



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

REUNIÃO

29/06/2016 - 15ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura, Comissão de Assuntos Econômicos, Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

Comissões: CI, CAE, CRE

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Declaro aberta a 4ª Reunião Conjunta das Comissões Permanentes, 20ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura, 19ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos, 15ª Reunião da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

Antes de iniciarmos a audiência pública, como acontece com todas as nossas reuniões, gostaria de informar que a população poderá participar deste debate enviando perguntas e comentários aos nossos convidados. Para participar, basta ligar gratuitamente para o Alô Senado pelo telefone 0800-612211 ou enviar sua contribuição pela Internet no endereço www.senado.leg.br/alosenado, ou, ainda, nos perfis do Alô Senado no Facebook.

A presente reunião se destina à realização, Sr^{as} e Srs. Senadores, de audiência pública para tratar da Ferrovia Transcontinental, em atendimento aos Requerimentos dos Senadores já nominados.

Para debater o tema foram convidados especialistas e autoridades, a quem aproveito e convido para que tomem assento à Mesa: Anderson Lessa Lucas, Coordenador Ferroviário da Empresa de Planejamento e Logística; Mário Rodrigues Júnior, Diretor-Presidente da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.; Guilherme Bianco, Coordenador-Geral de Ferrovias e Hidrovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento (Sepac), do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; Dino Antunes Dias Batista, Secretário de Fomento para Ações de Transporte do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Dr. Bi Qiang, Coordenador do grupo responsável pelos estudos de viabilidade da ferrovia transcontinental.

O Senador Jorge Viana pediu para dar início à reunião com algumas palavras.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Era só para cumprimentar V. Ex^a, Sr. Presidente. E, especialmente, tenho certeza que inicialmente estou falando em nome do Senador Raupp, Senador Acir, Senador Wellington Fagundes, que trabalhamos juntos na coordenação do grupo parlamentar em defesa dessa ferrovia. E é resultado do trabalho do nosso grupo a realização desta audiência pública.

Eu queria, primeiramente, informar que esse é o propósito. Temos aqui a presença de Senadores que também fazem parte da comissão e têm interesse no tema: Senador Roberto Muniz, Senador Lasier, Senador Dalirio. O Deputado Federal Leo de Brito, que também é do meu Estado e tem todo interesse nesse debate.

E aqui queria informar que nós temos representantes, eu queria citar na pessoa do Javier, diretamente do Peru para acompanhar essa audiência, é um país irmão, vizinho e é parte desse acordo de cooperação. Temos algumas pessoas então que vieram para acompanhar, porque é a primeira vez que nós vamos ter um desdobramento um pouco mais técnico, com apresentação do estudo de viabilidade da ferrovia, preliminar ainda.

Então, é um primeiro passo que está se dando. Essa ferrovia intercontinental é fruto de uma assinatura do Governo brasileiro com o Governo chinês e o Governo peruano. Desde 2014, essas tratativas estão acontecendo e, no ano passado, em 2015, a Presidente Dilma firmou essa cooperação com Governo chinês e o Governo peruano.

Nós estamos, obviamente, Senador Wellington Fagundes não está, é da coordenação também, mas o Mato Grosso, Acre, Rondônia, o Senador Raupp trabalha nesse tema já há mais tempo, com um propósito de acompanhar o grupo parlamentar de Deputados, Deputadas, Senadores e Senadoras.

Esta audiência para nós, então, é uma espécie de primeiro passo que os Parlamentares, o Congresso está tendo com um trabalho técnico feito. Daí a intenção nossa de ouvir a exposição dos que trabalharam no estudo de viabilidade e o comentário daqueles que trabalham nos órgãos do Governo Federal que acompanham, que coordenam esse trabalho.

Eu queria agradecer a presença de todos e dizer que, para nós, é da maior importância, porque nós estamos aqui discutindo algo que pode mudar a geografia econômica - como mais à frente, depois de ouvir as exposições, nós vamos falar, - do nosso continente. E posso afirmar também que muda muito fortemente, no caso da realização desse projeto, que nós temos a expectativa positiva sobre ele, a relação de um País como o nosso, que é um dos maiores produtores de alimentos do mundo, que certamente tem muito a crescer ainda não só na área do agronegócio, mas em termos de produtos industrializados, com uma espécie de conexão direta com o Pacífico, através dessa ferrovia com a Costa Oeste americana e com o mercado que cresce e é um dos maiores do mundo, o asiático.

Então, eu não acho que é um tema adequado para o debate aqui na Comissão, como V. Ex^a sempre nos tem cobrado: fazer um bom debate, trazer temas que sejam do interesse nacional, que é o caso desta audiência pública.

Portanto, agradeço a V. Ex^a ter priorizado esta audiência, estar dirigindo esta audiência e faço isso em nome dos meus colegas, os Senadores Acir, Raupp e Wellington, enfim, do grupo parlamentar que apoio no Congresso - Câmara e Senado - este projeto.

Eram essas as considerações iniciais.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Jorge Viana e concedo a palavra ao Senador Valdir Raupp, um dos autores do requerimento que propôs a realização desta audiência pública.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, Senador Garibaldi, Senador Jorge Viana, nosso Vice-Presidente do Senado Federal e membro também desta Frente Parlamentar de Coordenação sobre a Ferrovia Transcontinental, Senador Acir, que é um entusiasta e um batalhador nesse sentido, assim como os demais Senadores e Deputados Federais dessa Frente, serei bem rápido, até porque a gente queria mais ouvir o pessoal da EPL, do Ministério dos Transportes, da Valec.

Eu acho até que vai aqui uma crítica, porém construtiva, Sr. Presidente. São muitos órgãos para cuidar da mesma coisa. Esse projeto já esteve na Valec, depois foi deslocado para o Ministério dos Transportes e, agora, a EPL também está cuidando disso. Às vezes, a gente não sabe. Nós, que somos Senadores da República, não soubemos - não é, Senador Jorge Viana? - quem verdadeiramente cuida desses projetos. Então, isso parece que acaba criando uma certa burocracia e começa a emperrar esse projeto. Eu lembro que, desde o Bernardo Figueiredo, então Presidente da EPL, entusiasmado com essa malha de transporte ferroviário, indo para cá e para lá com trem de alta velocidade, ferrovia transcontinental e outras malhas ferroviárias no Brasil, nada avançou, praticamente nada avançou. E vejam que isso já faz tempo. Já deve fazer bem de seis para oito anos.

Então, o que falta no Brasil é velocidade. E eu tenho dito o seguinte: em que pese o interesse da China, com um protocolo assinado de US\$53 bilhões para investir no Brasil, já há algum tempo também, é possível que, daqui a pouco, a China perca o interesse de investir dinheiro no Brasil, pela demora, pela burocracia brasileira, que impede que as coisas andem. Então, queria cobrar desta equipe aqui velocidade.

O Brasil atravessa uma crise - até uma crise aguda política, econômica - e nós precisamos, mais do que nunca de velocidade nas nossas ações para os nossos projetos. Se não acontecer isso, esqueçam as duplicações de rodovias, as ferrovias, as obras de infraestrutura, de que tanto precisamos no Brasil, vão ficar emperradas, empacadas. E, às vezes, não é dinheiro. Está aí o exemplo desse projeto. Quer dizer, a China querendo investir, fazer parceria com o Brasil, e o Brasil não dá as condições para que os chineses possam investir aqui.

Então, é este o apelo que faço. Eu defendo mais o trecho de Rondônia, parte de Mato Grosso e Rondônia num primeiro momento. O próprio Jorge acha que tem que ser priorizado esse trecho de Sapezal (MT) a Porto Velho (RO), depois se estendendo até o Acre e, de lá, até o Pacífico. Se for pensar num projeto simultâneo do Mato Grosso até os portos do Pacífico, vai demorar 30 anos. E esse trecho de Mato Grosso a Rondônia, se construído em um ano, já teria carga imediata para abastecer os vagões dos trens para transportar cinco ou seis milhões de toneladas de soja do Mato Grosso e sul de Rondônia para o porto de Porto Velho.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Os intérpretes estão pedindo aos Senadores para que falem mais devagar para que eles possam traduzir.

Eu concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Sr. Presidente, nossos colegas Senadores e nosso colega Jorge Viana, que tem, junto conosco, feito um trabalho intenso já há muito tempo com a Bancada do Acre, a Bancada de Rondônia e a Bancada do Mato Grosso. Estamos todos unidos para tentar viabilizar esse projeto.

Fizemos uma diligência, em 2015, com a delegação chinesa, e fizemos, em Ji-Paraná, Sr. Presidente, uma reunião com os três governos - o governo do Acre, o governo de Rondônia e o governo do Mato Grosso - e o Embaixador da China no Brasil, quando foi assinado um protocolo de intenções e de apoio dos Estados para tentar desburocratizar naquilo que depender dos Estados, tanto o Estado do Mato Grosso, quanto o Estado do Acre, quanto o Estado de Rondônia também. Então, todos os governadores estavam presentes em Ji-Paraná, assinaram esse protocolo, só que, de lá para cá, as coisas não andaram, não caminharam. Na linha que o Senador Raupp colocou, a nossa preocupação é com a morosidade.

Eu deixo aqui uma pergunta já para os nossos amigos da EPL e também da Valec: se já temos um modelo de concessão a ser feito para essa ferrovia, porque, até agora ou até há pouco tempo, não se tinha ainda qual é o modelo de leilão para a concessão dessa ferrovia, e é o ponto inicial para que a gente possa tentar tirar as diferenças entre o que pensa o governo chinês, o que pensa o governo peruano e o que pensa o nosso governo brasileiro. Nós temos que diminuir essas distâncias e procurar - e temos que achar - algo em comum para que a gente possa avançar. Se não se tem um modelo ainda de leilão para essa concessão, as coisas não caminham.

No mais agradecer, Sr. Presidente.

Desejo as boas-vindas a todos os nossos amigos peruanos, chineses e, lógico, aos brasileiros aqui também presentes. Que tenhamos uma boa reunião.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Acir Gurgacz e concedo a palavra ao Sr. Anderson Lessa Lucas, Coordenador Ferroviário da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL).

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Bom dia a todos.

Primeiramente, quero agradecer o convite do Senador Garibaldi e o convite do Senador Jorge Viana.

É uma honra para a EPL participar da discussão da Ferrovia Bioceânica porque é um trabalho ao qual nós, do lado brasileiro, temos nos dedicado com bastante afinco.

Eu gostaria de, primeiramente, fazer o nivelamento do que é o trabalho, para a gente conhecer um pouquinho mais do que foi feito até agora e dos próximos passos e aí, em certa medida, a gente fala um pouquinho do questionamento do Senador Valdir Raupp e o do Senador Acir.

Em 19 de maio do ano passado, foi celebrado o Memorando de Entendimentos Trilateral Brasil-China-Peru, por ocasião da visita do Primeiro Ministro chinês ao Brasil, no dia 19, e, na sequência, no Peru, no dia 22 de maio, e, no âmbito desse Memorando de Entendimentos, o objetivo é a elaboração de estudo de pré-viabilidade de uma ligação ferroviária a partir de Campinorte, em Goiás, a um porto do Peru no Oceano Pacífico.

No âmbito desse acordo, existe um grupo de mais alto nível, um nível mais estratégico, que é composto pelos Ministérios dos Transportes dos três países, e existe um subgrupo técnico de especialistas, formado pela Creec e CRC, que é a empresa que faz os estudos e coordena os trabalhos; do lado brasileiro, a EPL, que entra com subsídio, com as informações do lado brasileiro; e, do lado peruano, o Departamento de Ferrovias peruano, vinculado ao Ministério dos Transportes do Peru.

É importante destacar - e aí eu aproveito que está o Dr. Mário na Mesa, está o Dino na Mesa, vejo o Ministro Parkinson, do Itamaraty, aqui, vejo o Guilherme do MPOG, aqui, na mesa também - que, apesar da designação da EPL no âmbito do Memorando de Entendimentos, esse subgrupo técnico é, na verdade, composto por toda essa equipe do Itamaraty, do Ministério dos Transportes, da própria Valec, do MPOG, que acompanham *pari passu* essa etapa dos estudos.

E o que é que já foi feito em termos de trabalho por esse grupo? Em agosto de 2015, foi entregue o relatório inicial, que é, na verdade, o plano de trabalho do estudo, e ali já houve uma discussão pesada, porque, quando a gente fala de pré-viabilidade, definir pré-viabilidade, para o Brasil, é uma coisa, pré-viabilidade, para o Peru, é outra coisa, para a China, outra coisa.

Então, a gente precisou fazer um nivelamento. Nós tivemos uma reunião no dia 17 de junho em Lima, onde a gente fez um nivelamento, um primeiro nivelamento, para falar dessas questões regulatórias, marco legal, questão ambiental, tentar fazer uma base para prosseguir com o andamento dos estudos.

Não sei se eu estou falando muito rápido, se os tradutores estão conseguindo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Está bom! E brigou comigo porque eu estou falando alto. *(Risos.)*

Seguindo o raciocínio: feito esse primeiro approach, a gente fez toda uma disponibilização de informações que foram requeridas pelo lado chinês, isso em junho ainda. O Memorando assinado em maio e, em junho, a gente já passou uma massa de dados gigantesca para ser tratada com o grupo chinês e o grupo peruano, e, no final de junho, início de julho, nós realizamos várias reuniões presenciais aqui, no Brasil. A Creec esteve no Brasil, conosco, aqui, quase que o mês todo, também no Peru. Fizemos também uma visita de campo. A gente foi até a fronteira com o Peru, os especialistas da EPL, da Valec e da Creec, inclusive percorrendo segmentos da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, a Fico, que já tem projeto básico da própria Valec, e, a partir disso, a gente começou a discutir traçado referencial, a discutir onde a gente teria um intercâmbio na fronteira com o Peru, a discutir a questão de demanda, enfim, entrando realmente no trabalho propriamente dito.

Volto a dizer, sempre com a participação de colegas do Ministério dos Transportes, do Itamaraty, da Valec. O lado brasileiro sempre foi muito proativo nessa participação, Senador.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Na verdade, a gente...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - A Creec vai fazer uma apresentação, Senador. Ele vai apresentar aqui para a gente a que conclusões estamos chegando. O estudo não está finalizado. Ele está sendo finalizado; estamos discutindo o relatório final. Os colegas da Creec estão há duas semanas conosco falando sobre o relatório final. Temos uma série de ajustes que ainda precisam ser feitos. Eu não chamaria de burocracia, mas de um cuidado que temos que ter um empreendimento dessa magnitude.

Estamos falando de uma ferrovia que vai ter quase cinco mil quilômetros e que passa por uma região - e os senhores com certeza conhecem melhor do que eu - com questões ambientais muito sérias para avançarmos, o que, inclusive, ensejou envolvermos também o Ibama e os órgãos vinculados ao MMA. Enfim, estamos discutindo com eles...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Não tem problema?

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Por que não fazer por trechos?

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Não, não, não...

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Por que tem que concluir tudo para depois começar?

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Senador, quando fizemos uma reunião aqui em fevereiro ou março, se não me engano, o senhor já colocou esta questão. A Creec, até então, não tinha trabalhado com a segmentação da ferrovia. E, a partir daquele momento, quando entramos com essa questão, eles vão fazer uma abordagem de faseamento das obras.

Então, eles vão fazer uma apresentação detalhada para os senhores na condição de coordenadores do estudo. Então, eles vão mostrar em que fase está, o que já foi vencido, e as próximas etapas. Já discutimos muito o marco regulatório, o modelo de exploração. Estamos discutindo com eles como fazer a implantação da ferrovia, se é uma empresa binacional, se é uma empresa nacional em cada país e como abordar isso, porque é um problema bastante complicado, ou seja, essa parte jurídica é bem complexa.

Não vou me alongar, porque, na sequência, vamos entrar nos comentários da apresentação, mas agradeço novamente pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Dando sequência às exposições, concedo a palavra ao Sr. Mário Rodrigues Júnior, Diretor-Presidente da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Em primeiro lugar, quero cumprimentar o Presidente da Comissão, Senador Garibaldi, Senador Jorge Viana e demais Senadores aqui presentes, Deputados, autoridades e as empresas chinesas.

É com grande satisfação que, hoje, vimos aqui para apresentar e debater um tema tão importante para o nosso País, que são as ferrovias.

Inicialmente, quero dar um panorama da Valec hoje. Nós temos dois trechos em operação: um subconcedido para a VLI e outro trecho que ficou recentemente pronto, que é Palmas/Anápolis, que faz parte do novo programa de concessão. Em obras, nós temos a Ferrovia Anápolis/Estrela do Oeste, em São Paulo, com conclusão prevista para julho do ano que vem e que também faz parte do novo pacote de concessão; a Ferrovia Integração FIOI 1 e FIOI 2, que liga Ilhéus até Barreiras e, futuramente, ligando até a Norte-Sul. Em projetos básicos, nós temos agora em relação a Ferrovia Transcontinental, a Fico. No lote 1, inclusive subdividido por trechos, como disse o nosso Senador, hoje já temos projeto básico e licenciamento ambiental. No lote 3, da Ferrovia Transcontinental Vilhena/Porto Velho, está em andamento esse EVTEA. E, também em andamento, o corredor ferroviário de Santa Catarina, a famosa Ferrovia do Frango.

EVTEAs concluídos já pela Valec: o lote 2 da Ferrovia Transcontinental, Lucas do Rio Verde a Vilhena. E as demais, que ainda dependem de intenção de execução. São EVTEAs antigos, que hoje não estão num patamar de discussão de implantação. Então, esses EVTEAs, à medida que venha o interesse ou a necessidade de se implantarem essas ferrovias, serão atualizados.

Vamos falar um pouco da nossa malha.

Nós temos aqui ferrovias. Em vermelho, ali, são ferrovias com EVTEAs; as planejadas são as linhas azuis, e as verdes são projetos básicos com licença ambiental.

Atentando, um pouco mais, já para o nosso ponto aqui, as premissas que usamos em desenvolvimento de projetos e de EVTEAs: com bitola de 1,6 metros, velocidade e diretriz de 80 Km/h, raio de curvatura de 500 metros, rampa máxima de 1,45%, comprimento mínimo de partes de 2,1 mil a 3,5 mil metros, composição de duas locomotivas e 85 vagões, tração elétrica.

