



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

REUNIÃO

18/04/2017 - 5ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Declaro aberta a 5ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

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

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

Aprovadas.

A partir da aprovação da ata, faremos uma rápida aprovação dos requerimentos aqui apresentados para que possamos, logo a seguir, iniciar a audiência pública de acordo com o requerimento aprovado por sugestão do Senador Jorge Viana, que trata de uma importante obra de infraestrutura em parceria com empresas chinesas, aqui no Brasil, e que, com certeza, é de muita importância para a infraestrutura e para o desenvolvimento socioeconômico brasileiro.

Passemos ao primeiro requerimento.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 18, de 2017

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública para debater ações que visem a solução do impasse de fornecimento de gás entre a Petrobras e a Amazonas Energia nas térmicas do Estado do Amazonas, com os seguintes convidados:

- Presidente da Eletrobrás;
- Presidente da Petrobras;
- Secretário Executivo do Ministério de Minas e Energia;
- Secretário de Energia do Ministério de Minas e Energia;
- Diretor Presidente da Amazonas Energia-Distribuição;
- Diretor Presidente da Amazonas Energia, Geração e Transmissão; e
- Diretor Geral da ANEEL.

Autoria: Senador Eduardo Braga.

Consulto se algum dos Senadores presentes gostaria de se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem quera se manifestar, coloco o requerimento em votação.

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

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Aprovado.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 10, de 2017

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública para discutir causas e soluções para a crise hídrica do Distrito Federal, comparando-a com a crise ocorrida no Estado de São Paulo, de 2014 a 2016.

Sugere como convidados:

- Dr. Maurício Ludovice, Presidente da Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal (CAESB);
- Dr. Jerson Kelman, Presidente da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP);
- Dr. Oscar Cordeiro Netto, Professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília (UnB);
- Representante da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (ABES);
- Representante da Associação Brasileira de Recursos Hídricos (ABRH); e
- Dr. Celso Bastos, Engenheiro Civil Município Britânia (GO).

Autoria: Senador Wilder Moraes.

Consulto se o autor ou algum dos Senadores presentes deseja se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Em votação o requerimento.

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

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Aprovado.

ITEM 3**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 12, de 2017****- Não terminativo -**

Requer, com base no que dispõe o art. 73 do Regimento Interno do Senado Federal, a ampliação da Subcomissão Permanente de Acompanhamento do Setor de Mineração (SUBMINERA) para cinco membros titulares, com respectivos suplentes a serem indicados pelo Presidente da Comissão de Infraestrutura nos termos regimentais.

A Subcomissão permanecerá dedicada a estudar e acompanhar o setor de mineração brasileiro, a realizar diagnósticos dos problemas, suas causas e efeitos e a apresentar soluções técnicas e operacionais e aperfeiçoamentos na política setorial da mineração, assim como a formular proposições de competência do Poder Legislativo.

Autoria: Senador Wilder Moraes.

Atendendo a solicitação do autor do requerimento, a matéria será retirada de pauta.

ITEM 4**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 14, de 2017****- Não terminativo -**

Requer a realização de diligência, com a presença de membros da Comissão de Serviços de Infraestrutura, a fim de verificar in loco o estado de conservação da BR-158, no trecho Vila Rica (MT) a Redenção (PA), e da BR-155, no trecho Redenção a Marabá (PA).

Autoria: Senador Flexa Ribeiro.

Consulto se o autor ou algum dos Senadores presentes desejam se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira se manifestar, coloco-o em votação.

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

Aprovado.

ITEM 5**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 15, DE 2017****- Não terminativo -**

Solicita, em aditamento ao RQI nº 7, de 2017, que seja incluído como convidado um representante do Ministério das Relações Exteriores, para debater o relatório final do estudo de viabilidade técnica e econômica da Ferrovia Transcontinental (Bioceânica).

Autoria: Senador Romero Jucá.

Consulto se alguns dos Senadores aqui presentes gostariam de se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Em votação o requerimento.

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

Aprovado.

ITEM 6

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 16, DE 2017

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública para debater a construção da Usina Hidrelétrica de Tabajara, em Machadinho do Oeste - RO, com a participação dos seguintes convidados: Fernando Coelho Filho, Ministro de Minas e Energia; Tito Cardoso de Oliveira, Diretor-Presidente da Eletronorte; Suely Mara Vaz Guimarães de Araújo, Presidente do Ibama.

Autoria: Senador Valdir Raupp.

Consulto se o autor ou alguns dos Senadores presentes gostariam de se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira se manifestar, coloco-o em votação.

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

Aprovado.

