palestrantes, tanto da primeira mesa quanto desta segunda. E eu quero aqui, neste momento, dar ao Baldez a oportunidade de fazer suas considerações finais.

O SR. LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Mais uma vez, a Anut esteve presente nesses debates e traz as suas proposições.

Eu queria aproveitar uma fala sua sobre nós precisarmos de mais trilhos. A Anut apoia integralmente as autorizadas. Eu acho que as autorizadas são uma forma, apenas uma forma jurídica de se investir, e o que o mercado quer é oferta de capacidade.

Segundo ponto. Nós apoiamos integralmente a Ferrogrão. Recentemente, participamos de um debate sobre a BR-163 e a Ferrogrão como se fossem projetos concorrentes, um sendo mais importante do que o outro. É um equívoco essa premissa, porque nós precisamos das duas, precisamos da BR-163 e precisamos da Ferrogrão. Então, eu acho que é importante o que o Secretário trouxe, essa visão dos vários e vários projetos que estão na pauta - está certo? -, eles são importantes para nós.

Agora, não se esqueçam de um ato regulatório para a integração da malha, a interoperabilidade e o direito de passagem. Isso nós vamos discutir, eu espero, junto com a ANTF e a ANTT, para que isso se viabilize.

Obrigado, Senador.

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

Dr. Davi Barreto.

O SR. DAVI BARRETO (Para expor.) - Senador, mais uma vez quero agradecer o convite e parabenizá-lo pelo debate aqui na Casa, o Senado, super importante. Também quero cumprimentar e parabenizar os atores do Poder Executivo, o Secretário Leonardo e o Dr. Fernando Feitosa, que tem um trabalho brilhante de incentivar projetos ferroviários, a construção e o desenvolvimento de novas ferrovias.

Eu acho que a mensagem principal que o setor colocou é esta: todo mundo quer mais trilho, seja pelo formato de concessão, seja pelo formato de autorização. Acho que o formato é o de menos, o importante é termos mais transporte ferroviário para atender, de fato, a nossa razão de existir, que são os embarcadores, que é a indústria, que é o agronegócio. Então, a gente vive para isso.

Eu tenho uma convicção muito grande de que todos nós juntos podemos pensar em saídas, em soluções que façam o transporte ferroviário deslanchar no nosso Brasil.

Então, muito obrigado pela oportunidade. Parabéns a todos pelas falas.

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

Dr. José Roberto Barbosa da Silva, Presidente da Abrafa.

O SR. JOSÉ ROBERTO BARBOSA DA SILVA (Para expor.) - Senador, quero mais uma vez agradecer a oportunidade. Essa oportunidade foi importante para apresentar a Abrafa (Associação Brasileira das Ferrovias Autorizadas) e mostrar que nós estamos agora, nos próximos dias, abrindo também um fórum para debater sobre esse tema. Queremos, na realidade, contribuir com o Brasil e fazer com que haja efetivamente um *grid* rodoferroviário que atenda o Brasil em suas necessidades.

Mais uma vez, muito obrigado. Uma boa tarde a todos.

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

Dr. Leonardo Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes.

Por favor.

O SR. LEONARDO RIBEIRO (Para expor.) - Quero, mais uma vez, agradecer, Senador Zequinha, pela oportunidade de estar aqui no Senado apresentando os trabalhos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes.

Quero dizer que o Presidente Lula e o Ministro Renan consideram o setor de ferrovias um setor estratégico para a logística brasileira e que o nosso objetivo é pôr em marcha novos projetos e fazer funcionar bem as linhas férreas que já existem. Estamos trabalhando com diversos ativos em todas as regiões do país e estamos otimistas de que teremos, no final deste Governo, uma malha ferroviária com mais investimentos, com integração e o país caminhando no sentido de uma economia mais competitiva, mais eficiente, com cargas e passageiros sendo transportados em trens, em ferrovias.

É isso.

Obrigado.

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

Eu quero agradecer mais uma vez ao Carlos Müller, à Andrea Cavalcanti, ao Fernando Barbelli, da ANTT, à Elisângela, enfim, a todos da primeira mesa e especialmente aos da segunda. Gratidão a todos os senhores. Muito obrigado.

Quero agradecer a todos os assessores técnicos, aos convidados, ao pessoal da imprensa.

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

Muito obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 29 minutos.)