Aqui nós estamos mostrando hoje as ferrovias em andamento pela Avalec. Nós temos a Fioi, que sai de Ilhéus até Barreiras. São divididas em dois lotes. O lote 1, que chamamos de Fioi 1, está com 71% em construção; e os lotes 5 a 7, com somente 10%.

Os lotes 8 a 11, que seriam uma ligação cujo projeto já temos, seriam para ligar Barreiras até Figueirópolis, chegando-se à Extensão Sul.

Esse traçado é o que existe. O Governo da Bahia tem interesse em ligar isso através de Campinorte. Isso é o estudo que está em andamento.

Há várias dificuldades em acontecer esse trecho, porém é uma reivindicação do governo baiano e com certa lógica. Mas temos grandes problemas de engenharia, de execução de obra. E a Valec hoje possui, repito, com projeto básico, com projeto já em parte executivo e com licenciamento ambiental, ligando Barreiras até a Norte-Sul, chegando-se a Figueirópolis.

Uma ilustração de nossas obras.

Vamos agora falar sobre a nossa ferrovia.

Nossas diretrizes: integração oceânica. Abrange sete Estados e o Distrito Federal, interliga a Rodovia Norte-Sul. Extensão estudada: 2,3 mil quilômetros.

Vocês podem ver aqui que não existe estudo. Existe, vamos dizer assim, o planejado. O que chamamos de planejado é ela citada, o que seria ligar Campinorte ao Rio de Janeiro e, depois, Porto Velho até a divisa com o Peru. Essa parte da ferrovia nós chamamos de planejada, mas não temos estudo, não temos ainda maiores dados. Não há EVTEA, enfim, falando da Valec e do Ministério, isso teria que se desenvolver, coisa que acho que o estudo dos chineses contempla a chegada até o Peru.

Não acredito que estudaram até o Rio de Janeiro também. Não sei.

Estudos e projetos.

Esse trecho de Campinorte a Lucas do Rio Verde. A Valec hoje possui o projeto base concluído e já temos de posse o licenciamento ambiental. A extensão desse trecho para a construção é de 900km.

O outro trecho Lucas do Rio Verde até Vilhena, o EVTEA já está concluído, e a licença ambiental está vigente. São mais 647km. Como o Senador próprio disse, a gente aqui pela Valec estudou isso e executou por segmentos.

O próximo trecho Vilhena a Porto Velho. Existe um EVTEA dentro da Valec que está em licitação. Ele chegou até a fase de avaliação das notas das propostas técnicas. Nós suspendemos um pouco esse edital, em função de todo o cenário

econômico do País, mas estamos em discussão de concluirmos essa licitação e, aí, sim, em função de como se avançarem os estudos ou a definição, a Valec tocaria esse EVTEA ou não.

Agora Uruaçu, Campos, Planejado. É uma extensão de 1.200km, chegando ao Rio de Janeiro.

E de Porto Velho até a divisa com o Peru são mais 900km.

Também é um mapa ilustrativo. Os corredores que a gente teria com capacidade de transporte ferroviário.

Ali a FICO, a Norte Sul, e a Fiol. É o que a gente ilustrou um pouco mais. Até estudamos também a Norte Sul até lá embaixo, quase no Rio Grande.

Vamos falar agora um pouco dos trechos.

O trecho 1. Campinorte a Lucas do Rio Verde. Como já disse, extensão de 900km. É um investimento totalmente estimado. O custo ferroviário tem variações em função de toda a parte de topografia, enfim, da necessidade da execução da obra. Então o investimento desse trecho de R\$7 bilhões. Estudos concluídos. Projeto básico e a Rima com licenciamento ambiental em vigor.

O lote 2. Lucas do Rio Verde e de Vilhena. Uma extensão de 647km. Projeto básico de R\$50 milhões. Obra de 4,7 bilhões. Situação EVTEA e Rima concluídos. Aqui necessitaríamos da licitação para execução do projeto básico. Uma ordem de grandeza de R\$50 milhões.

O lote 3. Vilhena a Porto Velho, 770km. Investimento previsto para estudos e projetos de R\$49 milhões. Obra com investimento previsto de R\$6 bilhões. Em licitação o nosso EVTEA que vai depender muito de como vai avançar este modelo para se iniciarmos ou não esse EVTEA. E o EVTEA - depois eu vou apresentar um cronograma para a execução do projeto básico - a gente estima estar como isso concluído em 22 meses.

Aqui é um cronograma por fases da execução desse EVTEA e projeto.

Agora também colocando um pouco aí todo esse traçado da Transcontinental, da Fico, como nós chamamos. Isso é para ilustrar bem as questões ambientais que nós falamos. Nós temos que fugir em determinados locais, evitá-los. Então é um traçado meio que definido, porque as condicionantes ambientais ali são muito fortes.

Nós temos aí: em amarelo, a biodiversidade alta; em laranja, muito alta; em vermelho, extremamente alta. Então, é uma região em que nós temos que respeitar muito as condições ambientais.

Diretriz preliminar: o traçado Porto Velho a Vilhena. O traçado se desenvolverá segundo a diretriz da Rodovia BR-364, evitando interferências com áreas especialmente protegidas. Como dissemos no mapa anterior: terras indígenas, unidades de conservação, assentamentos, área de preservação permanente, áreas de recarga, aquíferos, entre outras.

A integração aqui: chegando aí de Porto Velho, nós teríamos aí uma integração com a Hidrovia do Rio Madeira, também abrindo uma condição de capacidade de jogarmos lá pela Hidrovia do Rio Madeira.

Aqui, já, com a carga atual, de 6 milhões de toneladas, que já poderiam utilizar esse trecho, se ele já estivesse em execução.

Para carga futura, Porto Velho a Itacoatiara; temos uma previsão de carga futura de 10 milhões de toneladas.

Essa é a nossa apresentação.

Muito obrigado. Estou à disposição aqui para perguntas.

Devolvo a palavra ao nosso Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de concedermos a palavra ao nosso próximo convidado, quero registrar, com satisfação, a presença aqui de Marisol Lazarte e de Javier Riofrio, que representam aqui o Peru.

Sejam bem-vindos!

O Sr. Javier é da ACRES Investments.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - Não tem nada a ver com o Acre, não; é do Peru mesmo. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O Senador Jorge Viana bem queria, não é?

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Claro!

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Sr. Bi Qiang, da Creec.

O SR. BI QIANG (*Tradução simultânea.*) - Sr. Presidente, Srs. Senadores, bom dia.

Eu sou engenheiro chefe do grupo de trabalho da rodovia transoceânica, transcontinental. Então, eu gostaria que os senhores, através dessa minha apresentação, pudessem ter uma noção melhor sobre a Ferrovia Transcontinental.

Eu, primeiramente, gostaria de apresentar a introdução e, depois, aspectos analisados em estudos básicos de viabilidade. A terceira parte seria a conclusão do estudo de pré-viabilidade e a quarta parte seria o faseamento da execução e operação dos estudos básicos de viabilidade; e, depois, os próximos passos.

Então, primeiramente, gostaria de apresentar-lhes que essa Ferrovia Transcontinental é um esforço conjunto de três países - Brasil, Peru e China -, que é promovido pelos líderes dos três países, que assinaram um memorando de entendimento trilateral.

Então, através desse memorando, os trabalhos do lado chinês seriam: a primeira parte, a previsão de demanda; segunda parte, a análise de necessidade de implantação do projeto; a terceira parte, alternativas de traçado; a quarta parte, principais parâmetros técnicos de ferrovia; a quinta parte, organização de transporte; sexta parte, requisitos básicos do projeto e principais equipamentos técnicos; sétima parte, infraestrutura...

(Interrupção do som.)

O SR. BI QIANG (*Tradução simultânea.*) - ... e as suas condições externas; a oitava parte seria plano de execução das obras; a nona parte seria a estimativa preliminar de investimentos; décima parte, análise de benefício financeiro; décima primeira parte, análise de risco e grau de incerteza; décima segunda parte, visitas de campo no Brasil no Peru.

As empresas do lado brasileiro também fizeram as suas contribuições: a primeira parceria seria apoio à visita de campo no Brasil e avaliação ambiental preliminar; também, na terceira parte, encaminhamento de normas, legislação e projeto do setor ferroviário; na quarta parte, apoio às coletas das informações necessárias às análises técnicas e econômicas; e, na quinta parte, a transmissão de informações e experiências sobre os projetos ferroviários brasileiros.

E, conforme estabelecido pelo memorando, estão previstos os seguintes relatórios: primeiro seria o relatório preliminar, que foi entregue no dia 7 de agosto de 2015; segunda parte seria o relatório intermediário, que foi entregue no dia 5 de fevereiro de 2016; e, atualmente, nós estamos realizando trabalhos acelerados sobre o relatório final. Já está em andamento.

Agora, de acordo com as exigências do memorando, o relatório preliminar e a rota básica dos estudos seria o seguinte: de Campinorte a Lucas do Rio Verde, Vilhena, Porto Velho, Rio Branco, estendendo-se até o Peru. No território peruano, estão sendo avaliadas as três alternativas, sendo que a alternativa ao norte, com uma extensão total de 4.919km, sendo, no trecho brasileiro, 3.292km e 1.629 km no Peru, chegando ao Porto de Bayóvar. Na alternativa central, nós temos a extensão total de 4.286km, sendo que o trecho brasileiro é de 3.290km e 996km no trecho peruano, chegando ao Porto de Huacho. E, na alternativa sul, teríamos uma extensão total de 4.642km, sendo que o trecho brasileiro é de 2.970km e o peruano de 1.672km, chegando ao Porto de Marcona.

Quanto à composição da carga dessa ferrovia, nós temos três partes: a primeira parte são os produtos agrícolas, tais como a soja e o milho exportados pelo Brasil, a segunda parte são os produtos minerais extraídos na área de influência do traçado do lado brasileiro e a terceira parte seria o fluxo de cargas gerais, tais como contêineres, combustíveis, produtos industriais e produtos eletromecânicos importados.

O Sr. Anderson também já mencionou que o traçado passa por áreas de proteção ambiental, por áreas indígenas e de proteções culturais. Tudo isso influencia na escolha de alternativas.

Aqui, nesse mapa, nós podemos ver os nossos estudos mais detalhados, comparados com os nossos traçados e com as áreas de proteções ambientais e de proteções indígenas e culturais e encontramos a solução intermediária, que é a linha vermelha que os senhores estão observando no mapa, do lado direito.

As bitolas peruanas e brasileiras são diferentes, além do tipo de tração. Tração diesel no trecho brasileiro e, do lado peruano, tração ainda a ser definida de acordo com o trecho de planície do território. A bitola do lado brasileiro é de 1.600 milímetros e a carga por eixo é de 32,5 toneladas; do lado peruano, bitola de 1.435 milímetros e carga por eixo a definir.

Sobre a segunda parte, os aspectos analisados no estudo básico de viabilidade, nós podemos dividir em quatro partes. A primeira seria a necessidade de orientação funcional e a sua definição, a segunda parte seria a conectividade do projeto, também por causa da influência ambiental, a terceira parte seria a viabilidade da construção e a quarta parte seria a viabilidade econômica.

Então, dentro desses quatro aspectos ainda temos detalhes a serem analisados de acordo com a composição da demanda, eficiência, viabilidade econômica, etc, como os senhores estão vendo.

De acordo com o *mainframe* legal e econômico de dois países, nós temos que conversar sobre a conectividade do projeto, para ter o traçado preliminar.

De acordo com essa viabilidade de construção, nós temos as três alternativas de norte, centro e sul. Todos esses traçados têm complexidades geológicas.

De acordo com a viabilidade da engenharia, nós... Quer dizer, exige requisitos técnicos, tem que atender às necessidades geológicas locais obedecendo aos seus riscos, diminuindo seus riscos até o mínimo.

De acordo com a viabilidade econômica, quer dizer, resolvida a questão de conectividade, resolvida a viabilidade construtiva, nós temos que visualizar a redução dos custos de transporte, e uma tarifa competitiva, o que exige uma otimização dos custos de construção e de operação. Então, com todos esses fatores, benefícios, investimentos, volume, carga, preços de transporte, meio ambiente, condições técnicas de engenharia, para que nós tenhamos toda essa viabilidade econômica.

E agora nós gostaríamos de colocar a nossa conclusão de estudo de pré-viabilidade. Os principais produtos exportados, de acordo com a balança comercial brasileira, são: minério, 24%; o complexo soja, 22%; soja e derivados, 15%; etanol e açúcar, 7%. E há mais produtos que também ocupam um bom percentual.

Do ponto de vista logístico, as exportações brasileiras estão em crescimento. Porém, existe um grande fator limitante, que é a malha de transportes modais, que já está saturada. Precisamos integrar diferentes modais e criar novas rotas modais.

Atualmente o Estado de Mato Grosso é o maior produtor de soja e derivados. Há um potencial de crescimento no Estado, podendo chegar a uma produção de aproximadamente 90 milhões de toneladas.

E agora há pouco os nossos colegas brasileiros também já apresentaram que o Governo brasileiro tem considerado esse projeto prioritário para o desenvolvimento econômico do País, e sua implementação promoverá o desenvolvimento econômico da região ao longo do traçado e nas suas áreas de influência.

A importância do projeto na América do Sul e o seu posicionamento. Agora, para o Brasil se trata de um corredor de alta capacidade de escoamento dos produtos agrícolas do interior do País em direção ao Oceano Pacífico. Para o Peru se trata também do principal corredor de exportação e de importação de minérios, sendo um canal logístico de importância para promover o desenvolvimento do nordeste do Peru e a rota terrestre do Peru para o Oceano Atlântico.

E também já foi mencionado que no território peruano existem as escolhas de uma das três alternativas: norte, centro e sul, devido às suas situações construtivas, à complexidade e às condições geográficas, aos riscos ambientais, à escolha dos portos e aos seus benefícios financeiros etc. No total são onze itens a serem considerados, são onze fatores. Levando todos esses onze fatores em consideração, nós sentimos que a alternativa norte seria a mais viável.

E essa seria a análise da topografia da alternativa central, em que a altura máxima da estrada é de 4.737m, e a ferrovia é de 4.100m. No caso central, a ferrovia precisa passar por cinco vezes os picos das montanhas. Na alternativa sul, o relevo torna-se muito mais complexo - cinco vias.

Agora, o gráfico comparativo das três alternativas. Nós observamos que a alternativa norte é a mais viável. O norte é azul, central é o roxo e o sul é vermelho. Através de análise desses onze fatores, através de nossos cálculos e considerações, a alternativa norte obteve a pontuação maior, ou seja, é a melhor alternativa entre as três. Através da demanda das três alternativas, considerando que os grãos exportados do Brasil via portos peruanos e minério de ferro exportado do Brasil, através dos portos peruanos, e máquinas, eletrônicos e peças automotivas, entre outros materiais importados pelos portos do Brasil e do Peru; a carga geral ao longo da linha, nós consideramos as três linhas; e considerando as rochas e os minérios e levando em consideração as exportações de soja através do Mato Grosso, chegando até 2025, através dos portos peruanos, conseguirá exportar, quer dizer, terá a produção de 34 milhões e o volume de exportações de 20 milhões.

Também para o milho, conseguiremos exportar grande parte através do Peru, num total exportado de 35,5 milhões de toneladas, chegando a 2050 num total de volume transportado de 89 milhões de toneladas. A previsão de volume exportado para a região da Ásia e Pacífico, 68 milhões de toneladas. E o volume de transporte, nós encontramos através dos portos peruanos do Norte e do Leste do Brasil, chegando a 2050 num total de 2,5 milhões de toneladas de outros tipos de cargas ou projetos. Num total de volume transportado, a demanda do projeto ao longo do prazo no sentido Pacífico alcançará 33,4 milhões de toneladas.

Quanto ao plano de construção, nós sugerimos que seja dividido em cinco trechos. As informações nossas são basicamente similares com as informações que foram dadas pela empresa Valec.

Então, chegando a Lucas; depois de Lucas a Vilhena; de Vilhena a Porto Velho; de Porto Velho a Rio Branco; e de Rio Branco até a fronteira Brasil-Peru. Então, através desses cinco trechos de construções, num total de 3.290km, e, no caso dos lotes peruanos, Bayovar-Olmos; Olmos-Bagua Grande; Bagua Grande-Tarapoto; Tarapoto-Pucallpa; Pucallpa-Fronteira entre Peru e Brasil, num total de 1.629km.

A nossa sugestão é que de Lucas a Campinas, quer dizer, tendo a conexão do primeiro lote do Brasil, já poderá efetivar a comercialização do primeiro trecho com a Ferrovia Norte-Sul; depois, do segundo trecho, que é a parte da Ferrovia Norte-Sul, que pode acessar o Rio Madeira em Porto Velho.

O quarto e quinto lotes são basicamente similares, com a apresentação da empresa Valec, e depois conectando com os lotes peruanos, com a saída para o oceano.

Atualmente, nós realizamos os nossos estudos básicos de viabilidade. Anda temos vários desafios a serem superados: 1. realizar pesquisa geológica e sondagem de terreno; 2. aprofundar a avaliação de impacto ambiental; 3. avançar nos estudos de viabilidade econômica e movimentação de carga para se estimar o custo e retorno do projeto; 4. realizar análise de riscos a partir da definição do traçado; 5. definir o modo de construção do projeto, fases da construção e o planejamento operacional; 6. definir e implementar o plano de financiamento do projeto; 7. aprofundar os estudos sobre os portos de apoio da ferrovia; 8. compatibilização das normas técnicas; 9. estabelecimento de requisitos e procedimentos comuns para assuntos fiscais, aduaneiros, operacionais, tributários, sanitários, etc; 10. definição da melhor opção para a integração das diferentes bitolas; 11. pesquisar as principais definições técnico-operacionais do lado peruano.

Devido ao grau de complexidade da topografia do lado peruano, nós precisamos ainda aprofundar os estudos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes do próximo expositor, nós queremos registrar, com satisfação, a presença aqui do Sr. Jorge Arbach, representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; a presença do representante da Embaixada da República Popular da China no Brasil, Sr. Li Chang; e a presença do Sr. Carlos Rios, Conselheiro e 1º Secretário da Embaixada do Peru.