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 17, DE 2017

- Não terminativo -

Requer aditamento ao Requerimento nº 7, de 2017, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, de autoria do Senador Jorge Viana, também subscrito pelos Senadores Acir Gurgacz, Eduardo Braga e Wellington Fagundes, para inclusão do Secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão na audiência pública para debater o relatório final do estudo de viabilidade técnica e econômica da Ferrovia Transcontinental (Bioceânica).

Autoria: Senador Jorge Viana.

Consulto se o autor ou alguns dos Srs. Senadores presentes gostariam de se manifestar sobre o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira se manifestar, coloco-o em votação.

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

Aprovado.

Encerrada a votação dos itens...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Pela ordem, tem a palavra o Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Rapidamente, Sr. Presidente, queremos apresentar um requerimento extrapauta, para anexá-lo ao que já aprovamos, ao Requerimento nº 9, de 2017.

Nos termos regimentais, requeiro a inclusão da BR-364, entre os Municípios de Cacoal e Vilhena, nas diligências previstas no Requerimento nº 9, de 2017, desta Comissão, já aprovado.

Então, era só para fazer essa inclusão, a pedido do Senador Raupp. Eu o subscrevo também, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Senador Acir, acolho a sugestão de V. Ex^a.

ITEM EXTRAPAUTA

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 19, DE 2017

Nos termos regimentais, requer a inclusão da BR-364 entre os Municípios de Cacoal e Vilhena nas diligências previstas no Requerimento nº 9, de 2017, desta Comissão, já aprovado.

Autoria: Senador Valdir Raupp e Acir Gurgacz.

Ouço o douto Plenário. *(Pausa.)*

Não havendo quem se manifeste ao contrário, submeto à aprovação o Requerimento nº 19, de 2017.

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

Aprovado.

Encerrada, portanto, a Ordem do Dia, daremos continuidade agora à nossa reunião, com a audiência pública prevista, de acordo com requerimento aprovado nesta Comissão.

A audiência pública é interativa. Antes de iniciarmos a audiência pública, eu gostaria de informar que a população poderá participar de nosso debate, enviando perguntas e comentários aos convidados.

Os cidadãos que queiram participar da audiência pública podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

Daremos, portanto, início à audiência pública.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater o relatório final do estudo de viabilidade técnica e econômica da Ferrovia Transcontinental (Bioceânica), em atendimento aos seguintes requerimentos: Requerimento nº 7, de 2017, de autoria dos Senadores Jorge Viana, Eduardo Braga, Acir Gurgacz e Wellington Fagundes; Requerimento nº 15, de 2017, de autoria do Senador Romero Jucá; e, finalmente, Requerimento nº 17, de 2017, de autoria do Senador Jorge Viana.

Para debater o tema foram convidados os seguintes especialistas e autoridades, que aproveito e convido para que tomem assento à Mesa: o Sr. Bi Qiang, representante da China Railway Engineering Corporation; Bruno Nunes Sad, Diretor de Infraestrutura de Logística da Secretaria de Desenvolvimento e Infraestrutura do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; e o secretário Maurício Alves da Costa, da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores, que, por razões superiores, está com um pequeno atraso e ainda não chegou a esta audiência pública.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Acabou de chegar?

Com a chegada do secretário Maurício Alves da Costa, estamos, portanto, com a Mesa completa.

Informo que os convidados dispõem de 15 minutos para a sua apresentação. Após as exposições, a palavra será concedida às Sr^{as} e aos Srs. Senadores, conforme ordem de inscrição.

Haverá tradução simultânea. Estamos apenas fazendo um pequeno ajuste.

Com a palavra o Sr. Bi Qiang, representante da China Railway Engineering Corporation.

V. S^a tem a palavra por 15 minutos.

O SR. BI QIANG *(Tradução simultânea.)* - Exmo Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, bom dia!

Sou o responsável chinês, o engenheiro geral do Estudo Final de Viabilidade da Ferrovia Transcontinental. Estou muito contente de ter sido convidado para fazer uso da palavra.

Quero pedir desculpas porque foram convidados três representantes, mas, por causa do visto, outros dois não conseguiram viajar. Pedimos desculpas. Eles estão lamentando muito porque perderam esta excelente oportunidade de estudar, aprender e experimentar o churrasco brasileiro.

Na China, em frente a minha casa, há uma churrascaria brasileira, mas é muito diferente do verdadeiro churrasco brasileiro. A churrascaria brasileira em Pequim, na China, é falsa, mas ele não é falso.

Estamos muito alegres de ver que o Brasil, Peru e China, através de muitos grandes esforços, concluíram esse estudo final de viabilidade. Estamos muito satisfeitos de ver que muitas personalidades importantes do Brasil estão promovendo a construção da infraestrutura do Brasil, que é superimportante para o desenvolvimento econômico-social do País. Isso já está provado no mundo inteiro.

Permita-me fazer uma prévia apresentação sobre o estudo final. Vou falar de quatro capítulos. Primeiro, vamos a uma retrospectiva sobre o processo de estudo. Segundo, os principais resultados do nosso estudo. Terceiro, os principais empecilhos que encontramos. Finalmente, nossas sugestões para o futuro trabalho.

Essa Ferrovia Bioceânica foi determinada e proposta pelos Chefes de Estado dos três países. Em 2015, o ministério do planejamento da China, o ministério de comunicações e o ministério brasileiro assinaram um memorando sobre essa ferrovia e começamos o estudo de viabilidade, presidido pela nossa empresa, a CREEC. E o Brasil e o Peru colaboram muito para viabilizar esse estudo.

Conforme os procedimentos, determinamos três fases. A primeira fase é o estudo inicial.

Entregamos o primeiro estudo em agosto de 2015, o estudo intermediário em março de 2016 foi concluído e o terceiro, estudo final, foi entregue em outubro de 2016. E após a entrega desses estudos e a parte brasileira analisar os nossos estudos, fizeram propostas muito construtivas. E nosso grupo de especialistas aperfeiçoou esse estudo conforme as propostas, sugestões brasileiras.

Durante todo esse processo, o grupo especialista chinês colaborou estreitamente com o grupo correspondente do Brasil, que fez grandes contribuições. Em 2015, acompanhou todos os especialistas chineses para fazer vistoria durante toda a rota proposta de 5 mil quilômetros e forneceu uma grande quantidade de informações de transporte, de leis, econômicas e sociais. Também fizeram uma inspeção ambiental sobre a rota. A parte brasileira fez um estudo legal sobre a rota e fizemos várias reuniões de intercâmbio técnico e legal. No ano passado, o Sr. Senador Viana chefiou uma delegação oficial do Brasil para visitar nossa empresa em Chengdu.

Igualmente, o governo chinês dá muita importância a essa obra. Fizeram auditoria sobre nosso estudo, houve três reuniões. Chamaram o órgão de consultoria de engenharia mais prestigiado da China, junto com outros dez órgãos governamentais, para fazer a revisão do nosso estudo. E também o chefe do departamento de planejamento do ministério de planejamento e reforma da China visitou duas vezes o Peru.

Agora, temos o mesmo desejo do Brasil para promover essa obra para melhorar as condições de transporte do Brasil. Mas agora continuamos enfrentando uma série de desafios.

Essa rota começa em Campinorte, rumo a oeste, entrando até o território peruano, atravessando o mato, a selva amazônica, com comprimento total de 4.900 quilômetros. Tem uma dimensão muito grande, é por isso que foi um trabalho imenso para fazer esse estudo.

Segundo, encontramos muitas áreas delicadas, sensíveis, tanto no Brasil como no Peru. Existe uma série de limitações legais. As restrições legais em relação ao ambiente, proteção ambiental, são muito grandes. E também sabemos que está espalhada nessa área amazônica a diversidade biológica e há muitas proteções, tanto ambientais como indígenas, que chamam a atenção internacional. É por isso que, no estudo, temos que dar muita importância à avaliação ambiental.

Por outro lado, no trecho peruano, especialmente se escolher a linha sul, existem muitas dificuldades geológicas. A obra vai ser muito difícil, porque tem que atravessar a serra andina. Existem muitos altos e baixos, desabamento, deslizamento, desmoronamentos muito espalhados e numerosos. É por isso que temos de escolher uma rota segura e econômica na parte peruana. Não é fácil.

Por outro lado, existem especificações técnicas diferentes entre os dois países. No Peru, a bitola é 1,4 metros e no Brasil é 1,60. Por causa da diferença da bitola, tem que construir uma estação de troca de eixos. Tecnicamente não é empecilho. Internacionalmente, entre China, Rússia e Cazaquistão temos estações de troca de eixo, mas essa troca de eixo vai aumentar o custo de transporte.

Outro problema é o volume transportado através dessa rota. O volume é muito grande, por isso exige bastante dessa ferrovia. Por nossa previsão, em 2025, 14 milhões de toneladas de produtos vão sair do Brasil pela via do Pacífico, e em 2030, vai aumentar muito: 31 milhões de toneladas vão para o Pacífico e 19 milhões vão para Atlântico. É por isso que a capacidade de transporte dessa rota tem que ser muito alta. Outro problema: o estudo tem que atender tanto leis brasileiras como peruanas e chinesas. É por isso que temos que ser muito minuciosos, cuidadosos.