Com a palavra o Sr. Guilherme Bianco, Coordenador-Geral de Ferrovias e Hidrovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento (Sepac), do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

O SR. GUILHERME BIANCO - Bom dia a todos. Agradeço o convite à audiência pelo Exmo Sr. Senador, Presidente Garibaldi, ao Sr. Senador Jorge Viana, aos demais Senadores aqui presentes; ouvintes telespectadores da TV Senado.

Em nome da Secretaria que represento, parablenizo todos os senhores aqui pela iniciativa e pela prioridade dado ao tema. É fato que hoje precisamos caminhar no sentido do investimento em infraestrutura. Isso converge com todas as nossas demandas sociais, com a necessidade de geração de emprego. Desse jeito, brincando um pouco com as palavras, precisamos botar o Brasil nos trilhos mesmo, tentando buscar uma retomada do crescimento.

Acredito que, sim, esse projeto é extremamente desafiador. Como todos os senhores sabem, a malha ferroviária brasileira hoje é em torno de 30 mil quilômetros, um pouco mais que isso. Apenas no trecho do Brasil, conseguimos perceber que 3.200km, ou seja, 10% de toda a nossa malha ferroviária, demonstram, sim, que é um projeto de grande relevância, de grande escala, que vai trazer não apenas desenvolvimento regional para os Estados que pela ferrovia cruzam, mas sim para o Brasil como um todo. Várias demandas sociais podem ser atendidas por meio dessa ferrovia. Eu não consigo enxergar essa ferrovia apenas como uma obra de infraestrutura. Eu enxergo, sim, como um indutor de crescimento regional. É isso que precisamos ver. Precisamos deixar esse projeto atrativo. Precisamos trazer para o projeto novos arranjos comerciais para a região. É claro que, conseqüentemente, teremos geração de emprego e renda, que é o que necessitamos.

É claro que um dos motivos do Ministério do Planejamento estar presente à Mesa diz respeito, Sr. Presidente, ao endossamento nosso em relação à característica e à expectativa que temos do projeto. Desse modo, sabemos que, infelizmente, devido a nossa falta de investimento em vários anos em infraestrutura, apesar de termos aumentado nosso investimento nos últimos anos, ainda estamos investindo cerca de 2% do PIB em infraestrutura.

Relatórios do Banco Mundial, por exemplo, trazem o Brasil na 65ª posição em relação à eficiência da cadeia de transportes. Ou seja, estamos muito, muito, muito aquém da nossa necessidade. Esse projeto converge com toda essa discussão, esse debate proposto aqui pelo Parlamento brasileiro.

Ainda assim, sabemos que o custo de transporte brasileiro é extremamente alto, principalmente comparado aos nossos concorrentes, não apenas concorrentes norte-americanos ou europeus, mas, sim, a própria América do Sul. Temos os fretes bastante altos. A ferrovia é um jeito de desenvolver a região. É claro que ela tem uma vocação agrícola, mas temos que aqui buscar novas ideias e sugestões, para que leve junto com ela outros investimentos tanto do setor público quanto do setor privado. Para isso, é preciso realizar audiências públicas, como se pode ver hoje, e o debate com o setor privado. Precisamos trazer o setor privado também para esse debate.

Outra relação em que o Ministério do Planejamento está presente. Todos nós aqui sabemos sobre o Plano Nacional de Logística e Transportes, um plano elaborado pelo próprio Ministério dos Transportes com o Ministério da Defesa. Um

dos principais objetivos dele, que é um plano de Estado, é fazer esse equilíbrio da matriz de transporte brasileira. Esse projeto também converge com esse objetivo de um plano de Estado e não apenas de um plano de governo.

Sendo assim, prevemos nesse próprio Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) que em 2025 tenhamos um transporte de carga rodoviário praticamente igual ao ferroviário. Muito disso passa pela Ferrovia Transcontinental, assim como está exposto lá naquele plano.

Outra coisa importante em que o Ministério do Planejamento está presente é em relação à integração das modalidades de transporte. Não podemos apenas olhar para o investimento na ferrovia. Precisamos observar que ela vai fazer uma integração modal com o próprio Rio Madeira, que é a hidrovia do Madeira, com várias rodovias federais importantes como a BR-163, no Estado de Mato Grosso, ou a própria BR-364, no Estado de Rondônia, no Acre, inclusive um trecho também no Estado de Mato Grosso. Ela vai se ligar à Norte-Sul, ela parte da Norte-Sul. Realmente é uma ferrovia importante, que vai trazer desenvolvimento, e é estruturante do ponto de vista da logística nacional. Precisamos colocar essa ferrovia como estruturante do ponto de vista da logística nacional.

Como já falei, para essas relações intermodais e esses novos arranjos comerciais, que chamo de infraestrutura inteligente, precisamos parar de pensar apenas na construção de uma rodovia, ou de uma ferrovia, mas também pensar na operação dela, pensar em todo o ciclo do projeto, nos arranjos que vão acontecer, nos arranjos ainda não passíveis de serem vistos. É para isso que estamos produzindo estudos de viabilidade aqui. É nesse momento que estamos demanda, licenciamento ambiental, desapropriação, as próprias taxas de retorno de investimento, debatendo com o setor privado etc.

Em relação aos estudos, eu tenho, na verdade, uma consideração. Não é que concordamos - ainda precisa ser discutido, não sei se pode ser aqui - em relação às bitolas. Não me parece, e toda a literatura nacional quanto internacional vai discordar, que não podemos trabalhar com duas bitolas diferentes. Para isso, vamos precisar fazer um pátio de transbordo de carga lá na divisa dos dois países. É claro que isso vai aumentar gigantescamente nosso *trastiming*, vai aumentar demais nosso custo de operação, e isso temos que resolver agora. Ainda é o momento de fazer isso, nesse projeto, nesses estudos de viabilidade, para que não ocorra depois algo também muito conhecido no Brasil: iniciamos uma obra, paramos, e depois fica o dinheiro parado, o recurso parado em algum momento, e não entregamos para a sociedade o que ela necessita. Para isso, precisamos desenvolver estudos, precisamos fazer isso.

Eu coloco esse ponto do pátio intermodal, que, devido a essas incongruências de bitola como passível de discussão - e tem que ser uma discussão rápida - entre os três países, mas principalmente entre o Peru e o Brasil. Precisamos sentar e desenvolver isso.

A meu ver, para finalizar, do ponto de vista do Ministério do Planejamento, na verdade não temos dúvida de que essa será uma nova rota logística não nacional, mas internacional. Vamos desenvolver, estamos nos movimentando em direção ao Oceano Pacífico, e a expectativa é gigantesca.

A gente precisa dessa infraestrutura, a gente precisa de desenvolvimento social. Com certeza, os Estados que por ela cruzam vão se desenvolver rapidamente a partir desse indutor de crescimento que a gente vai levar a eles.

Muito obrigado pela atenção de todos.

Obrigado, Presidente.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Só uma pergunta: temos a verba para fazer o projeto dessa obra? Só o projeto, não a obra; o planejamento.

O SR. GUILHERME BIANCO - O projeto...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Porque de Vilhena a Porto Velho não... Mas está previsto no Planejamento?

O SR. GUILHERME BIANCO - Não está previsto, mas o projeto que está sendo executado é pela própria Creec, com recurso chinês. Esse investimento está sendo feito com recurso chinês, para deixar claro. Desculpe, Senador.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É que a Valec diz que não tem nada.

O SR. GUILHERME BIANCO - Isso. Mas é que esse projeto está sendo feito com recurso chinês.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o próximo expositor, Sr. Dino Antunes Dias Batista, representante do Ministério dos Transportes, Secretário de Fomento para Ações de Transporte.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Bom dia a todos.

Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho, todos os Senadores, inicialmente, agradeço o convite que foi feito ao Ministério dos Transportes para que estivesse nesta discussão. Este, realmente, é um tema que está totalmente na esfera de trabalho do Ministério.

Acho que os demais expositores já falaram bastante sobre as características técnicas, sobre a construção dessa ferrovia. Eu queria salientar alguns pontos.

O primeiro ponto é realmente o desafio que esse projeto nos coloca em termos de engenharia e, principalmente, em termos econômicos, para que ele seja feito até algum porto no Peru. Esse projeto se iniciou dentro desse acordo tripartite entre os Governos peruano, brasileiro e chinês para que seja feita a ligação até o Peru. E ali a gente tem, realmente, uma dificuldade, um desafio enorme, que é a transposição dos Andes. Ali não é só esse o desafio, a gente tem toda uma dificuldade ambiental, mais pelo lado peruano do que pelo lado brasileiro - o senhor está correto, Senador.

Isso tudo foi ficando cada vez mais claro durante este quase ano em que a gente está trabalhando já com os chineses. Eles realmente encampam, fazendo um trabalho bastante árduo de previabilidade de engenharia.

O que hoje está muito claro é que a gente não pode pensar nesse projeto realmente como uma só ferrovia. O Governo brasileiro, desde antes, já tinha tentando algumas alternativas para iniciar a EF-354. Acho que os senhores devem lembrar: o próprio trecho entre Campinorte e Lucas do Rio Verde, a gente já tinha levado ao Tribunal de Contas, dentro de uma modelagem que era de concessão só daquele trecho. A gente não conseguiu dar viabilidade para aquele trecho. A gente já tinha iniciado estudos de Sapezal até Porto Velho, também dentro de uma PMI para o caso ferroviário específico. Então, há um entendimento, dentro do Ministério dos Transportes, sobre o interesse em se fazer essa integração logística regional de uma forma faseada, não apenas da forma como foi colocada pelos chineses, já pensando em faseamento na construção, mas também em faseamento da própria modelagem dessa ligação.

O que isso significa? Que já estamos, sim - e em conversa também com os chineses -, pensando em fazer essa ferrovia não como uma ferrovia só. Então, a gente já está pensando em fazer um modelo de concessão que pode ser diferente da concessão até o Peru e pode ser diferente no trecho de Campinorte até Lucas do Rio Verde, por exemplo.

Depois de Lucas do Rio Verde, o próximo trecho que faria sentido - e, aí, a gente entende também que faz sentido, por si só, a ligação de Sapezal até Porto Velho - é a ligação de Sapezal até Lucas do Rio Verde, dentro, realmente, de uma conexão um pouco além. Mas Sapezal-Porto Velho já tem viabilidade por si só, dada a carga que hoje já desce da região noroeste do Mato Grosso, que desce a BR-364 e vai até Porto Velho. As nossas rodovias lá já estão sentindo bastante. Aliás, aquilo lá não é uma rodovia; aquilo lá é uma fila de caminhões passando.

Então, a gente tem muito clara essa possibilidade, essa viabilidade de segmentos dessa grande ferrovia. É óbvio que, dentro do acordo que foi feito originalmente, foi colocado o desafio para os nossos companheiros chineses do estudo inicial de toda a ferrovia, e, hoje, está muito claro que nós temos de iniciar a discussão - e isso já aconteceu, já demos início - do faseamento com modelos diferenciados para trechos diferenciados.

O Senador Acir questionou se já temos modelo. Essas concessões, dentro do Brasil, serão um modelo que nós chamamos de vertical. Realmente, o modelo horizontal de concessão, onde há um concessionário para a infraestrutura e outros possíveis autorizatários para o transporte ferroviário, foi realmente eliminado. Hoje, a gente discute, para realmente trazer maior viabilidade ao projeto, o modelo vertical. Agora, saber quais são os trechos exatamente está numa discussão maior. Por exemplo, existe uma discussão desse primeiro trecho, que é o que ligaria Campinorte a Lucas do Rio Verde ou, pelo menos, até Água Boa, onde a gente já tem uma região produtora significativa - a região de Água Boa, de Canarana, enfim, do nordeste mato-grossense. Essa primeira ligação poderia fazer todo o sentido já ser integrada com a própria Norte-Sul, ou seja, num modelo integrado com a Norte-Sul.

Acho que me pediram para falar mais devagar - não é isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Desculpem-me.

Então, a gente pode pensar em um modelo desse primeiro trecho com a Norte-Sul; um segundo trecho, de Sapezal a Porto Velho, como uma segunda concessão apartada. Só que, no caso ferroviário, é difícil a gente conseguir concessões simples, como a gente chama, ou seja, um concessionário, a iniciativa privada, que dê conta de fazer a construção completa, a operação completa e que isso pare de pé de uma forma que a gente chama de *stand alone*, sozinha, como sendo um negócio fechado.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas não é um consórcio? Não seria através de consórcios?

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Se for um consórcio considerando elementos públicos, aí você passa a ter uma viabilidade...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Tem que ser uma PPP, não é? Tem que ser PPP, não tem jeito.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Seria uma PPP; exato.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Quem constrói e quem executa. Quem gerencia é o Governo, mas quem executa é uma parte do consórcio.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - A parte privada; exato.

E é exatamente nessa fase que, agora, temos de começar o detalhamento econômico de cada um dos trechos, não mais da ferrovia como um todo. E isso pode trazer, exatamente, situações diferentes para cada um dos trechos.

Provavelmente, o primeiro trecho, até Água Boa, a gente consiga colocar numa concessão que não precise da Administração Pública como parceira no negócio.

Provavelmente, em outros trechos, a gente terá que fazer alguma formatação diferenciada, onde recursos públicos sejam necessários, e, aí, a necessidade também da indicação clara que os senhores estão dando, de prioridade para esse projeto, porque, em algum momento, teremos que discutir a conta.

Aqui não estou dizendo que realmente não tenhamos que ter dinheiro público. Muitas vezes, nós nos esquecemos de que a contrapartida pública em uma PPP, na verdade, viabiliza todo o desenvolvimento econômico de uma região. Você tem externalidades muito importantes trazidas por uma ferrovia, que podem justificar esse aporte público em uma concessão.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É uma obra de importância nacional, é impossível o Governo não participar. Não é uma questão de região, é de País.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Exatamente.

De forma concreta, então, essa discussão sobre o faseamento está colocada de forma concreta, inclusive pensando em como viabilizar cada um dos trechos de forma segmentada. E trago para os senhores algumas dificuldades que temos tido, considerando o trecho com um todo. É lógico que, quando vamos fazer uma infraestrutura só dentro do País, já vemos qual a dificuldade que temos; quando incluímos outros parceiros nessa empreitada, a complexidade aumenta bastante.

Temos a discussão que o Guilherme trouxe, a de que realmente os nossos companheiros peruanos têm essa questão da bitola. Há outras discussões, por exemplo, de qual é o traçado, e ainda não conseguimos vencer totalmente essa discussão. O nosso companheiro chinês colocou claramente que compartilhamos da visão de que a alternativa norte é tecnicamente mais adequada. Só que as alternativas central e sul trazem outros elementos para o lado peruano, em termos econômicos e sociais, que forcem os peruanos a continuarem discutindo alternativas.

São essas dificuldades que fizeram com que tivéssemos um alinhamento com o lado chinês. O lado brasileiro já tem consensos: aqui, no lado brasileiro, já não discutimos mais bitolas, por exemplo; no lado brasileiro, não discutimos qual é o traçado, porque já há o traçado. Considerando que, do lado brasileiro, temos trechos que são, sim, viáveis de maneira segmentada, isso nos levou a discutir uma forma contundente com os chineses de como fazer essa avaliação segmentada. E é exatamente nesse momento que estamos.

Temos, já como resultado, uma avaliação completa da ferrovia até o Porto de Bayóvar, no Peru, e temos também alguns elementos de engenharia, que a própria Valec já preparou, em paralelo e até historicamente, sobre partes desses trechos. E agora entramos na etapa de discussão com os chineses de como viabilizar segmento a segmento dado o interesse que já foi colocado pelos chineses em nos ajudar e investir aqui, no Brasil, para a melhoria da logística nacional.

Então, quero apenas colocar essa parte e reforçar o interesse que o Ministério dos Transportes tem em viabilizar essa ferrovia quer seja na parte brasileira, quer seja na sua dimensão completa regional até o Peru. De uma forma ou outra, estamos atrás para aumentar e melhorar a nossa infraestrutura logística nacional, o.k?

Agradeço novamente pela oportunidade. Estou à disposição para qualquer questionamento que for colocado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, peço desculpas por querer fazer esta pergunta em primeiro plano aqui, porque tenho relatoria na CCJ, que vai começar daqui a pouco. A pergunta é simples e rápida: estimativa de prazo desse trecho de Sapezal a Porto Velho. Qual é o tempo para terminar esse projeto, soltar para o leilão e licitação, para começar esse que eu chamo de primeiro trecho, apesar de não ser o primeiro - o primeiro seria Lucas do Rio Verde até

Vilhena ou Campinorte. Esses trechos, para nós, para ser muito sincero, é bom para o Brasil e nós defendemos também, mas, para Rondônia, o Estado que eu, Senador Acir, Senador Jucá representamos, não nos interessa muito.

O trecho que mais nos interessa é Sapezal-Porto Velho, por onde passa o fluxo de 1.200 carretas todos os dias, treminhões, bitrens, transportando soja para os três terminais graneleiros de Porto Velho, para a Hidrovia do Madeira. Então, esse é o trecho que nos interessa, interessa a Rondônia.

É claro que a Ferrovia Transcontinental, toda ela, nos interessa porque é importante para o Brasil e para os países, China e Peru. Mas nós sabemos que é difícil e demorado. Para começar, não há ainda entendimento do traçado do lado peruano. Não há entendimento sobre a bitola dos trilhos do lado peruano, das cargas e dos vagões do lado peruano. Se bem que agora elegeram um presidente alinhado com o governo anterior, acho que foi ministro da área de infraestrutura. Isso vai facilitar um pouco esses entendimentos que já estavam sendo defeitos.

Então, essa é a pergunta: prazo para esse trecho Mato Grosso- Porto Velho.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Dos nossos convidados, vai se pronunciar sobre a pergunta o representante do Ministério dos Transportes.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Sim.