O estudo encontrou seis empecilhos e desafios, mas, através da cooperação entre os três países... Esse estudo foi bastante completo, multidisciplinar e satisfatório.

Essa ferrovia, atravessando a Região Amazônica e a serra andina, achamos que é viável para a economia brasileira, especialmente para Centro-Oeste, Rondônia, Mato Grosso, Goiás. Vai impactar muito favoravelmente para a economia do Centro-Oeste do Brasil, fornecendo uma via muito fácil e rápida. Pode também se comunicar com a Ferrovia Norte-Sul e com a Fiol, constituindo um vaso sanguíneo muito fluido tanto para o Pacífico como para o Atlântico.

Todas as regiões ao longo dessas vias terão um fácil acesso às exportações, terão aumento de empregos e promoção do desenvolvimento econômico.

Além do mais, esse estudo vai ser um exemplo legendário para a cooperação internacional, porque se trata de uma obra de cinco mil quilômetros que atravessa todo o Continente, comunicando vários países. É um estudo sistemático único no mundo até agora.

Esse é um sucesso conjunto dos três países e politicamente muito significativo.

Mesmo assim, através de estudos, encontramos vários empecilhos, que não serão resolvidos de uma vez. Precisamos fazer maiores esforços. Em primeiro lugar, o Peru não está decidido sobre a rota que será percorrida em seu território. Segundo o orçamento, o custo da obra é bastante alto.

Terceiro, temos de encontrar especificações únicas e normas comuns no projeto, mas acho que, através do esforço das três partes, podemos resolver esse problema de definição das normas técnicas. Quarto, existem riscos de impacto ambiental, e existe risco comercial, porque a mercadoria transportada é quase única: minério e grãos. Não é muito barato. Nas obras na região andina, existem riscos de engenharia. Por isso, temos de pensar minuciosamente.

Nosso grupo, nossos especialistas, a fim de promover e viabilizar essa obra, querem fazer uma proposta, para se concluir, primeiro, a parte da ferrovia que se comunica com o Atlântico, porque, em primeiro lugar, toda essa rota vai servir para o Brasil e para o Peru; principalmente para o Brasil. No comércio internacional, para se comunicar com o Pacífico, na verdade, tanto para ir para o leste como para o oeste, para se comunicar com o Pacífico e com o Atlântico, a distância geográfica é quase a mesma para se chegar à Ásia. Mas ir pelo Atlântico é mais fácil. Fizemos a previsão de orçamento, de investimento: se se comunicar, primeiro, com o Atlântico, a rentabilidade é maior e o investimento é menor.

Tudo isso nos orienta a pensar que, prioritariamente, é melhor começar a obra da ferrovia Ásia-Atlântico, que é mais valiosa. A obra é mais simples, o prazo da obra é curto e o retorno de investimento é rápido.

No trecho 4 da ferrovia, já tem sido feito um trabalho de preparação. Através desse trecho 4, vamos poder ligar diretamente a Ásia leste e a Ásia norte. Essa obra vai facilitar isso. Também existem condições objetivas favoráveis para a ferrovia comunicando-se com o Atlântico. É por isso que continuamos analisando as condições objetivas e identificando os problemas dessa obra.

Queremos fazer a proposta para a seguinte fase: já que a ferrovia do Brasil pretende se comunicar com o Atlântico e com o Pacífico, desejamos que o Governo brasileiro possa fazer todo tipo de propostas, até de financiamento, sobre a obra. Com certeza, a China vai querer usar. Se o Governo brasileiro chegar a um acordo com o Governo chinês, podemos constituir uma empresa estatal, *joint venture*, para continuar promovendo esta obra. Já gastamos muito dinheiro neste estudo. Gastamos quase US\$50 milhões e, na seguinte fase, o investimento vai ser maior. Por isso precisamos de uma empresa conjunta ou de estabelecer um fundo de investimento para esta obra.

Segundo, queremos colaborar com a parte brasileira na construção da ferrovia, comunicando Campinorte até o Atlântico.

Terceiro, a China não conhece muito bem as condições legais e as condições de engenharia e de orçamento do Brasil. É por isso que gostaríamos de receber as planilhas e os balanços das obras concluídas de ferrovias do Brasil para termos uma base na análise do orçamento e tentar diminuir ao máximo o orçamento.

Temos visto que na Fiol o Governo brasileiro tem trabalhado muito e, na verdade, essa ferrovia faz parte da Ferrovia Bioceânica. A Fiol já está sendo construída e na seguinte fase, podemos iniciar três trabalhos: primeiro, vamos concluir a Fiol, comunicando o Centro-Oeste com o Atlântico; na segunda fase, de Campinorte a Porto Velho, vamos concluir o estudo de viabilidade e construção; terceiro, de Campinorte ao Acre. Ou seja, vamos concluir essa obra em três fases.