Senador, de forma clara, a gente não tem um prazo fixo para esse trecho. Por quê? Porque vai depender exatamente dessa discussão com os chineses de como será o modelo. O que isso significa? Chegando à conclusão de que realmente vamos tratar esse trecho específico, Sapezal-Porto Velho, como sendo uma PPP - e aí pode ser realmente que seja uma PPP -, a gente não consegue licitar esse trecho este ano. Tendo essa decisão da segmentação até Porto Velho, temos que fazer alguns detalhamentos de engenharia sobre esse trecho e conseguiríamos licitar esse trecho, se tudo seguir mais ou menos o que estamos acostumados nos projetos, no ano que vem, a partir do ano que vem. Licitar o trecho. Só que isso que estou dizendo ao senhor depende de uma decisão sobre realmente essa segmentação.

Segmentou, está decidido que é uma segmentação, a gente passa a uma discussão de como viabilizar aquele segmento específico, se há ou não necessidade de dinheiro público. E, a partir daí, a gente tem, no mínimo, um ano a um ano e meio para conseguir fazer a licitação do trecho.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Eu acho que está de bom tamanho focar essa meta de licitar no segundo semestre do ano que vem, pelo menos já temos um prazo ou uma meta a perseguir.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Presidente, V. Ex^a me permite? Para não perder o fio da meada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Rondônia está tomando conta do debate.

Eu queria pedir a compreensão dos Senadores para, antes de iniciarmos o debate, registrar a presença do Ministro João Carlos Parkinson de Castro, da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos da América do Sul, do Itamaraty, Ministério das Relações Exteriores. E, antes do debate, vamos dar oportunidade a ele de fazer uso da palavra.

O SR. JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO - Bom dia a todos. Obrigado ao Senador Garibaldi e ao Senador Jorge Viana pelo convite e cumprimento os demais Senadores e autoridades presentes.

Na qualidade de representante do Ministério das Relações Exteriores, eu gostaria, em primeiro lugar, de agradecer a oportunidade e a conveniência da audiência e fazer algumas considerações muito rápidas, para que seja possível iniciar logo o debate, porque creio que é o que todos almejam.

Eu gostaria, obviamente, de trazer a dimensão externa, que é importante nesse projeto. Em primeiro lugar, já foi mencionada uma ferrovia que integra o Brasil e o Peru, numa região de fronteira que precisa de uma atenção especial; e de apoio do Governo para de fato levar desenvolvimento àquela região.

Vemos que os Estados do Acre e de Rondônia, apesar de todos os esforços de criação de uma infraestrutura rodoviária e hidroviária, ainda se encontram isolados. Portanto, a ferrovia iria proporcionar uma integração física efetiva, trazendo desenvolvimento àquela região. Como foi mencionado pelo Guilherme, vemos a ferrovia como um vetor de desenvolvimento econômico e não apenas como uma obra de engenharia.

Isso me leva, obviamente, a fazer um comentário sobre o Peru. As relações Brasil-Peru estão num patamar bastante elevado, mas o intercâmbio comercial, e particularmente saliento a área de fronteira, está muito aquém do potencial. Então, a melhoria da infraestrutura, da conexão transfronteiriça iria favorecer o intercâmbio e dar densidade às relações bilaterais, chegando ao ponto mesmo de ancorar parceria estratégica.

Nós temos uma parceria estratégica com o Peru, que precisa de maior densidade. Essa obra fortaleceria as relações bilaterais e daria a densidade que a gente precisa para consolidar uma parceria estratégica com o país vizinho.

O outro aspecto de política externa que eu também não poderia deixar de mencionar é a nossa própria relação com a China. Uma obra dessa natureza iria fortalecer as relações entre Brasil e China, elevando a cooperação entre os dois países a um patamar muito mais denso. Seria uma obra emblemática.

É importante salientar que se trata da maior obra de infraestrutura da América do Sul.

Seria um projeto emblemático para as relações Brasil-China, um modelo exemplar de cooperação sul-sul e, portanto, tornaria a parceria Brasil-China muito mais madura e densa.

Bom, esses são os comentários que eu faria com respeito à dimensão externa. Agora, há alguns aspectos que eu gostaria de adentrar que dizem mais respeito a procedimentos.

Nós estamos em uma fase agora importante, os estudos intermediários já foram entregues, objeto de comentários por parte das partes e em processo agora de elaboração dos estudos finais. Os estudos finais devem ser entregues, em algum momento, às partes interessadas, ou seja, ao Peru e ao Brasil. Entende-se que isso possa ocorrer seja na reunião da Apec, em outubro, seja na reunião do G20, na China. O que me preocupa um pouco é que o relatório final ainda não contempla consensos que são importantes, como foi mencionado, para não dizer, no mínimo, o do traçado.

Acredito que, nesse sentido, algumas iniciativas de curto prazo deveriam ser empreendidas. Sugiro, tão logo quanto possível, uma viagem ao Peru para mostrar aos nossos amigos peruanos que a Ferrovia Transcontinental é um vetor de desenvolvimento econômico para o Peru e um vetor de fortalecimento das nossas relações bilaterais, e não, necessariamente, como é muito visto por nossos amigos peruanos, como uma ferrovia que vai transportar soja e minério do Brasil, não trazendo nenhum benefício direto ao Peru.

Então, acho que deve haver uma aproximação com o Peru nessa fase, sobretudo, aproveitando os comentários do Guilherme, trazendo para a ferrovia projetos de integração produtiva que deem realidade e efetividade à ideia de que a ferrovia não será unicamente uma via de transporte de grãos e minérios, mas de promoção de desenvolvimento para todas as populações locais, não só brasileira, os Estados mais afastados do Acre e de Rondônia, mas também a região fronteira do Peru, que carece de não só de infraestrutura, mas de, obviamente, maior número de empregos e de renda.

Essa é a mensagem.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço.

Concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Sr. Presidente.

De fato, essa ferrovia vai fazer uma integração muito grande interna no Brasil; vai ligar de Norte a Sul, o Centro-Oeste, o Nordeste... É uma obra realmente muito importante, além de aproximar os nossos vizinhos, o Peru, e o nosso principal parceiro comercial, que é a China. É uma obra da maior importância.

O que eu não entendi, Dino: até o ano que vem é para o lançamento da licitação da obra? Já estamos com o projeto pronto? Porque a Valec devia ser extinta, eu acho, porque não sabe nada. Disse que não há nada! Eu não estou entendendo essa falta de entrosamento entre Governo, porque a Valec disse que não existe nada, nem projeto. Eu pergunto do projeto, dizem: "Não, é outra equipe que está fazendo."

Aí eu entendi menos ainda, porque você falou que é até o final do ano que vem o possível... Início da obra, início da licitação para a obra ou para o projeto? Porque, para o projeto, nós não precisamos fatiar. O projeto é um só. O Governo tem que fazer todo ele dentro do Brasil. Nós não precisamos fatiar o projeto, porque o projeto é uma coisa nacional.

É a minha única colocação, Presidente.

Quero cumprimentar e parabenizar os demais colegas, com exceção da Valec. Pelo amor de Deus, vamos tentar entrosar o Governo com o Governo. Porque a Valec não sabe nada dessa obra. Eu não entendo.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Bom, Senador, deixe-me, primeiro, agradecer, porque se o senhor colocou essa questão é porque não fui muito claro na minha fala anterior, e eu tenho a oportunidade de esclarecer esse ponto.

Com relação à licitação, a primeira pergunta que temos que fazer é: licitar o quê? E foi o que o senhor colocou. Se o Governo, por exemplo, decide fazer o trecho Sapezal-Porto Velho como sendo uma obra pública, aí exatamente entra... Só discordando, realmente, não é que a Valec não saiba o que está acontecendo. Ela sabe...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - Ela falou.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Ela sabe exatamente...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não, ela disse aqui que não tem nada, que não existe nenhum projeto, não existe nenhum estudo, nada.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Peço desculpas, Senador, mas eu acho que o senhor não me entendeu. Nós temos projeto. Nós temos projeto até Lucas...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não, entendi. Entendi sim.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Nós temos projeto até Lucas, temos o estudo de viabilidade concluído de Lucas a Vilhena e estamos em licitação de Vilhena até Porto Velho, o estudo de viabilidade. Nós já temos projeto de licenciamento ambiental. Eu acho que o senhor não me entendeu.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - E a perspectiva que a Valec coloca é uma perspectiva que seria o padrão para obra pública. A Valec tem um ritual de preparação de uma obra como essa que segue a ideia de obra pública, ou seja, se o Governo decidir que essa ferrovia, esse trecho ferroviário será construído como sendo uma obra pública executada pela Valec, a Valec já fez diversos elementos de engenharia que possibilitam... Depois dessa última contratação que o Mário mencionou, que seria o novo estudo de Vilhena até Porto Velho, se for decidido que é uma obra pública, a Valec estaria em condições de fazer uma licitação, por exemplo, um RDC, de maneira muito rápida. Se não estou enganado, certo, Mário? Eu não estou...

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Hoje nós teríamos condição de fazer dos dois primeiros trechos. Se falar em obra pública, em um mês colocamos a licitação na rua.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Em um mês.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - E para Porto Velho nós faríamos um estudo e, para o ano que vem, colocaríamos um RDC, sem problema nenhum.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Exato. E deixando claro que a visão que a Valec coloca... E a Valec está nesse processo todo porque tem uma visão da engenharia ferroviária que acho que é a mais aprofundada de todas aqui na Mesa, porque é ela que realmente tem feito obra de ferrovia. Por isso temos utilizado a *expertise* da Valec na parte de engenharia para acompanhar essa discussão, esse projeto, mas a visão dela é muito de obra pública. Neste momento, eu acredito que não haja espaço para discutirmos uma obra pública desse vulto. Certo?

Daí a gente entra para uma segunda possibilidade, que, aí sim, foi a que eu coloquei: a possibilidade de a gente licitar isso como sendo um trecho de concessão...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Aí você licitaria... Aí não seria obra, seria concessão. Para a gente conseguir licitar uma concessão desse trecho, se decidido agora que vai ser uma concessão desse trecho sozinho, a gente precisa fazer alguns outros estudos, porque uma concessão tem mais a ver com financiamento e economia do que com engenharia em si. E a licitação de uma concessão como essa, desse trecho, a gente consegue fazer até o final do ano que vem. Se for decidido hoje que aquele trecho é uma concessão separada.

Quando a gente faz concessão é até interessante que a gente não tenha um projeto executivo. Por quê? Porque é o concessionário que vai executar projeto, executar obra e, depois, operar o trecho. Como é o próprio concessionário que faz tudo, é importante que ele mesmo faça o projeto, porque depois é ele que vai conviver com os problemas de projeto que ele tiver gerado durante os 30 anos de operação. Então, quando a gente tem uma concessão, a gente não licita projeto, a gente faz os estudos de viabilidade com um nível de detalhamento que fica abaixo de projeto básico e, a partir dali, a gente licita uma concessão.

Nessa licitação, o que vai ser fundamental? Apontar o modelo econômico-financeiro. Se não fecha esse modelo econômico-financeiro, a gente tem que entrar com aporte público, ou seja, uma PPP, e os senhores sabem da dificuldade que é a gente formatar uma PPP no momento atual. A gente consegue...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Minha pergunta inicial foi esta: há um modelo? Porque, se não há um modelo, nada vai andar.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Hoje, pelas informações que a gente tem até o momento, a gente teria que ter uma PPP. Só que é preliminar essa avaliação. Agora é que, com os detalhamentos... Se for decidido que é só ali, aí a gente faz um detalhamento de economia mesmo - é o estudo de viabilidade econômica - para a gente entender se consegue ou não viabilizar aquilo sem ser PPP. Se a gente conseguir como uma concessão simples, é tudo muito mais fácil.

Os trâmites são muito parecidos sendo PPP ou sendo concessão. É lógico que, sendo PPP, a gente tem uma complexidade maior, que é a complexidade orçamentária. Realmente, hoje, a gente teria que ter espaço fiscal para discutir uma concessão nesse modelo.

O horizonte que eu coloquei é: se for decidido se é uma concessão simples ou PPP daquele trecho, a gente consegue licitar até o final do ano que vem. Agora, se a gente for continuar a discutir esse projeto apenas como sendo o trecho todo, aí a gente leva esse prazo para muito mais longe, porque realmente as complexidades legais, de fechar realmente o modelo econômico... Realmente, a gente começa a ter outras complexidades de engenharia. Aí é muito mais do que isso que eu estou colocando para o senhor.

Então, esse prazo é para... A gente consegue licitar uma concessão até o final do ano que vem se decidido for que realmente se quer fazer uma concessão daquele trecho, simples ou patrocinada.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Presidente.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Jorge Viana.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Mais uma vez, eu queria agradecer aos convidados, cumprimentá-los. Estou positivamente surpreso com a presença dos colegas Senadores, com o interesse. É absolutamente pertinente essa insistência dos colegas Acir e Raupp. Nós somos servidos no Acre pela BR-364, e também todo o fluxo de transporte para o Acre sofre com essas 1.200 carretas - está ali o Deputado Leo Brito, cuja presença mais uma vez agradeço. Sofremos muito, a BR vive em permanente situação de precariedade por conta desse tráfego intenso, pesado. Os acidentes se multiplicam, porque ela não foi construída exclusivamente para ser um corredor de escoamento para boa parte da soja brasileira.

Temos dois portos de saída para a soja brasileira, o de Santos - também você tem um corredor de transporte rumo a Santos - e o de Belém.

Para o de Belém, boa parte vai via Porto Velho, pega a hidrovia do Madeira e segue para Belém. E ambos passam no Canal do Panamá. Então, vejam a volta que a soja faz.

Eu queria rapidamente, primeiro, dizer que entendo, acho que é justa e apoio essa luta dos colegas de Rondônia, mas nós estamos aqui discutindo uma obra de grande magnitude. Ela tem o desafio de atravessar os Andes, de ligar dois oceanos, de mudar a geografia econômica do nosso continente - eu penso assim.

Acho que boa parte da viabilidade dessa obra está diretamente vinculada à parceria com a China, com o governo chinês. Sem isso, nós teríamos que adiar qualquer discussão dessa obra. Então, vamos precisar ter o tempo como aliado.

Sei que os chineses fizeram - e eu devo ir para uma visita - milhares de quilômetros num prazo muito curto, mas eu não tenho essa expectativa. Tenho a expectativa de trabalharmos intensamente nas diferentes etapas dessa obra, e acho que essa proposta dos colegas de Rondônia, de tentar seccionar a parte brasileira, que já atende o fluxo especialmente na Região Centro-Oeste, é um caminho.

Eu queria agradecer. Esta é a primeira vez que temos, oficialmente, a apresentação do estudo de viabilidade. É uma preliminar ainda. Eu sei que os órgãos do Governo já começaram a fazer vários questionamentos, eu também recebi isso. Então, em nome do grupo parlamentar que dá apoio a essa ideia, a esse projeto, eu queria já agradecer, porque agora temos já um documento, como foi apresentado aqui.

O histórico. Em 2014 o Presidente Jinping esteve aqui e criou um consórcio, que é esse consórcio que trabalha a ideia de fazer leilão de trechos de Campinorte até Lucas do Rio Verde. Já passou pelo TCU e pelo Ministério dos Transportes um trabalho nesse sentido. Em 2014 foi feito um memorando de entendimento entre Brasil, Peru e China visando essa ferrovia de que nós estamos tratando, transcontinental, e, em março de 2015, nós tivemos a assinatura do memorando de entendimento básico sobre a viabilidade dessa ferrovia. No dia 15 de maio de 2015, o Primeiro-Ministro também visitou o Brasil e assinou com a Presidente Dilma um convênio de negócios, investimentos e cooperação que inclui a parceria entre o Ministério dos Transportes e a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma para o início dos estudos de viabilidade. Então, a partir de maio do ano passado é que começaram as tratativas visando esse estudo de viabilidade. Então, acho que estamos agora diante de uma sequência de eventos que estão nos apontando, inclusive, a possibilidade dessa audiência.

É uma ferrovia de mais de 5,3 mil quilômetros, dos quais 2,9 mil passam pelo Brasil. É algo monumental, e com investimentos que passam dos US\$10 bilhões.

Hoje de manhã eu estava comentando com o Presidente da Comissão: nós vimos a Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro, que está superatrasada, mas que teve o seu preço aumentado em 21 vezes, e não vai ficar pronta para as Olimpíadas, como estava programado. Uma linha do metrô: 21 vezes!

Na última audiência que tivemos aqui, eu fiz referência ao aeroporto de Berlim, que está há mais de dez anos, já aumentou pelo menos quatro vezes... Estou falando da Alemanha, que tem a fama de fazer tudo certinho, dentro do prazo. Foi feita uma meia maratona em 2006 para ficar monitorando a obra, ela já completou dez anos, e o aeroporto não fica pronto. Eu não estou, com isso, querendo trazer pessimismo, mas nos colocar diante de um realismo.

Mas o que pode acelerar o processo dessa ferrovia? O comércio entre Brasil e China, para não falar dos demais países da Ásia, tem aumentado substancialmente nos últimos anos. De tudo o que o Brasil exportou em 2015, 18,6% foram para a China - estou falando de US\$35 bilhões -, e de tudo o que importamos, de todos os países do mundo, 17,9% vieram da China - estou falando de US\$30 bilhões. Agora, esse comércio mudou radicalmente quando a China entrou para a Organização Mundial do Comércio, e têm crescido exponencialmente as exportações chinesas, ou as importações da China dos Estados Unidos e do Brasil, se descolaram do resto.

Para que os senhores tenham uma ideia: há dez anos, eram de US\$6 bilhões a US\$7 bilhões de dólares as importações chinesas para o Brasil - estou me referindo aqui à parte agrícola -; agora, passa de US\$20 bilhões. Então, é um crescimento vertiginoso em dez anos, aumentou mais de três vezes, foi de quase quatro vezes o crescimento, e ele segue numa curva ascendente verticalizada. Certamente isso faz uma diferença enorme.

Essa ferrovia nos coloca de frente para os portos do Pacífico. É um velho e histórico sonho nosso: chegarmos ao Pacífico sem fazer a volta pelo Canal do Panamá, que, todos nós sabemos, tem influência administrativa dos Estados Unidos. Não sei qual é o interesse da China em preservar todo o fluxo de comércio de seus produtos para ir e vir para o Brasil e outros países vizinhos passando pelo Canal do Panamá. Certamente, não é um bom interesse. É como se estivéssemos fazendo outro canal, só que ferroviário, que concorreria positivamente com a estrutura do Canal do Panamá.

E há outro ponto. Eu estava lendo que, no mês passado, nós tivemos... Agora, em 2015, o PIB da Califórnia foi de US\$2,4 trilhões. Com esse PIB, o Estado da Califórnia passou o Brasil e a França e, agora, é a sexta economia do mundo.

Essa ferrovia, chegando aos portos do Peru, coloca-nos à frente da costa oeste americana, que tem o sexto PIB do mundo - estou-me referindo à Califórnia -, além dos portos do Pacífico.

Então, eu não queria me estender mais, mas pelo cronograma também nosso, quero dizer que nós, aqui, no Congresso, Senador Garibaldi, cumprimos também uma missão: no dia 21 de agosto de 2015, criamos uma comissão mista de apoio à ferrovia; dia 16 de setembro do ano passado, tivemos uma audiência com o Ministro Nelson Barbosa, cobrando maior entendimento, maior aproximação com os técnicos, com os setores do Governo que tratam dessa ferrovia. Em dezembro, tivemos encontro com a Embaixada do Peru; em novembro, uma reunião com o Embaixador da China aqui, no Brasil; em fevereiro, uma reunião com 20 empresários chineses que estiveram aqui, no Senado Federal; agora estamos tendo esta audiência e teremos uma delegação de Senadores, de Deputados e técnicos do Governo e alguns do Peru, agora, no nosso recesso, para fazermos também uma imersão em toda a estrutura, conhecer toda a estrutura de ferrovias implantadas na China.

Então, nossa Comissão tem trabalhado, nosso grupo, e compartilho com o Senador Wellington Fagundes, com o Senador Acir, com o Senador Raupp, que estamos na coordenação de Senadores, com os colegas coordenadores Deputados; realmente estamos acompanhando e trabalhando e, por isso, temos tanta cobrança por parte dos colegas.

Eu encerraria colocando aqui um pequeno detalhe. É óbvio que não queremos que essa ferrovia seja um corredor de *commodities*, senão não leva a lugar nenhum, porque há uma diferença muito grande entre aquilo que exportamos para a China e aquilo que importamos. Mas há diferenças, por exemplo: a ideia é reduzir em mais de US\$30,00 o preço da tonelada de grão exportado, óbvio, mas a China tem uma situação conosco que eu queria expor. Por exemplo, nós importamos da China, temos aqui plantas medicinais que importamos da China. O preço de 1kg de plantas medicinais é US\$41,00, e o preço de 1kg de soja é 0,23. Então, exportamos soja e importamos algo cujo preço do quilo é maior, só que temos 20% da biodiversidade do Planeta. Aprovamos a Lei de Acesso à Biodiversidade, a Lei de Ciência e Tecnologia. Uma ferrovia como esta, uma infraestrutura adequada na Amazônia permite-nos, com esse aparato de lei - chegou o Senador Cassol, nosso colega que também luta por essa causa -, permite-nos um horizonte que não somos capazes de mensurar, porque, hoje, dos 30 bilhões que importamos da China, a grande maioria deles são produtos industrializados. No nosso caso, mais de um terço dos 30 bilhões que exportamos são minérios, aí, depois, você põe grãos, e temos boa parte da exportação de

produtos não industrializados. E essa lógica, essa matriz, também temos que mudar. A ferrovia vem com o propósito de nos permitir que exportemos para a Ásia inteira - obviamente se viabiliza com a China - se formos ampliar os estudos.

Então, eu queria só também dizer que foram apresentados três eixos, na possibilidade de cruzar os Andes: um, chamado norte, que atravessa o Acre inteiro, que, obviamente, interessa ao nosso Estado, que sairia por Cruzeiro do Sul; outro, que faz uma mudança de quase 90 graus no meio do Acre, perto do Município de Feijó e há um outro que sai por Assis Brasil, próximo à estrada do Pacífico, que, na época, como Governador, ajudamos a construir.

Construímos uma infraestrutura, mas Brasil e Peru não mudaram suas regras bilaterais para facilitar o fluxo de importação e exportação, como foi dito aqui pelo nosso Ministro. Mas o que eu queria dizer com isso? Lamentavelmente, o Javier, que está aqui, é de uma empresa que tem a concessão de mais de 1.000km de ferrovias do lado peruano. Ele está como convidado nesta audiência. Eles já subiram os Andes, até Puno, salvo engano, pelo lado peruano, então, no mínimo, você tem que ter, no estudo de viabilidade, uma proximidade com quem opera ferrovias no lado peruano, para tirar, definitivamente, qualquer dúvida de qual é o melhor traçado e custo. Ele está aqui, é um dos dirigentes desse grupo, a ACRES, grupo que opera, inclusive, a ferrovia que leva de Cusco a Machu Picchu, cujos carros foram completamente modernizados. Eles operam e vieram como convidados nossos, para acompanhar, porque não adianta fazer as coisas desconectadas. Sei que, no Peru, há dois movimentos: um, pelo eixo norte, outro, pelo eixo sul, mas é importante que se aprofundem os estudos e vejam realmente qual é o mais rápido e mais barato custo que podemos ter. É provável que nos acompanhem na viagem que teremos à China e, com isso, podemos aproximar todos.

Eu queria, mais uma vez, cumprimentar V. Ex^a e agradecer. Acho que temos um projeto de médio e longo prazo, mas a Comissão de Infraestrutura do Senado está fazendo a sua parte, trazendo este debate para cá, cobrando um posicionamento, e espero que possamos, no segundo semestre, avançar a partir desse estudo de viabilidade. E aproveito para cumprimentar a empresa chinesa, os brasileiros todos que ajudaram porque, agora, temos algo mais concreto para criticar, para avaliar e até para trabalhar a partir desta audiência pública.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu queria pedir a compreensão dos Senadores para inverter a ordem dos oradores. Como o Senador Wellington Fagundes é um dos coordenadores, então, eu pediria a compreensão dos Senadores Roberto Muniz, Lasier Martins e Hélio José, que estão inscritos, para ouvirmos agora a palavra do Senador Wellington Fagundes, agradecendo novamente a presença do Deputado pelo Acre, Leo de Brito.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, só para justificar que já estive aqui antes, mas, como estou também relatando na Comissão de Desenvolvimento Regional, tive que ir lá, e aqui estou, terei que voltar. Isso, infelizmente, é a nossa pauta, principalmente terças, quartas e quintas, quando temos muitas atividades, muitas Comissões ocorrendo ao mesmo tempo, no Senado da República, das quais temos que participar.

Bom, aqui já foi bastante explicitado, principalmente pelo Senador Jorge Viana, que é o Presidente da Frente Parlamentar da nossa tão sonhada Bioceânica, e, para nós, de Mato Grosso, a angústia é muito maior porque já estamos com a carga pronta. Somos o Estado que temos, hoje, o maior volume de produção na área da agricultura e da pecuária, ou seja, do agronegócio.

Temos, no Estado de Mato Grosso, um potencial mineral que não tem nem 1% ainda explorado, nossos minerais explorados são, basicamente, ouro e diamante; os outros minérios, as outras *commodities* minerais, para se viabilizarem, precisam exatamente da infraestrutura, e, sem dúvida nenhuma, a ferrovia é fundamental. Conseguimos realizar um sonho, que foi fazer com que a ferrovia Ferronorte chegasse até a cidade de Rondonópolis.

Mas, Sr. Presidente, é importante dizer aqui para todos os que vieram, inclusive, assistir a esta audiência pública, as autoridades, a empresa chinesa que aqui está, os representantes dos outros países, Peru, que essa ferrovia foi inaugurada há pouco tempo e já está com a sua capacidade de transporte de carga exaurida, tanto é que a empresa ALL, que foi, agora, absorvida pelo Rumo, já está com um projeto de duplicação da ferrovia, que liga a cidade de Rondonópolis, ali na divisa de Mato Grosso do Sul com Mato Grosso. Rondonópolis é a cidade-polo da região sudeste, então, a empresa já está planejando, já estão prontos os estudos para a duplicação.

Havia um problema muito sério em São Paulo, que já foi resolvido, ou seja, para o produto de Mato Grosso chegar a São Paulo gastava-se o mesmo tempo de São Paulo para descer no Porto de Santos. Hoje, isso também está resolvido, ou seja, já melhorou, mesmo assim tem que duplicar a capacidade.

E é bom dizer que, em Mato Grosso, só essa região do Araguaia tem capacidade de produzir tudo o que produz o Mato Grosso hoje, são alguns milhões de hectares abertos. Isso são áreas grandes, sem falar nos pequenos, porque temos outro grande problema no Mato Grosso e no Brasil, que é a regularização fundiária. Grande parte da área mato-grossense está na

mão de assentamentos, e essas pessoas não têm documentos, não vou nem falar em Rondônia, mas estamos trabalhando com isso também, porque são áreas que podem agregar a produção. Mas tudo isso está atrelado diretamente à questão da infraestrutura, porque as nossas distâncias são muito grandes para chegar aos portos.

Então, a Ferrovia Norte-Sul, em que a Valec tem trabalhado tanto, é outra realidade, e, se pudermos fazer a interconexão, porque a Transcontinental é um sonho, mas sabemos, compreendemos que não é uma coisa para se realizar de um dia para o outro. Agora, no caso do Mato Grosso, o que estamos estudando é principalmente a saída para os portos do Arco Norte, então, temos a possibilidade - a ferrovia está parada em Rondonópolis - de começar pela região Norte, ir até Rondônia e fazer talvez até mais do que um estudo, mais do que um projeto realizado verdadeiramente e já poder escoar essa produção com um custo mais barato. Claro, quando chegar ao Peru, quando pudermos fazer toda essa conexão, realizar a Ferrovia Intercontinental ou Transoceânica, aí, sim, estrategicamente, para o Brasil, é muito importante.

Mas queremos falar aqui, com os companheiros de outros países que têm interesse, principalmente a China, que é o maior comprador do Brasil, que precisamos fazer com que a coisa tenha mais definição de prazo, porque a população nos cobra: vocês vão ficar com esse discurso por quanto tempo?

Então, tenho algumas perguntas aqui, Sr. Presidente. Essas perguntas foram também preparadas pela minha assessoria, e vou ler todas essas perguntas e cada um aí anota. Se não for possível respondê-las agora, não há problema algum. Pode ser mandado, nós podemos depois aqui...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Exatamente.

Então, a primeira pergunta: é possível avaliar o custo futuro de fretes da ferrovia que estamos discutindo? Falo isso aqui porque o custo do frete para você levar uma tonelada de soja hoje, de Rondonópolis até o Porto de Santos, é o mesmo do frete de caminhão. Por quê? Porque não há alternativa, ou seja, a empresa já está na carga máxima e ela não precisa baixar o preço. E no Brasil não temos uma regulação clara de preços. Então, constrói-se uma ferrovia, mas de quanto será o benefício da sociedade com aquela ferrovia? Por isso a pergunta.

E os empresários falavam tanto, porque essa ferrovia foi construída basicamente com recurso público, de fundo de pensão. E a Ponte Rodoferroviária de São Paulo para Mato Grosso do Sul foi construída também com recurso exclusivamente público. E foi feita uma ferrovia, e o custo do frete não baixou.

Como se comparam esses custos, por exemplo, para o transporte de uma tonelada de soja produzida em Mato Grosso com destino à China, e que seja transportada e embarcada pela Bioceânica, em comparação com as opções existentes, como pelo Porto de Paranaguá? Isso se dá basicamente pelo transporte rodoviário. Qual o valor total de implantação do projeto? E como será sua engenharia financeira?

Haverá possibilidade de o governo chinês financiar parte dos custos envolvidos? Será necessário aporte de recursos do Brasil para a construção do lado peruano da ferrovia? Como se dará a operação da ferrovia? Haverá algum tipo de outorga a investidores privados? As ferrovias serão executadas segundo as normas brasileiras de engenharia, segundo as normas chinesas, admitindo-se que a CREEC venha a construí-la, ou segundo uma combinação de normas, de forma a harmonizar as redes do lado brasileiro e peruano? Será necessária a estação de transbordo na fronteira entre esses dois países? De que forma isso impactaria o transporte, em termos de custo e tempo?

E aqui vou acrescentar uma pergunta que vou fazer agora já de improviso. Tivemos aqui a Copa do Mundo no Brasil, e, para a execução da Copa do Mundo, nós fizemos uma lei específica para a Copa do Mundo. Acho que a Transoceânica é algo que talvez a gente pudesse pensar numa lei específica, dada a importância que representa um projeto como esse.

E aí, sei que existem as relações diplomáticas, mas como já estamos falando objetivamente aqui entre empresários, entre o Parlamento, entre a sociedade, talvez se vocês pudessem ser mais objetivos - se não puder, não precisa ser hoje - mas de uma forma que seja possível que seja colocado aí pelos países como vocês entendem que as dificuldades brasileiras possam ser suplantadas. Todos falam aqui que na China, resolveu fazer, vai fazer. Não existe dificuldade para transpor uma serra, para transpor uma área ambiental.

No Brasil, temos que deixar claro e precisamos começar a discutir isso, porque precisamos destravar o Brasil. O Brasil é um país travado nas exigências das licenças ambientais, das licenças de tantos órgãos que são envolvidos. Temos problemas indígenas, temos, no caso do Mato Grosso, uma estrada lá, a BR-158, que funciona há mais de 50 anos. Começou a produção, criaram uma reserva indígena em cima da área. Fiz um projeto de lei, que tramitou aqui nessa Casa, e o próprio governo foi contra no passado, que era exatamente para que toda estrada, passando em reservas ou áreas indígenas, fosse uma área de interesse social. E isso não temos aprovado.

Então, temos uma dificuldade grande. E aí, companheiros, todos aqui, não vou me dirigir só aos chineses, vocês precisam ser claros conosco também naquilo que precisamos fazer em termos de mudanças, inclusive, se for o caso, na legislação, porque isso pode ser um impeditivo, e amanhã vão falar: trabalhamos, trabalhamos, e vamos largar isso de lado.

O traçado proposto atravessa a Amazônia, região em que o licenciamento ambiental é sempre mais difícil, como foi e está sendo o caso da reconstrução da BR-319.

Nesse sentido, interrogo se, após resolvida a engenharia financeira, não haverá novamente uma verdadeira batalha para se obter o licenciamento ambiental que permita o início das obras dessa ferrovia. Por isso estou dizendo que talvez a gente pudesse trabalhar, antes até, aqui, ou concomitantemente, essa questão ambiental.

Como se dá a interação entre os três envolvidos no âmbito dos estudos? Considerando aqui o teor da apresentação que já foi feita. Quais foram as etapas já superadas? Quais os próximos passos visando a consecução dos estudos? Considerando tratar-se de um estudo em nível de previabilidade, quais os próximos passos em relação ao empreendimento? Quais os principais desafios encontrados para a realização dos estudos e quais os impactos decorrentes? Quais as dependências ainda existentes para a conclusão dos estudos e qual o prazo necessário?

Houve verdadeiramente o trabalho de campo? Que tipo de trabalho de campo efetivamente, porque, aqui no Brasil, a gente faz muito projeto só pelo Google. Quero saber se houve efetivamente algo que já dá consistência para que se possa definir inclusive a questão do investimento.

Os estudos impactados pelo empreendimento foram visitados?

Qual é o nível da expectativa do lado peruano em relação ao empreendimento? De que forma a mudança do governo peruano pode impactar nos estudos? Qual é o porto no Peru que deverá ser atendido pela Ferrovia Bioceânica?

Quais são as principais mercadorias, no sentido Peru-Brasil - que já foi até um pouco falado aí - considerando os volumes indicados na apresentação? É necessário um maior nível de desagregação e identificação desses fluxos?

Sr. Presidente, quero, então, encerrar aqui porque não quero abusar.

Mas, é importante e quero registrar, como V. Ex^a colocou, que já tínhamos proposto aqui essa audiência pública, já há algum tempo, foram três Comissões aprovadas, por isso, gostaria de ficar aqui até amanhecer o dia, porque o assunto é muito grande, dada a importância que tem.

Mas, por enquanto, dou-me por atendido por V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Por enquanto? Ainda tem mais?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Até amanhecer o dia, Presidente.

O SR. CIDINHO SANTOS (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pela ordem, com a palavra o Senador Cidinho. O próximo orador inscrito é o Senador Roberto Muniz, em seguida, o Senador Lasier.

O SR. CIDINHO SANTOS (Bloco Moderador/PR - MT) - Faço das perguntas do Senador Wellington as minhas perguntas, porque, na verdade, vamos ter que fazer um seminário para poder responder a esse pequeno questionário que ele apresentou. Mas, a ferrovia para nós, do Mato Grosso, do Centro-Oeste, é de fundamental importância.

E queria pedir licença, tenho uma audiência agora na Funai, mas, daqui a pouco, estarei de volta novamente.

Obrigado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Na Funai para resolver...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a participação do Senador Cidinho.

Concedo a palavra ao Senador Roberto Muniz.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Senador Garibaldi, primeiramente queria parabenizar a todos que tiveram a ideia de fazer essa reunião, os técnicos aqui presentes.

E queria falar com os Senadores Acir, Wellington e Jorge Viana, que saiu, que lá na Bahia a gente tem um ditado: cachorro que tem muito dono morre de fome. Não sei se vocês entendem o que é isso. Aqui está parecendo isso, a gente tem uma porção de gente dona de uma obra, uma porção de gente falando, e ninguém é responsável.

Aí chega uma pessoa da China e diz: sou o engenheiro chefe. Ele veio sozinho, representando um país, colocou o cronograma, colocou os obstáculos, colocou os projetos, como estão desenvolvidos.

Este País precisa mudar. Isso tudo é dinheiro que estamos jogando fora, é tempo que estamos jogando fora.

E ontem, o nosso Ministro da Fazenda disse que a gente precisa retomar a confiança. Como vamos retomar a confiança com isso? A gente vem aqui, para fazer uma audiência pública, e foi essa a pergunta de vocês o tempo todo. O Senador Acir dizia: "Quem é o responsável?" Quem é o responsável para dizer "eu tenho o compromisso, em nome do Governo Federal, para colocar esses dados, compilar todos esses projetos, estabelecer as metas e dar o prazo", não é, Senador?