Depois de terminar a parte brasileira e começar a ter rentabilidade, vamos impulsionar o Peru a aceitar a continuação da obra.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradecemos a participação do Sr. Bi Qiang, representante da China Railway Engineering Corporation, pedindo desculpas aos senhores e às senhoras que não tiveram acesso à tradução simultânea, por limitação física do equipamento e da infraestrutura disponibilizada aqui no Senado da República.

Passamos a palavra ao Sr. Bruno Nunes Sad, Diretor de Infraestrutura de Logística da Secretaria de Desenvolvimento e Infraestrutura do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, por iguais 15 minutos.

O SR. BRUNO NUNES SAD - Bom dia a todos.

Primeiramente, queria agradecer o convite do Senador Eduardo Braga, coordenador dos trabalhos, e dos demais Senadores aqui presentes. É um prazer estar aqui representando o Ministério do Planejamento, para dar um parecer quanto ao andamento do projeto, um *feedback* em relação aos trabalhos realizados até então e as perspectivas de continuidade.

Eu acho que o resumo foi muito bem elaborado pela parte chinesa em relação ao acordo, ao protocolo assinado entre os dois países.

Meu objetivo aqui é dar a visão tanto da área técnica - no caso específico, a EPL, a nossa Empresa de Planejamento e Logística, que tem trabalhado na revisão dos projetos - quanto a do Ministério dos Transportes, que tem supervisionado todo esse trabalho em conjunto com o Planejamento. E também dar a visão da questão orçamentária do setor de ferrovias, que é mais sob a gestão do nosso Ministério, assim como falar um pouco da qualificação da Fiol dentro do PPI, que é a proposta chinesa de dar início pela saída do Atlântico.

Vou perpassar os principais pontos colocados, de forma a deixar bem claro o nosso principal desafio no projeto. Além dos elencados aqui na exposição, a gente tem um que fica, talvez, soberano em relação a todos, que é a questão da financiabilidade do projeto.

É um projeto muito audacioso. Vocês viram que são 5 mil quilômetros de ferrovias. Ele tem um grande mérito, que é promover a integração completa do País. Assim como a Ferrovia Norte-Sul interligará, futuramente, do Norte até o Sul do País, esse projeto pode viabilizar a cruz, isto é, ligar todo o Leste ao Oeste do País e fazer uma integração realmente completa do nosso País. Então, o Planejamento vê com muitos bons olhos o projeto e quer dar continuidade ao trabalho, mas tem de colocar os desafios que estão postos.

Quanto à financiabilidade, a gente também vê que é necessário segmentar por trechos. O volume de investimento elencado é muito robusto. O estudo chinês é conservador no sentido de majoração de valores e de tecnologia de engenharia. Assim, a gente já se predispõe a viabilizar o acesso aos estudos solicitados, aos balanços da Valec, para mostrar a nossa realidade de custos de projetos.

Foram feitos comentários, durante todo o processo, no sentido de tentar compatibilizar a tecnologia chinesa com a tecnologia brasileira. Talvez não tenham sido tão bem-sucedidos no sentido de já sair um único estudo, mas é de grande valor o estudo apresentado no sentido de mostrar a capacidade de carga tanto do trecho brasileiro quanto do peruano. Mas, como eu estava falando, a financiabilidade é um desafio. Para implementar o projeto todo de uma vez, a gente viu que não há retorno financeiro. E a gente não conseguiu prospectar nenhum investidor, neste momento inicial, no sentido de que ele entrasse com o capital e tivesse o retorno no prazo médio esperado.

O Planejamento tem algumas possibilidades de ataque ao projeto, que eu queria trazer aqui ao debate dos Srs. Senadores. A primeira é a questão de iniciar com o orçamento público, dado que a gente não tem um investidor. Se um investidor assim existisse, a gente poderia classificá-lo no PPI, o projeto todo, e colocá-lo em licitação pública, para, assim, poder apoiá-lo, sem questão de buscar outorga, nada disso. Apoiar a construção do projeto buscando as licenças ambientais que a EPL já faz, buscando viabilizar financiamento e outras ferramentas que o Governo tem à sua disposição. Como o investidor ainda não está claro neste primeiro momento, talvez a primeira frente de ataque seja por meio do orçamento público.

A Fiol, que é o lado atlântico que a parte chinesa trouxe como mais viável, já está qualificada no PPI, na primeira resolução, e deve ir para licitação em breve. Ela já foi, salvo engano, 70% concluída pela Valec, e há uma mina de ferro lá bem caracterizada no sentido de ser uma carga âncora para dar viabilidade ao financiamento. Então, esse encaminhamento já está sendo feito pelo PPI. É possível fazer a licitação no curto prazo.