Acho que é essa a pergunta. Quer dizer, se a gente não sair daqui...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - São dez anos, vinte anos, cinquenta anos...

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - São dez anos, vinte anos, cinquenta anos, seja o que for. Mas alguém tem que dizer: "Olha, eu estou assumindo a responsabilidade, em nome do Governo Federal." Então, aqui está o Ministério do Planejamento; Coordenadoria Ferroviária da EPL; Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Diretor-Presidente da Valec; Ministério das Relações Exteriores. Quem é o responsável? Quem é o responsável, Sr. Presidente?

Então, eu fico preocupado porque ninguém assumiu a responsabilidade para fazer a coordenação. Não estou dizendo que a pessoa tem que saber tudo não. As pessoas não precisam saber tudo, mas precisamos ter um local onde possamos entender e, claro, entender todo o projeto pela magnitude de um projeto desses. Talvez não tenhamos no Brasil um projeto com tanta magnitude.

Qualquer pessoa que tenha um mínimo de conhecimento sobre a geoeconomia mundial sabe que essa obra é fundamental. Então, a parte da intenção, acho que a gente já passou. Eu tenho 20 dias aqui, me perdoem, vocês já devem ter debatido a intenção dessa obra por anos e anos. Então, a gente tem que ultrapassar essa fase da intenção e dizer que a gente tem um cronograma.

Eu fico preocupado, porque, na Bahia, a gente tem a Fiol, que é uma obra importantíssima. O Dr. Mário colocou aí que 75% dela estão prontos no primeiro trecho; no segundo trecho, apenas 10%. E a obra está quase parada. Então, a gente não está conseguindo colocar de pé 1.527km, e a gente está pensando numa de 5.000. A gente não deve deixar de planejar o futuro, mas a gente precisa ter um responsável.

Aí eu fico aqui me perguntando: o que poderíamos fazer, Presidente? E surge uma sugestão. Quando o Presidente da Valec colocou as obras que estão em andamento, temos aqui Ilhéus-Caetité, Caetité-Barreiras e o trecho também da Norte-Sul. Nós já temos investido lá, pelo que me consta - conversei agora com o pessoal do Governo da Bahia, com o Vice-Governador, João Leão -, quase R\$3,5 bilhões, se não me engano, e faltam em torno de uns R\$3 bilhões. Será que não é hora de pegar isso que já está pronto, que já tem dinheiro, recurso dos nossos brasileiros, recurso investido, obra realizada, e tentar transformar isso aqui numa PPP? Será que não é mais fácil colocarmos esse esqueleto de obras paradas que nós temos no Brasil, com investimentos que não se acabam, que não se tornam dividendos para a população que paga impostos?

Para encaminhar, a minha questão é, Sr. Presidente: primeiro, se pudermos, estabelecer uma relação com a pessoa que seja responsável por esse projeto aqui no Brasil; segundo, aproveitar a presença do Diretor-Presidente da Valec e perguntar o que podemos fazer e se não podemos avançar, já que, dificilmente, nós vamos ter recursos públicos para finalizar a obra da Fiol. E o Governo do Estado da Bahia está se colocando à disposição para buscar essa parceria para que mudemos a concepção de uma obra totalmente pública e fazermos daquela obra uma PPP. Então, precisávamos criar mecanismos para agilizar esse tipo de ação e tomar esse exemplo da Fiol para outros exemplos de obras que já têm um percentual investido no Brasil, estabelecendo aí uma oportunidade para que investidores internacionais ou nacionais possam participar, já que já há 50% de contrapartida do Estado colocados à disposição dessa parceria. Então, são duas questões, Presidente, que eu gostaria de fazer o encaminhamento aqui.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Lasier Martins.

O SR. LASIER MARTINS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RS) - Obrigado, Presidente, Senador Garibaldi.

Em primeiro lugar, eu quero encampar boa parte da pergunta do Senador Roberto Muniz, que, de forma veemente, perguntou aí quem se responsabiliza pelo gigantismo dessa obra, que um dia será realizada aqui, no Brasil.

Agora, eu quero dizer que eu não tenho dúvidas de que essa obra vai sair. Se vai ser já ou daqui a dez anos, eu não sei, mas eu acredito que vai sair, porque a China está no meio.

E nós estamos aprendendo, já há duas décadas, que, onde os chineses põem a mão, a coisa se concretiza. Isso até me faz lembrar um prognóstico, Senador Garibaldi, que foi feito há 200 anos por Napoleão Bonaparte, que disse que, no dia em que o dragão chinês despertasse, o mundo iria tremer. É o que tem acontecido.

E a China está aqui hoje, representada pelo Sr. Bi Qiang, que trouxe, inclusive, o documento completo, o estudo, o traçado, isto é, ele já veio mostrar como é que se vai fazer. É verdade que falta avaliar os impactos da Região Amazônica, mas, se um dia tivemos a Transamazônica, uma obra rodoviária, por que não vamos ter uma ferrovia? É evidente que vai dar, até porque o Brasil está precisando de desenvolvimento e essa obra vai significar um extraordinário desenvolvimento nesse traçado leste-oeste.

Eu, como lá do Sul, fico olhando, com entusiasmo, porque vai ser desenvolvimento brasileiro, mas isolamento gaúcho. Nós vamos ficar longe, mas isso é outra questão. Aliás, entre parênteses, nós, no Rio Grande do Sul, sonhamos há muito tempo com uma obra que também vai desembocar no Pacífico, em Antofagasta, mas que nunca se realizou, que nunca passou de sonho, porque não tivemos o interesse chinês. Que bom se os senhores fossem lá também, Sr. Bi Qiang, fazer um traçado em que se vai chegar pelo Chile. Bem mais barata essa obra que essa monumental Transcontinental de agora. Mas isso é sonho nosso. De alguma maneira, havendo desenvolvimento brasileiro, nós também teremos algum benefício, como um grande Estado produtor de soja e de carnes, mas quem vai ganhar muito com isso aqui vai ser Mato Grosso, que já está em grande desenvolvimento e é o maior produtor de soja do Brasil.

E não é por acaso que a China está chegando a esse projeto, porque a superpopulação chinesa precisa de alimentos. E o Brasil, que é hoje o segundo produtor de alimentos e, daqui a pouco, vai ser o primeiro, vamos dar comida para os chineses. Então, eles querem essa obra. Por isso, eu acho que vai sair. Vai sair, tenho certeza.

Por esse aspecto, nós nos congratulamos com os nossos companheiros destes sete Estados, saindo do Rio de Janeiro e passando por Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre. Que belo desenvolvimento está ali adiante! Quando chegar lá, o Brasil será aquele País do futuro que nós sonhamos há muito tempo, mas, desta vez, porque a China está no meio, e a China, ninguém segura! Nós sabemos disso.

Sr. Bi Qiang, cumprimentos pelo trabalho que V. S^a já nos traz aqui e nos impressiona, porque os senhores já trazem os desafios prontos, com a pesquisa geológica, a sondagem do terreno, a avaliação do impacto ambiental, a viabilidade econômica. Não temos dúvida da viabilidade econômica. É claro, esse projeto vai ser bom para os chineses, para os peruanos e para nós, brasileiros. E obra dessa magnitude os europeus estão acostumados a fazer. Então, por que nós também não teremos? É evidente que vamos ter lá adiante.

Eu apenas fico me perguntando, para encerrar este meu depoimento, Presidente Garibaldi, de entusiasmo como brasileiro e de frustrado como gaúcho, por que não estamos nesse traçado. Que pena! Eu pergunto ao Dr. Dino Batista: o que sobra para nós? Hoje, nós vivemos da exportação via Porto de Rio Grande e chegamos à China com grande quantidade de soja, principalmente, e de outros produtos. Agora, eu tenho impressão de que, embora nos servindo por enquanto desse frete escorçante do transporte rodoviário, resta-nos chegar ao centro, quem sabe atalhando e chegando a Goiás, ou, então, contentar-nos em fazer o nosso transporte particular via rodoviária e via hidroviária, pelo Porto de Rio Grande. Eu cumprimento, mais uma vez, o Sr. Bi Qiang e eu não tenho pergunta a lhe fazer, mas, se o senhor veio aqui hoje, é porque tem perspectivas, assim como os nossos amigos peruanos que estão aqui também nesta destacada reunião da nossa Comissão de Infraestrutura, que marca um gol com esta nossa reunião, Presidente. E eu cumprimento os nossos colegas que requereram esta nossa oportuníssima e empolgante reunião, porque nos mostra um horizonte positivo lá adiante. Não interessa se vai ser daqui a cinco ou dez anos. Eu ouvi falar ali que a primeira parte, o primeiro trecho, que seria Rio Verde-Campinorte no Porto Velho - já é um início -, vai ser para 2025. Não está longe, daqui a nove anos. Eu pergunto para arrematar, agradecendo pela tolerância do tempo que o Presidente está me concedendo: o que o senhor vê como alternativa para o Sul, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, para também usufruir dessa monumental obra?

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Ivo Cassol.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Obrigado, Sr. Presidente.

Sr^{as} e Srs. Senadores, eu fico feliz com a exposição que todo mundo colocou aqui quanto à questão da ferrovia. Essa ferrovia, na verdade, vai interligar o centro produtor de Mato Grosso com Rondônia e Acre, interligando com o Peru, mas o que eu tenho percebido, na verdade, é que é mais politicagem, é mais um palanque político que, na verdade, uma realização. Isso aqui é conversa de bêbado para delegado. Essa é a realidade. Não adianta esconder. Eu sou muito prático. Eu fui Governador de Rondônia. E, quando fui Governador de Rondônia, foram a Vilhena e lançaram a ferrovia de Lucas do Rio Verde a Mato Grosso até Vilhena. Eu falei: "Gente, isso é uma burrice. O que vai trazer de Lucas do Rio Verde para

Vilhena?" Nada. O que tinham de fazer era ferrovia de Sapezal até Porto Velho, o corredor de produção da região norte do Mato Grosso com a região sul de Rondônia, Vilhena, Cerejeiras, aquela região, para levar para Porto Velho e escoar pelo Rio Madeira. Aí, sim, a equipe técnica do Governo acordou, estavam cometendo uma verdadeira burrice, estavam botando, na verdade, a carreta na frente dos bois. Hoje, o que nós vemos?

Quando eu estou falando que isso aqui é um palanque político, é porque lá em Rondônia é isto: eu vejo político de tudo quanto é lado falando da ferrovia; que ela vai resolver, vai trazer progresso. Isso é conversa, gente! É bom? É bom! Mas aí eu quero perguntar: tem interesse do Governo Federal? Não tem. Não adianta. Não tem.

Nós estamos em um país que está querendo emprego. Aí a indústria automobilística de caminhões pesados vai ficar desempregada, porque são 6 mil caminhões que rodam de Sapezal para Porto Velho - são 2 mil na estrada; são 2 mil carregando e descarregando; e 2 mil na oficina, arrumando. Então, são 6 mil caminhões, são 6 mil motoristas.

Bom, a China tem o interesse - e aqui tem um representante da China - quanto ao preço e ao benefício. Antigamente, o frete, para você mandar por navio, era cento e não sei quantos dólares a tonelada. Hoje, se eu não me engano, é US \$30,00 a tonelada. Bom, nós tínhamos só um canal para passar, que era no Panamá. Era difícil, mais caro. Hoje, já tem dois; já se inaugurou mais um. Então, o que eu estou entendendo nisso tudo: que é mais um palanque em véspera de campanha política. Me desculpem! O Governo brasileiro não está conseguindo pagar a conta dos convênios que fez até agora. É o nosso Governo, o nosso Governo brasileiro. Está aqui. Nós temos de ser realistas. Eu sou muito prático, sou empreendedor, sou empresário. Hoje, estou como Senador; amanhã, não estarei. Então, não vou ficar aqui enganando o povo meu, do meu Estado, nem do Brasil. É muito prático, gente!

Vamos falar agora da linha de transmissão do Pará, de Tucuruí, que foi para o Amapá e está indo para Manaus, para o Amazonas. Gente, não estamos conseguindo levar energia para Manaus, que está no sistema isolado! Está aqui o Jorge Viana, que sabe disso. Nós não estamos conseguindo chegar com energia em Manaus por causa da burocracia, porque o próprio Governo não se entende. Nós temos aqui vários ministérios sentados, à mesa. Eu pergunto se tem conversa entre si. Não tem, a não ser no boteco, a não ser na lanchonete, a não ser no restaurante. Fora disso, não tem. O Planejamento fala uma coisa; o Ministério do Meio Ambiente fala outra; a Funai fala outra. Não tem.

Se nós queremos obra estruturante para o Brasil, só temos um caminho: tem de vir de cima para baixo. Tem de existir uma legislação para, quando se planejar com o Governo Federal, com as entidades responsáveis e com os Estados afins, essa obra não tenha empecilho, porque qualquer boi de piranha entra lá, na ponta, entra na Justiça e bloqueia tudo. Olhem as usinas do Madeira, olhem as usinas do Pará; quantas vezes pararam a obra por interesse de uma coisa ou outra? Aqui se para, no Brasil, para fazer uma duplicação em uma avenida. Gente, estamos em Brasília! Estamos cheios de convidados aqui. Até tempos atrás, para irmos ao aeroporto, não podíamos ir naquela baixada, porque tem um parque não sei do que de um lado; tem calango do outro, e não se podia duplicar embaixo. Então, chega-se no nosso eixo principal, no Eixão, na ponta, e afunilava para uma pista dupla. Não se conseguia colocar a terceira pista, porque os órgãos ambientais não permitem.

Então, gente, esse sonho é bonito. Eu também quero ajudar a realizá-lo, mas eu tenho certeza de que, daqui a 20 anos, estaremos conversando a mesma coisa. Daqui a 20 anos, estaremos conversando a mesma coisa - Jorge, é verdade, essa é a minha opinião! É a minha opinião, individual. Eu sou Senador e tenho o mesmo direito de qualquer outro de colocar a minha posição.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - É claro.

O SR. IVO CASSOL (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Eu não gosto de enganar ninguém. Eu não gosto de iludir ninguém. É ótimo, se acontecer isso, é ótimo! Mas eu pergunto: o Governo Federal tem interesse? Não tem. Nem o Governo anterior, nem o Governo atual, que está aí, porque antes era tudo junto. Era tudo a mesma coisa. Só mudou o nome, mas é tudo a mesma panela.

Então, a realidade, Presidente, é muito franca. O projeto é importante. Não adianta o pessoal, na beira da BR, pensar: "É Rondônia que vai ganhar com a ferrovia, blá-blá-blá." Esquece! Entendeu? Vai é desempregar muita gente. Muita gente, na beira da BR - restaurante, borracharia, oficina, a indústria em São Paulo -, vai deixar de vender?

Então, por mais que os chineses tenham interesse, eles também fazem conta. De burros eles não têm nada. Eles precisam de alimentos; nós temos. Eles precisam de minério de ferro; nós temos. Rondônia também tem. Era importante que isso acontecesse. Mas com o que eu não posso pactuar é ver político do meu Estado, a cada 15, 20 dias, fazer discurso lá, dizendo que "a ferrovia... a ferrovia... a ferrovia...". E nós não estamos conseguindo pagar a conta do dia de hoje. Não estamos conseguindo arrumar a BR-364. Está aqui o Jorge, que sabe a dificuldade que tem para chegar ao Acre. Para nós podermos fazer a nossa ponte para ir ao Acre, quanto trabalho nós tivemos! Quantas ações na Justiça nós tivemos!

Quantas vezes nós brigamos para conseguir uma licença! Então, uma das coisas que emperra esse Brasil, infelizmente, é a burocracia que o próprio Governo do PT, do PMDB e de todo mundo criou neste Congresso Nacional. Essa é a realidade. E hoje, para se conseguir uma licença, tem dois puxando para frente e dez puxando para trás.

Se acontecer de vocês investirem de verdade, eu vou ficar feliz, mas eu pago para ver isso. No que depender de mim, como Senador da República, podem contar. Vocês terão o meu voto, terão o meu apoio para liberarem projeto, liberarem infraestrutura. É como o Wellington falou: como é que está esse projeto? Ele está no papel? Ele está na prática? Foram lá *in loco* ou fizeram pelo Google? Ou fizeram como muitos desses projetos que existem, andando por aí? Está aqui o meu colega, Senador da Bahia. Se lá, no Nordeste, foi lançada a ferrovia naquela região há quantos anos, e nós estamos aqui hoje vendo que só se inaugurou um pedaço. Falta outro pedaço. Falta a maioria. Falta dinheiro. Está toda parada.

Então, gente, vamos primeiro terminar o que está aí, vamos primeiro terminar o que se começou, para depois nós falarmos do que nós podemos fazer para frente. Caso contrário, o resto aqui é bom discutir, tomar um uísque ou um refrigerante, o outro conversa disso, e vamos planejar para o futuro. Vamos sonhar bastante, mas não vamos enganar o povo com a realidade, pois isso não será um passe de mágica, porque ninguém tem a varinha mágica para isso.

Então, quero agradecer a oportunidade, Presidente. E me desculpe a franqueza, mas o meu estilo é assim mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Hélio José.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Cumprimento o nosso Presidente, S. Ex^a o Senador Garibaldi Alves, cumprimento o nosso Vice-Presidente do Senado, Senador Jorge Viana. Eu queria cumprimentar também o Anderson Lessa, da EPL, e dizer que a EPL precisa atuar mais, apresentando realmente os projetos de logística. Não é possível, Anderson, a EPL, como naquele negócio do PIL 2012, que ficou no papel, não andou nada. Então, a EPL tem de ser mais protagonista. Se ela está precisando de mais servidores públicos, coloque para o Governo que precisa de mais servidores públicos para atuar. Então, quero cumprimentar a EPL, dando este recado a você. Estou solidário, acho que a EPL é uma boa empresa e ela tem condições de nos ajudar a viabilizar as coisas. Mas ela tem de colocá-las no papel, porque, sem planejamento, nós não vamos ter obra nenhuma realizada, a tempo nenhum. Então, como Presidente da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura que sou, tenho de apoiar essa obra, porque ela é importante. E nós, servidores públicos, temos de viabilizá-la da melhor forma possível, em todos os níveis, no projeto, em como financiá-la e como executá-la, para que ela aconteça um dia. Sem isso, nós não vamos chegar a lugar nenhum.

Cumprimento o Mário Rodrigues Júnior, Presidente da Valec. A Valec realmente é isto, Mário. A gente tem aqui uma noção disso, quando as ferrovias não andam, quando as coisas não saem do papel, sendo que, no Brasil, é fundamental a importância do modal ferroviário para tirar esses caminhões da estrada, que causam acidentes, que destroem as nossas rodovias, tornando as coisas praticamente inviáveis em vários lugares. E fazendo um transporte mais barato, não uma ferrovia para o transporte ficar com o mesmo preço, igual eu vi aqui, mas uma ferrovia para ficar mais barato o preço. Então, a gente precisa unificar com os empresários.

A Valec precisa ser mais protagonista neste modal porque ela foi criada para isso. E a gente precisa ver como ajudar a Valec a sair dessa situação em que se encontra.

Cumprimento o Hailton Madureira, da Sepac, do Ministério do Planejamento. É uma área onde a minha carreira, que é a de Analista de Infraestrutura, deveria estar toda centralizada, nos 15 ou 20 ministérios que atuam na infraestrutura nacional, porque a nossa carreira faz todos os projetos e deveria ser mais valorizada, ser mais colocada no cenário e com mais possibilidade de poder se projetar. Nós, engenheiros, é que devemos colocar como o projeto deveria sair, e não os cargos A, B ou C de apadrinhados políticos que não conhecem a engenharia, que não têm condição de encaminhar, muitas vezes ocupando a burocracia e atrapalhando os projetos a andar ou fazendo negócio.

O governo passa e o Estado fica. Nós somos Estado, porque nós somos servidores públicos e nós precisamos projetar para o processo andar. Nós, aqui, servidores públicos, igual ao Hailton e outros nossos colegas que estão lá, precisamos, de fato, colocar o dedo na ferida e apontar. Eu pensei que esse Ministério que o Moreira Franco estava colocando seria para centralizar todas as questões, realmente, da infraestrutura, e fazer acontecer, mas ele vai ficar mais só na parte da articulação. Então, vai caber ao Ministério do Planejamento, via Sepac, que tem uma carreira transversal, competente - e tem compromisso deste governo para resolver o problema dessa carreira sobre a questão de ter ficado fora da MP 440. Esse governo tem que enviar medida provisória para resolver a questão da carreira da infraestrutura. Estou aguardando aqui e até agora não enviou. Foi compromisso feito. A gente precisa realmente ter condições de mostrar os projetos de obra para esse nosso País. Então, eu acho que a Sepac tem que ser mais protagonista, tem que unir mais as pessoas para poder atuar.

Cumprimento o Dino Antunes, do Ministério dos Transportes. É um Ministério bom, Dino, vocês estão com um bom Ministro. Estavam com um outro bom Ministro. O que vocês precisam, também, é demonstrar para este País que as grandes obras de transporte, seja a hidrovía, seja a ferrovia, que facilitam colocarmos cargas mais baratas nos portos, precisam ter

prioridade. Precisamos discutir isso com mais afinco. Vocês estão com um quadro de profissionais... Só da minha carreira vocês têm lá quase 130 profissionais e engenheiros da mais alta qualificação para ajudá-los a realmente tirar as coisas do papel. E precisam, de fato, estartar essas questões. Quero dizer para você que eu estive com o Lessa em duas ou três oportunidades, estou junto nessa luta, acho que é um Ministro novo, dinâmico e que a gente tem condições de executar.

Bi Qiang, a China tem que parar de só especular, tem que investir de verdade. Eu acho que o seu projeto aqui é um projeto bom, mas a China tem que chegar e dizer: “Temos o dinheiro, vamos executar, vamos fazer parcerias e vamos fazer, realmente, acontecer.” Não podem ficar só especulando, depois cair fora e deixar as coisas aqui. Na maioria das vezes fala-se que a China só especula e não executa. Lá no seu país vocês executam e são rápidos, são rápidos para executar. Então, aqui, nós queremos essa parceria com vocês e queremos agilidade para podermos fazer, porque essa obra aqui é muito importante para o Brasil, é muito importante para o Peru e é muito importante, também, para a China, para podermos ter outro norte, outro canal de encaminhamento da infraestrutura e também das mercadorias, não ficar dependendo tanto dos outros que estão sob o controle de outros países.

Então, para o Brasil, para o Peru e para a China essa parceria é muito importante para as questões políticas mundiais, a geoeconomia política mundial. É importante a China fazer, ela tem dinheiro, tem condições de executar e o Brasil tem uma mão de obra qualificada que pode ajudar nessa parceria para fazer as coisas acontecerem.

As questões que a minha assessoria sugeriu e que eu quero fazer são as seguintes. Por meio da Ferrovia Transcontinental pretende-se ligar o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, a um porto a ser construído no Peru. O trecho entre Campinorte, no meu Estado, que é Goiás, e Vilhena, que é Rondônia, com aproximadamente 1.641km de extensão é denominado Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), sendo o Centro-Oeste o centro de produção da soja em nosso País. A construção da FICO fazia parte do Programa de Investimento em Logística (PIL), lançado pelo Governo Federal em 2012 - só que não saiu do papel -, mas até hoje sequer foi definido o modelo de outorga a ser adotado para a construção e para a operação da malha ferroviária brasileira.

Então, nós, servidores públicos, precisamos definir esse modelo de outorga. Está aqui Valec, está aqui Sepac, está aqui o Ministério dos Transportes, está aqui a EPL. Nós precisamos unir esforços, conversar entre nós. Nós, servidores públicos, nós, o Estado e resolver essa parada, porque nós estamos ganhando, sendo pagos pelos impostos brasileiros para isso. Vamos dar aumento, vamos enfrentar a discussão, e os empresários ontem bateram pesado no Henrique Meirelles para não nos dar aumento, mas estamos defasados há tantos anos, e vamos enfrentar isso e aprovar aqui todos os PLCs do aumento porque é justo o aumento para o servidor público, mas o servidor público tem que dar respostas para poder fazer o Estado apresentar o que tem que ser feito. Então, nós, nossas carreiras, precisamos executar isso.

O trecho da Ferrovia Transcontinental em estudo abarca também o trecho da FICO, e a FICO será objeto de outra outorga? Essa é a pergunta que eu quero fazer. Se o trecho da Transcontinental abarca a FICO e se a FICO será objeto de outra outorga. Queria essa resposta.

Caso o projeto seja executado de forma desagregada, como será orientada a ordem de construção dos trechos em direção ao Pacífico e em direção ao Atlântico?

Quais serão as prioridades que nós daremos nesses trechos? Porque igual ao nosso nobre Senador Lasier e o nosso Senador Roberto Muniz aqui colocavam, nós temos que ter prioridades, porque nós não conseguiremos fazer tudo de uma vez só, mas como nós temos poucas malhas de integração necessárias com outros... Por exemplo, o Sul está integrado nesta ferrovia, tranquilo. É só nós fazermos a malha de interligação do Sul. Quer dizer, precisamos ter prioridades, e eu gostaria de saber sobre isso.

A bitola da malha ferroviária do Peru internacional é de 1.475mm. Não é a mesma adotada no Brasil, que é larga, de 1.600mm. Como será feita essa interconexão dessas duas bitolas diferentes? Vai ser um problema e nós precisamos saber sobre essa questão da interconexão e por que não - até complemento aqui, a minha assessoria que não colocou - a ferrovia brasileira, especificamente, na parte da Transcontinental, se a bitola é de 1.600? Porque ela poderia fazer, sim, ter intercâmbio com as outras ferrovias brasileiras de outra forma, para não termos essa despesa enorme, quando tiver que se fazer a conexão entre a 1.600 e a 1.435, que é a do Peru. Uma - e vice-versa - deveria ser igual à outra.

Como será feita essa interconexão eu já perguntei.

A necessidade de construção da estação de transbordo de carga não aumentaria demasiadamente o custo do transporte? Isso, porque nós teríamos que pegar um trem aqui, tirar tudo desse trem, passar para outro, para poder continuar a viagem. Quer dizer, isso vai ficar num preço absurdo. Nós precisamos ver isso.

Está terminando, última pergunta. Segundo os estudos de demanda, qual será o fluxo de carga em direção a cada um dos portos interligados? O Porto de Açu está apto a receber essa carga? Em que medida será necessária a sua ampliação?

Então, são objetos que precisamos ver, nós, engenheiros e nós, aqui, da Frente da Infraestrutura Nacional, que fizemos ontem um seminário grande, Brasil e Holanda, sobre a questão das hidrovias, no Nereu Ramos, da Câmara. Como nós, Estado, vamos ajudar o governo a sair desse imbróglio, para não ficar nisso que o Senador colocou, ou seja, só se falando que é ação política.

Obrigado.

Por favor, tire cópia e passe para ele.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos conceder a palavra ao nosso Deputado Leo de Brito, do Acre.

O SR. LEO DE BRITO (PT - AC) - Sr. Presidente Garibaldi, gostaria de agradecer estar usando a fala e de fazer uma saudação também à Frente Parlamentar, na pessoa do Senador do meu Estado, Senador Jorge Viana, saudando todos os expositores que estão contribuindo para este momento.

Embora vejamos ceticismo, acredito que temos que acreditar e buscar avançar nesse projeto, que é um projeto ousado e de grande relevância para o Brasil, para a China, para a América do Sul, para os vários Estados da Federação. Não é à toa que estamos tendo uma audiência grande, inclusive, de Senadores aqui.

Sou Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara, e temos acompanhado várias obras pelo Brasil. Inclusive, estivemos recentemente na ponte sobre o Rio Madeira, que é o último elo de interligação da BR-364, que começa em Minas Gerais e que termina lá em Cruzeiro do Sul, por onde, inclusive, vai passar... Foi a alternativa escolhida no estudo apresentado pelo Bi Qiang, aqui - acompanhados os Jogos Olímpicos.

Também vamos fazer neste ano um seminário de fiscalização e controle, cujo tema serão exatamente as parcerias e os investimentos, que têm a ver, também, com a temática que estamos trabalhando aqui.

E, obviamente, como estamos falando da ferrovia, existe o grande desafio, que é o das obras de infraestrutura na Amazônia. Desde o Tratado de Cooperação Amazônica, de 1978, a iniciativas como a iniciativa ISA, sempre se previu esta questão da ligação dos diversos modais relacionados exatamente a esse trecho Acre-Peru, a essa interligação, sobretudo visando à questão econômica.

Quero me associar ao Senador Jorge Viana, porque essas iniciativas sempre estiveram ligadas à exportação de *commodities*. E é fundamental que tenhamos um olhar diferenciado, também, em relação à agregação de valor dos produtos locais. Então, acho que essa preocupação que foi passada aqui pelo Senador Jorge Viana é muito importante.

E vejo que, para o meu Estado do Acre, o estudo trazido pelo Sr. Bi Qiang traz uma boa notícia, porque até recentemente se estava pensando em alternativas que não passavam pelo Acre, mas é fundamental: não dá para pensar essa ferrovia, que é chamada de Bioceânica ou Transcontinental, sem esta questão da passagem pelo Peru, e as três alternativas, tanto a central, quanto a sul e a norte, passam pelo Estado do Acre.

Então, quero ressaltar esse aspecto e dizer que, inclusive, o Estado do Acre hoje entra fortemente na produção sobretudo de peixes.

Recentemente, um representante do governo chinês esteve conversando com o Governador Tião Viana. Eu estava presente a essa conversa, e nós colocamos o interesse do Acre também nessa relação de exportação com a China.

Aí finalizo, Sr. Presidente - nós queremos retornar à Mesa -, falando sobre a importância do que foi apresentado pela Valec e também pelo governo chinês, relacionado aos aspectos ambientais e também das comunidades tradicionais.

Nós vimos que isso está sendo levado em consideração. Falo isso, porque muitos dos Parlamentares aqui se apresentaram céticos em relação a isso.

Eu cito o exemplo da BR-364, por onde provavelmente passará a ferrovia até Cruzeiro do Sul. Nós fizemos um processo de licenciamento ambiental e foram feitas, realizadas as obras. Então, é possível fazer, sim, obras na Amazônia, obras que seriam feitas de maneira correta do ponto de vista da viabilidade econômica e social, mas também se levando em conta os aspectos ambientais. Aliás, nós já temos a rodovia.

E, claro, sabemos que, sobre os impactos, os estudos mostram que, no caso das ferrovias, os impactos ambientais são infinitamente inferiores do que no caso das rodovias na Amazônia. Então, nós já vamos utilizar, inclusive, o que já se tem de estudos relacionados à própria BR-364, porque, pelo que vi, a alternativa norte passa exatamente pelo eixo da BR-364, e acredito que isso vai facilitar.

Estou acreditando muito e estou associado a esse grande movimento, para que tenhamos esse empreendimento sendo realizado.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Deputado Leo de Brito e concedo a palavra...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - ... ao Sr. Mário Rodrigues.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Pela ordem, o Senador Jorge Viana pede a palavra.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu acho que, na condição até de Vice-Presidente da Casa e de colega de tantos Senadores, sei que os senhores todos compreendem que estamos num Parlamento, em que temos visões diferentes e posicionamentos diferentes.

Eu queria até, se for o caso, pedir desculpas por conta de algum mal-entendido. Mas nós estamos diante de um projeto que é fruto de documento firmado entre o Estado brasileiro, o governo da China e o governo peruano. E isso independe da vontade até de setores, de um ou outro. É parte da vida nossa, aqui, o debate acalorado, com isso convivemos todos os dias, mas temos uma Frente Parlamentar Mista de apoio a esse projeto, que passa de 200 Parlamentares. É quase uma unanimidade no Congresso brasileiro o apoio a um projeto como esse.

É óbvio que alguns são mais céticos, cobram um pouco mais uma coisa ou outra, isso faz parte. Mas devo dizer... Falei aqui claramente, e há também a compreensão dos técnicos do Governo que estão aqui, da própria Valec e do Ministério dos Transportes.

Esse é um projeto que, para se viabilizar, tem no governo chinês um fator determinante, a sua intenção de ser parceiro, de ajudar. Desde o começo isso está colocado assim.

E acho que nós estamos hoje vencendo uma etapa importante. Eu queria até que fosse tornado público qual o custo que esse projeto já teve agora, no estudo de viabilidade, porque há dinheiro já sendo gasto, há orçamento, há técnicos trabalhando, e não é um projeto qualquer, dá-se consequência a uma cooperação. Ninguém pode acreditar que o presidente chinês e, depois, o primeiro-ministro chinês vão vir ao Brasil firmar documento como se fosse uma brincadeira. É algo muito sério, é algo importante.

Obviamente que a viabilização de uma obra como essa requer um conjunto de variáveis, mas nós estamos hoje aqui na Comissão de Infraestrutura do Senado... Eu estou muito otimista, muito agradecido a todos os que trabalharam, porque nós estamos vencendo uma primeira etapa. Está sendo apresentado hoje o primeiro estudo de viabilidade desse projeto que é tão importante e complexo.

Temos muito trabalho pela frente, mas eu acredito que o primeiro passo está sendo dado aqui na figura - inclusive presidindo aqui a Comissão de Infraestrutura - do nosso Presidente Garibaldi Alves.

Era só um pequeno ajuste. É normal para nós todo dia haver esses debates. A condução desse projeto é responsabilidade do Estado brasileiro, não é nem do Governo do Brasil, é do Estado brasileiro, e nós, Parlamentares, estamos juntos. O Congresso Nacional - falo como Vice-Presidente da Casa - está assinando embaixo, porque todos os acordos internacionais são cancelados pelo Senado Federal e pela Câmara dos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Sr. Dino Antunes, representante do Ministério dos Transportes.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Senador Garibaldi, obrigado pela oportunidade.

Foram colocados vários questionamentos, mas só o questionamento do Senador Wellington já seria fruto de uma semana de discussões.

Eu queria primeiramente deixar claro, principalmente para o Senador Roberto Muniz, que colocou esse questionamento, que quem coordena a política de transportes é o Ministério dos Transportes - hoje Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Então, a pergunta foi colocada claramente: quem coordena essa discussão? Eu represento aqui o ministério que coordena esse projeto dentro do Governo Federal. Isso tem que ficar muito claro.

É lógico que, dentro do Governo, nós não trabalhamos isoladamente. Foi feito um convite a diversos subsetores - a gente chama, em geral, de Sistema Transportes. O Sistema Transportes hoje é mais amplo, inclusive foram adicionados a aviação civil, os portos e as suas agências reguladoras. Mas, mesmo antes dessa inclusão no nosso ministério, a gente já chamava de Sistema Transportes, onde Valec, ANTT, EPL, cada ente desse já tinha o seu papel.

O Senado poderia ter convidado para hoje ser simplesmente o par do nosso companheiro chinês que está à mesa o Sr. Anderson Lessa, que representa a parte brasileira que está realmente executando o estudo técnico, ou seja, a mão da engenharia. Agora, a coordenação de todo esse processo é do Ministério dos Transportes. Tenho certeza de que o próprio

Ministério do Planejamento não se furta a acompanhar essas discussões e, quando convidado, a também participar desse tipo de discussão.

Mas só queria deixar claro que, se for o objetivo do Senado ter simplesmente uma discussão mais técnica, o nosso colega Anderson vai poder suprir todas as necessidades que forem colocadas pelos Senadores.

Se for colocada a discussão de um nível mais estratégico e político, aí, realmente, como a coordenação é do Ministério dos Transportes, eu agradeço que o Ministério continue sendo chamado à mesa para que possa se posicionar, já agradecendo toda a deferência que foi feita pelo Senador Hélio José aos nossos Ministros.

O SR. ROBERTO MUNIZ - Só como sugestão, Dr. Dino: já que você assumiu a coordenação, você poderia mandar para cá uma matriz de responsabilidade com a responsabilidade e os prazos de todos os entes que fazem parte dessa Mesa. Ficaria mais fácil para todos os Senadores aqui fazerem o acompanhamento dessa programação porque você estabeleceria, como coordenador que se colocou, qual seria o papel de cada um, o que cada um está fazendo, o cronograma estabelecido para cada entidade. Acho que fica mais fácil para a compreensão de todos, porque, senão, fica parecendo que é uma colcha de retalhos, e a gente não consegue ver o todo. Então, você, como coordenador, manda para cá a matriz de responsabilidade e, aí, em algum instante, a gente vai chamando um ou outro, sempre com a sua presença.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Não há problema algum. Eu acho que esse é o tipo de elemento que traz maior facilidade para o trato.