Em relação ao trecho oeste da Ferrovia Norte-Sul, a nossa visão preliminar é de que será necessário fazê-lo, inicialmente, por orçamento público. E qual é o espaço orçamentário que a gente tem? Hoje, a gente aplica anualmente entre R\$1 bilhão e R\$2 bilhões em ferrovias no âmbito do Governo Federal. Com a licitação da Ferrovia Norte-Sul, prevista para o final deste ano e início do ano que vem, e com a licitação da Fiol, a gente pode trabalhar junto à Valec o início da construção. Estou trazendo como uma proposta a ser debatida, não está fechado no âmbito do Governo. A gente pode trazer como uma nova frente de atuação da Valec o porto em Porto Velho, fazendo a construção do porto em direção ao interior, no sentido de ir capturando a soja. E, à medida que os trechos forem entrando em operação, eles podem viabilizar a construção de outros trechos.

Então, repetindo, a Valec vai, de certa forma, estar um pouco ociosa a partir do momento em que a gente vender a Ferrovia Norte-Sul e a Fiol. Ela poderia atacar essa próxima frente como um desafio. E, quanto mais você constrói, mais perto fica a viabilidade de uma concessão no futuro. Essa é uma possibilidade de ataque.

Outra possibilidade que também não concorre e pode ser vista em conjunto é a questão da oportunidade agora das prorrogações das concessões existentes - elas vão ser prorrogadas por 30 anos. O regramento dessa prorrogação está em

trâmite aqui no Congresso Nacional, na Câmara dos Deputados. O Relator é o Deputado Sergio Souza, da MP 752, que permite a construção de malha nova a partir do excedente econômico da prorrogação dos 30 anos. O que isso significa? Significa que, se porventura for necessário, pode ser elencado o uso de recursos privados dessas concessionárias hoje existentes para construir essa malha que ainda não existe e, assim, torná-la o que a gente chama de projeto para um *future*, assim como a Fiol é, pois tem 70% construídos. Essa parte pode começar a ser feita no lado brasileiro com um recurso que virtualmente não precisa ser revertido para outorga. Com a aprovação desse projeto de lei de conversão - o relatório já está pronto lá -, seria possível fazer a construção por meio do recurso e da tecnologia do parceiro privado. E aí a gente começaria a atacar, sempre do porto para o interior, tanto o lado do Atlântico quanto o lado do Pacífico.

Nesse interstício, o que o Planejamento se compromete a ir fazendo? A gente está trabalhando junto aos órgãos competentes a questão dos licenciamentos ambientais, que é um desafio - realmente, é uma região sensível à parte ambiental -, e a questão do ajuste de engenharia, dados os *feedbacks* que a gente passou para a parte chinesa, da necessidade de adequação à nossa tecnologia nacional. E também a parte -talvez o MRE queira colocar um pouco - de acordo em relação ao trecho peruano. Não sei se ficou muito claro. Não há definição exata, no lado peruano, de qual vai ser o trecho primeiramente desenvolvido.

Então, basicamente, esses são os pontos que capturei aqui da apresentação. Coloco-me à disposição para sanar eventuais dúvidas e agradeço a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradecendo a participação do Sr. Bruno Nunes Sad, passo a palavra ao Secretário Maurício Alves da Costa, da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores.

Com a palavra V. S^a, por igual tempo de 15 minutos.

O SR. MAURÍCIO ALVES DA COSTA - Sr. Presidente, Senador Eduardo Braga, Srs. Senadores, senhoras e senhores, minha fala vai ser um pouco mais breve, até para ela não ficar redundante.

Em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer o convite, em nome do Itamaraty e do Chefe da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos, Ministro João Carlos Parkinson de Castro, que se encontra em Buenos Aires para a reunião do Conselho de Infraestrutura e Planejamento da Unasul nesta semana e por isso não pôde estar presente.

Como contribuição do Itamaraty, eu vou fazer um breve histórico do processo de elaboração do estudo, tentando colocar um pouquinho mais a perspectiva política, dado que a questão técnica é de responsabilidade do Ministério dos Transportes, da EPL, da Valec e do Ministério do Planejamento.

Foi por ocasião do encontro dos representantes do BRICS e dos países sul-americanos em Brasília, no dia 16 de julho de 2014, que os presidentes do Brasil, da China e do Peru declararam interesse em cooperar para o estabelecimento de uma conexão ferroviária bioceânica, passando pelo Brasil e pelo Peru, conhecida aqui como a Ferrovia Transcontinental.