É óbvio que algumas das competências estão estabelecidas em lei, mas, no caso concreto, a gente tem um acordo internacional tripartite que estabelece também essas competências de forma clara. A gente pode não só enviar cópia do acordo como também desenhar como ficou essa matriz de responsabilidades, que vai facilitar esse trato.

Eu costumo dizer que, se há alguma dúvida na comunicação, a comunicação de alguma forma não foi bem feita, não é nenhum problema do emissor nem necessariamente do receptor. A comunicação não se estabeleceu, e a gente se dispõe a fazer essa matriz sem problema algum.

Aproveitando o retorno do nosso Senador Hélio José, quero agradecer os elogios. Certamente nós temos tido bons ministros e realmente necessitamos de um apoio muito grande aqui nesta Casa, na Câmara dos Deputados também, para dar as devidas prioridades aos projetos de infraestrutura.

Foi colocado aqui pelo nosso colega Guilherme Bianco, do Planejamento, o montante de investimento que temos, de apenas 2% do PIB, sendo que os nossos companheiros, outros países irmãos, investem muito mais - nossos companheiros chineses, por exemplo, investem muito mais em infraestrutura. Nós somos um país que, realmente, pela nossa carteira de produção, precisa investir. Temos que investir pesado em infraestrutura e contamos com esta Casa para nos apoiar nesse sentido.

Foram colocados aqui alguns questionamentos mais de ordem técnica - por exemplo, a conexão entre bitolas, a demanda, a questão do Açú -, toda a lista de questionamentos do Senador Wellington Fagundes, que mostra que ele realmente está acompanhando bastante também o projeto. Grande parte das questões que ele colocou são questões de primeira ordem nas discussões que temos tido com os nossos companheiros chineses e peruanos. Isso mostra que realmente ele está muito antenado nos pontos fulcrais da nossa discussão. Eu acho que podemos encaminhar essas respostas, porque realmente são diversas.

Senador Lasier, eu agradeço toda a fala do senhor. Realmente, o Rio Grande do Sul não está exatamente na rota dessa Bioceânica. Na verdade, já tivemos outras...

(Interrupção do som.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - No meu caso, eu queria que o Rio Grande do Norte estivesse... *(Risos.)*

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Com o Rio Grande do Norte ficaria um pouco mais complicado, Senador, mas a gente tenta também fazer a conexão. *(Risos.)*

No caso do Rio Grande do Sul, a gente realmente já teve outras discussões sobre outras rotas bioceânicas. As características dessas rotas são bastante diferentes, a iniciar pelas próprias demandas que a gente está trabalhando nessas rotas.

A rota dessa Bioceânica que hoje discutimos tem o objetivo claro de escoamento da grande fronteira agrícola que hoje se coloca no País, que é realmente a produção mato-grossense e também rondoniense, ou seja, é a saída norte. Então, ela realmente se estabelece em outro contexto.

Já no Rio Grande do Sul - o senhor colocou "O que resta para o Sul?" -, eu queria lembrar - depois o Mário poderia falar um pouco mais - que a gente espera que futuramente a Ferrovia Norte-Sul se conecte a toda essa malha que está incluída aí, inclusive a Bioceânica. Planejamos que ela tenha continuidade no Sul, indo até o Porto do Rio Grande. Seria realmente uma integração nacional da malha ferroviária, o que vemos com bons olhos.

O Senador Ivo Cassol coloca de forma bastante contundente as dúvidas que há em relação a isso, e realmente são dúvidas pertinentes, porque trabalhar com ferrovia não é fácil, envolve investimentos vultosos e envolve vontade. Em relação à vontade, é necessário que realmente esta Casa nos ajude, para que consigamos colocar o que hoje é simplesmente vontade em ação, em obras.

Muitas vezes o meu filho me pergunta em que eu trabalho, e eu digo que eu trabalho com reuniões e papel. Eu não trabalho com reuniões e papel, eu quero fazer ferrovias, eu quero colocar trilhos. Então, o nosso objetivo é realmente colocar trilhos para funcionar e trem operando. A gente conta também com esta Casa para nos ajudar nessa tarefa.

Mário, se você puder me ajudar...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Sr. Mário Rodrigues, Presidente da Valec.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - O Dino colocou o que eu colocaria. Hoje, aqui, a Valec, como a EPL e o Dino, a gente representa o Ministério dos Transportes. A Valec é uma empresa concessionária do Ministério dos Transportes. Então, cabe à Valec hoje o desenvolvimento de projetos e construções de ferrovias, como cabe à Secretaria toda a parte da montagem da execução de tudo isso.

E a EPL, agora que saiu do Ministério dos Transportes e passou para a Secretaria Especial, que é comandada pelo Ministro Moreira Franco, ela está dando suporte, mas, com certeza, faz parte de todo o desenvolvimento dos nossos projetos.

Eu vou dividir por etapas.

Eu gostaria de frisar muito bem o que foi colocado aqui. Se hoje se decidisse que essa ferrovia seria uma obra pública, a Valec colocaria na rua essas licitações de dois trechos em um mês. Nós teríamos condições de colocar o terceiro trecho no meio do ano que vem. Então, hoje, nós temos projeto, temos estudo de viabilidade pronto. É lógico que, pela realidade do nosso País e pela necessidade imensa de recursos para infraestrutura, não se discute hoje ser uma obra pública. Tanto que estamos criando e buscando alternativas e interesses em haver uma participação de PPP, buscando a iniciativa privada.

Outra coisa que eu quero frisar muito é que esse estudo dos chineses teve total apoio do Ministério dos Transportes, que colocou *in loco* equipe da Valec, equipe da EPL. Os chineses utilizaram todas as nossas informações, os nossos estudos e os nossos projetos para chegarem a um estudo de pré-viabilidade. Nós não temos ainda uma definição dos chineses e não há a data ainda, eu acho, de quando eles vão chegar e apresentar assim: olha, é isso, precisamos disso, vamos dimensionar isso. Só com tudo isso teremos condições de fazer uma modelagem, vendo a necessidade de cada um. Então, a Valec participou e deu todo suporte - e damos até hoje - aos chineses.

Quanto à...

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. *Fora do microfone.*) - Qual é o custo do estudo de viabilidade?

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - O custo eu não tenho aqui, Senador, mas eu passo isso. Não sei se a EPL já tem uma ideia...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Então, com referência à Fico (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste), hoje, qual é a posição da Valec? Realmente, de Vilhena até a fronteira, a Valec não fez esses estudos, não se contratou, até porque - repito - não será uma obra pública. Não caberia hoje a gente fazer investimento se a gente está construindo outra solução. Inclusive, os chineses fizeram esse pré-estudo dessa pré-viabilidade até a fronteira com o Peru.

Quanto à Fiol, Senador, o senhor veja que há dois cenários. Uma parte da ferrovia, que é a Fiol 1, estamos com 70% dela pronta; a outra, 10%. Por que 10%? O principal motivo é que essas obras foram paralisadas pelo TCU e só foram retomadas em 2015. Infelizmente, em 2015, nós tivemos todo um cenário de cortes e reduzimos violentamente as obras - nós não paramos.

Até março deste ano, a gente tinha quatro meses de atraso de pagamento aos empreiteiros. Hoje a Valec está zerada, está totalmente em dia com as empreiteiras, com a execução das obras. Estamos, a partir de julho, readequando o nosso cronograma de execução, implantando um ritmo muito melhor na obra, sendo que Fiol 1 é prioridade e Fiol 2 ainda não é prioridade.

E imagine, Senador, se a gente tivesse a Fiol pronta hoje. Nós não temos o Porto de Ilhéus feito, que é uma responsabilidade do Governo da Bahia, e ainda não temos a ligação com a Norte-Sul, que é onde a Valec já tem o projeto, já tem o licenciamento. Isso também vai ser margem para a gente criar como é que se vai construir essa segunda parte, porque hoje não cabe em obra pública.

O Governo da Bahia, junto com a gente e até com os próprios chineses, está tentando construir uma equação para que haja até a possibilidade de eles tocarem a Fiol com a gente, aportando recursos e assumindo a construção do Porto de Ilhéus. Infelizmente, o Porto de Ilhéus estava muito em função do minério da Bamin, que teve um corte, uma queda de preço violenta. A Bamin aplicaria um recurso, mas ela simplesmente recuou, porque o preço do minério despencou.

Então, nós temos equações dentro da Fiol para as quais temos que estar nos preparando. O porto é condição *sine qua non* para a ferrovia funcionar e, depois, a ligação da Norte-Sul. Você vai pegar a parte de grãos lá em cima e a parte de minério aqui embaixo.

Aumentaremos a evolução e a capacidade de execução das obras, principalmente na Fiol 1, a partir de julho. E a extensão sul, que é outra obra que já faz parte do programa de concessão, a Valec concluirá em julho do ano que vem. E repito: com alta qualidade de execução.

Eu acho que é isso.

Ah, quanto à questão do Rio Grande do Sul: já está concluído o EVTEA, que apresentamos já em 2015. Junto com o Ministro anterior, fomos a todos os Estados, apresentamos o estudo para o Paraná, para Santa Catarina e para o Rio Grande do Sul. A ideia é a continuação de hoje, parando, para ligar até o Porto do Rio Grande do Sul.

(Soa a campanha.)

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Lógico, é outra questão que vai demandar um grande investimento. Inicialmente, depois dessas nossas apresentações, tentou-se fazer emenda de bancada dos três Estados, para que se pudesse contratar já o projeto básico. Infelizmente, isso não avançou, mas está na nossa meta. Inclusive, estamos preparando uma nova apresentação para tentarmos depois buscar como vamos implantar essa ferrovia.

Então, eu quero agradecer a todos.

Presidente, eu vou ter que me ausentar porque tenho uma consulta médica. O Diretor de Operações da Valec, Marcus Expedito, poderá me substituir aqui.

Agradeço a todos e estou à disposição. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Eu cumprimento V. S^a e agradeço a sua presença aqui. O Diretor é muito bem-vindo.

Passo a palavra ao Sr. Anderson Lessa para que ele possa fazer, resumidamente, a sua exposição. Vamos tentar concluir esta audiência.

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Senador, obrigado.

O Senador Garibaldi fez uma observação para mim, disse que o ambiente da discussão mais política é exatamente este. Eu não estou muito acostumado com isso porque sou técnico. Então, vou procurar falar um pouco mais do que conheço.

Primeiro, eu realmente parablenizo o Dr. Bi Qiang pela apresentação, o seu sucesso é o nosso sucesso. Essa apresentação foi fechada a oito mãos na EPL, na sexta-feira, para ser encaminhada ao Senado e contou com a participação, obviamente, da própria CREC, da EPL, da Valec e do Ministério dos Transportes - se eu me esqueci de alguém, perdoe-me.

Com relação à governança do projeto, o Dr. Dino já deu a resposta, mas eu gostaria só de ratificar. Como eu falei no início, existe um grupo trilateral, que é o grupo mais estratégico, representado pelos Ministérios dos Transportes dos três países. Então, eles têm essa incumbência em um nível mais elevado, na coordenação dos estudos, e, em um nível mais operacional, mais técnico, nós temos a CREC pelo lado chinês, como coordenador, inclusive, dos estudos, e nós temos a EPL pelo lado brasileiro. E volto a dizer: não somente a EPL tem participado nessa condução, eu quero frisar muito a participação da Valec desde o início da discussão, a participação do Ministério dos Transportes, a participação do Ministro Passos, que já não está aqui conosco, desde o começo, o acompanhamento do MPOG no processo. Enfim, o estudo tem uma série de pendências ainda. E agora, na parte da tarde, às 14h30min, já temos uma reunião com a equipe da CREC, que está aqui, para a continuidade das discussões.

Então, em termos de capacidade técnica do lado brasileiro de conduzir, de elaborar, de participar de um empreendimento desse, eu, como Coordenador Ferroviário da EPL - creio que já tenho bastantes horas de voo, de discussão com os colegas chineses e com os colegas peruanos -, me sinto muito à vontade para dizer que há extrema boa vontade, há um empenho, há compromisso, do nosso lado, de fazer esse estudo o melhor possível.

Sentimos muito não ter conseguido cumprir o prazo que constou do memorando de impedimentos, mas, enfim, diversas dificuldades já foram colocadas aqui no grupo aos senhores e realmente essa discussão não é muito fácil. Eu acho que a equipe da CREC, que está aqui presente, o corpo técnico da CREC, pode avaliar muito bem qual é a participação do lado brasileiro e do lado peruano dentro do processo. E vou ser bem categórico aqui com os senhores: vamos sair do outro lado desse túnel, vamos apresentar os estudos. Podemos ter divergências técnicas com um lado, com outro, faz parte, mas vamos sair do outro lado desse túnel.

Então, agradeço a oportunidade, agradeço ao Senador. Eu partilho do espírito do Senador Jorge Viana. Eu acho que são importantes eventos dessa natureza. A discussão é sadia. Queremos que o estudo de pré-viabilidade seja submetido a um crivo público realmente. Essa é uma ideia também que o próprio Ministério já defende na condução do processo. E ratifico novamente a parceria da EPL, da Valec, do Ministério dos Transportes, do MPOG e do Itamaraty para fazer o estudo acontecer; e novamente a parceria do Brasil, China e Peru (EPL, CREC e Departamento de Ferrovias Peruano) empenhada em realizar esse estudo.

Novamente, muito obrigado, Senador Garibaldi, pela oportunidade de estar aqui.

Estamos à disposição também na EPL.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra, o Dr. Guilherme Bianco, do Ministério do Planejamento.

O SR. GUILHERME BIANCO - Sr. Presidente, se me permite, tenho somente alguns pontos aqui para concluir a minha participação na reunião.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer o convite.

Em relação ao que o Senador comentou sobre a presença do Ministério do Planejamento aqui nesta Mesa, afirmo que este Ministério, como ministério central, participa desta Comissão para ajudar a realizar a articulação de um projeto de infraestrutura dentro do Governo Federal. Na nossa visão, como já disse anteriormente, não é apenas um projeto de ferrovia, mas, sim, um projeto de desenvolvimento regional. Precisamos articular com os outros ministérios e tentar trazer a esse projeto várias situações que o tornem mais atrativo. Então, é para isso que estamos nesta Mesa.

Quanto à estruturação do projeto, já cansamos de observar projetos de obras não serem concluídos. Portanto, desta vez, eu acredito que estejamos agindo de maneira correta, ou seja, estamos realizando estudos de viabilidade, debates junto à sociedade, debates com o setor privado. E é isto que precisamos fazer: adotar premissas ainda no início de projetos.

Sobre o comentário do Senador Hélio, aproveito para mencionar que também sou Analista de Infraestrutura. É uma honra ter V. Ex^a neste Parlamento defendendo não só a carreira, mas também a infraestrutura - estamos aqui para defender a infraestrutura nacional. Então, isso é importante, é visão de Estado, é claro -, sempre uma visão de Estado.

E peço também aos Srs. Senadores aqui presentes o apoio a projetos de lei que por esta Casa passam no sentido destravar e desengargalar a nossa infraestrutura. Precisamos disso; o Brasil precisa disso. Precisamos de emprego e desenvolvimento social.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Sr. Bi Qiang, da CREC.

O SR. BI QIANG (*Tradução simultânea.*) - É uma honra participar do estudo de viabilidade da Transcontinental.

Já temos 60 anos de história. A CREC tem feito estudos para 40 mil quilômetros de ferrovias na China. Nas últimas décadas, construímos, na China, 12 mil quilômetros de ferrovias, o que representa 9% das ferrovias mundiais. A China também tem muita experiência no gerenciamento de ferrovias, e queremos compartilhá-la com colegas brasileiros. Foi por isso que o governo da China escolheu a CREC para presidir o estudo de viabilidade da Transoceânica.

Temos feito muitos intercâmbios com colegas brasileiros. Esse projeto é grandioso. Sabemos que Roma não se construiu em um dia. Há muitos problemas: a bitola, por exemplo, necessita de muito esforço técnico e apoio de todo mundo.

Torcemos pelo sucesso desse projeto e pelo grande desenvolvimento das ferrovias no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pergunto ao Dr. Bi Qiang se ele poderia adiantar alguma informação a respeito dos custos do estudo de viabilidade.

O SR. BI QIANG (*Tradução simultânea.*) - Lamento muito, Sr. Presidente. A previsão ainda não está concluída, ainda estamos na fase final dos cálculos. Porém, com certeza, colocaremos os custos no nosso relatório final.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Nós estamos pedindo os custos do estudo de viabilidade, apenas dos estudos de viabilidade.

O SR. ANDERSON LESSA LUCAS - Permita-me.

A pergunta, Dr. Bi, é com respeito ao valor já despendido, já gasto pela CREC na realização desse estudo, até o momento. Só uma ordem de grandeza para...

O SR. BI QIANG (*Tradução simultânea.*) - A nossa previsão de orçamento é de aproximadamente 200 milhões de yuans, ou seja, em torno de US\$40 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Como todos não tiveram acesso à informação, o Dr. Bi Qiang está nos informando que, até agora, o governo chinês investiu US\$40 milhões, somente no estudo de viabilidade.

Com essa informação, quero agradecer aos convidados, a todos aqueles que trouxeram valiosíssimas informações a respeito desse grande projeto. Eu me sinto muito feliz, Senador Jorge Viana, por ter dado essa oportunidade a todos, por ter presidido esta reunião. Se diz muito que o Brasil é o país do futuro, mas o Brasil só será o Brasil do futuro, com um futuro grandioso, com projetos como esse.

Então, quero agradecer, sobretudo, ao Dr. Bi Qiang e a todos os convidados que abrilhantaram esta reunião. Muito obrigado!

Há uma formalidade regimental.

Em primeiro lugar, coloco em votação a ata dos nossos trabalhos.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Está aprovada.

Declaro encerrada a presente reunião e convoco uma nova reunião para o dia 6 de julho.

Muito obrigado.

(Iniciada às 08 horas e 52 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 04 minutos.)