Em novembro de 2014, o Brasil, representado pelo Ministério dos Transportes, o Peru, pelo Ministério dos Transportes e Comunicações, e a China, pela NRDC, assinaram um memorando de entendimento que formalizou a criação de um grupo de trabalho trilateral responsável pela realização dos estudos básicos para discutir a viabilidade técnica, econômica e ambiental dessa futura conexão ferroviária.

Em janeiro de 2015, a China propôs a assinatura de memorando de entendimento com o propósito de definir os parâmetros que deveriam nortear os estudos preliminares de viabilidade da Ferrovia Transcontinental. Esse estudo discriminaria as competências do Peru, do Brasil e da China. Esse memorando de entendimento foi assinado em 19 de maio de 2015, por ocasião da visita do Primeiro-Ministro chinês ao Brasil. A cerimônia de assinatura contou com a presença do Embaixador do Peru em Brasília, e as cópias foram assinadas depois pelo governo do Peru, em Lima, além das assinaturas no Brasil.

Em cumprimento do cronograma de trabalho que foi estabelecido nesse memorando de entendimento, foram realizadas visitas de campo, no Brasil e no Peru, as quais o representante chinês aqui à mesa colocou na apresentação. O propósito dessas missões foi realizar o levantamento técnico que permitisse identificar o melhor traçado para a ferrovia, considerando notadamente os impactos ambientais, as dificuldades topográficas, as áreas de potencial comercial e econômico e as condições portuárias. Além disso, foram realizadas videoconferências daqui do Brasil, do grupo técnico brasileiro, tanto com o lado peruano quanto com o lado chinês.

Entrando agora no ponto aqui colocado pelo Bruno, representante do Ministério do Planejamento, em novembro de 2015, chegou a haver um acordo entre o Governo brasileiro e o governo peruano sobre qual seria o traçado no Peru. Infelizmente, ao longo de 2016, em função inclusive da mudança de governo no Peru, o lado peruano reabriu essa discussão. Basicamente, ele reabriu esse debate, e o traçado agora se encontra realmente indefinido. E essa reabertura da

discussão do traçado, principalmente, e também de questões relativas ao financiamento pelo lado peruano, que ocorreu em 2015, tornou-se, então, digamos, um dos grandes obstáculos para o desenvolvimento do projeto pensando na saída pelo Pacífico, que é o que leva à solução de faseamento do projeto para se ter primeiro a saída pelo Atlântico.

Além disso, desde a mudança do governo no Peru, desde que assumiu o Presidente Pedro Pablo Kuczynski, no meio do ano passado, em julho de 2016, tem-se um relativo afastamento do governo peruano do projeto, que está bastante refletido em declarações à imprensa relativas às dúvidas que o governo tem. O Governo brasileiro chegou a cogitar fazer novas gestões de negociação com o governo peruano, mas, até em função da assunção do novo governo e de toda a tomada de conhecimento do estado das coisas e formação de posição, até o momento ainda não se fez esse gesto por não se ter considerado o momento político ainda apropriado. Não significa que isso não possa acontecer nos próximos meses.

Concluindo, nos termos, então, desse segundo memorando de entendimento, que foi assinado em maio de 2015, que resultou nesse estudo que foi apresentado aqui pelo representante da CREEC, os relatórios intermediário e final foram entregues no ano passado e receberam vários comentários e alguns reparos técnicos do lado brasileiro, os quais foram comunicados aos técnicos chineses e posteriormente à Embaixada da China no Brasil, por meio de ofício encaminhado pelo Ministério dos Transportes, em março de 2016, que encaminha, então, uma ata da reunião técnica brasileira com todos os comentários relativos ao estudo, tanto em relação aos reparos que o Governo brasileiro faz, quanto a algumas necessidades. Portanto, o estudo, de acordo com esse documento aqui e de acordo com a ata do lado do grupo técnico brasileiro, foi considerado, por enquanto, concluído, mas ainda não vinculante ao Brasil.

Alguns dos pontos que constam da ata - já foram levantados aqui - têm relação com a questão do transbordo na fronteira, têm relação com o uso das normas técnicas chinesas no estudo, e não das normas técnicas brasileiras, as questões ambientais tanto no trecho brasileiro, quanto no trecho peruano. Mas, ao longo do debate, a gente pode colocar alguns mais desses pontos aqui, ancorando-nos basicamente no texto da ata do grupo técnico brasileiro.

Concluo por aqui; minha apresentação era breve para não ficar redundante.

Estamos à disposição para responder as perguntas dos senhores.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradecendo a participação do Dr. Maurício, vamos passar a palavra aos Srs. Senadores, prioritariamente aos autores do requerimento, que são os Senadores Jorge Viana e Wellington Fagundes, mas eu gostaria de pedir vênias a V. Ex^{as} para registrar a nossa posição: da importância que vejo desta obra para não apenas o Brasil, mas para a América do Sul, no sentido de nós podermos abordá-la como sendo uma obra prioritária em nosso País.

Desnecessário relembrar que recentemente testemunhamos cenas, que se repetem praticamente todos os anos, da dificuldade que temos para o escoamento da nossa grande safra de grãos em nosso País - este ano, mais uma vez, tivemos uma produção recorde.

Testemunhamos caminhões atolados - aumentando o custo -, dificuldades para o escoamento dessa safra, o que, sem nenhuma dúvida, representa uma necessidade e uma prioridade para um desafio que reconheço grande, mas que poderá trazer grandes benefícios para a economia brasileira, para a economia da América do Sul e para a economia mundial.

Portanto, quero aqui deixar registrado o reconhecimento por este Presidente da importância e da prioridade que esta obra deveria ter dentro do cenário de desafios que o Brasil vem enfrentando - um cenário ainda de retomada do nosso crescimento. Acho que essa obra, sem dúvida nenhuma, é uma obra que deve ter prioridade, a que nós devemos aqui, na Comissão de Infraestrutura, dar todo o apoio e toda a atenção para que possamos superá-la.

Passo, portanto, a palavra ao Senador Jorge Viana, como autor deste requerimento.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC) - Caro Presidente, Senador Eduardo Braga, colegas Senadores, Senadoras, queria registrar a presença do Deputado Raimundo Angelim, do Acre, Deputado Federal que está aqui conosco e que também faz parte da frente.

Nós criamos, Sr. Presidente, em 25 de agosto de 2015, uma frente parlamentar com 200 assinaturas, envolvendo Deputados, Senadores, com uma coordenação do Senador Wellington, do Senador Acir Gurgacz e minha também, no sentido de acompanharmos a discussão desse projeto, buscado apoiar essa iniciativa, que vinha de 2014, da assinatura de um acordo entre o Governo da China, o Governo do Brasil e o Governo peruano.

Eu queria cumprimentar o Dr. Bruno, o Dr. Maurício, pelas exposições que fizeram, porque relataram o que ocorreu até aqui, situam bem tudo que andou no Ministério do Planejamento e Itamaraty; claro, também o Bi Qiang e todos que estão representando as empresas e o governo chinês.

Quero lamentar, porque havia dois convidados mais que viriam na apresentação do estudo de viabilidade, mas, por questões de visto - e essas são as dificuldades que ainda temos no nosso País na relação com outros países -, não chegaram a tempo, não conseguiram, para estar nesta audiência pública.

Nós constituímos a frente. Tivemos audiência em setembro de 2015 com o Ministro Nelson Barbosa, que, na época, era o Ministro do Planejamento; tivemos reuniões com o embaixador chinês; tivemos também audiências aqui com o representante da Valec, da EPL, com empresários; recebemos visita de delegação chinesa com empresas que trabalham nessa área; tivemos uma missão, no ano passado, de que eu tive o privilégio de participar, a convite da Universidade de Pequim, para visitar toda a cadeia produtiva vinculada à ferrovia - quem produz os vagões, quem trabalha com construção de ferrovia, quem trabalha com planejamento, os órgãos do governo que trabalham com a perspectiva de planejamento e até de financiamento. Isso foi muito importante.

Obviamente, acompanhamos, com expectativa, a conclusão dos estudos de viabilidade.

Já foi colocado aqui que já foram gastos US\$50 milhões. A CREEC, que é um grupo chinês, está à frente desse trabalho. Nós estivemos na sede deles lá na China, e eles trazem agora o que seria uma primeira fase desse estudo de viabilidade concluído, em que ainda há muitas dúvidas e muitas definições a serem tomadas, seja do ponto de vista governamental, seja do ponto de vista técnico.

O nosso País é um país que tem algumas contradições que precisam ser corrigidas, uma delas diz respeito a ferrovias. Quer dizer, nós somos um dos maiores produtores de grãos do mundo - isso deve crescer fortemente nas próximas décadas - e temos uma infraestrutura absolutamente precária, como bem colocou V. Ex^a, que tem colegas Senadores do Pará, do Mato Grosso, nós do Acre, outros da Bahia.

A situação no Brasil é vexatória. Toda malha de infraestrutura rodoviária e também ferroviária foi feita no litoral. Toda ela foi feita no litoral. E a nossa produção de grãos está fortemente hoje no Centro-Oeste, no meio do País. E nós nem começamos a discutir o uso sustentável da biodiversidade da Amazônia, dos produtos florestais que uma região como a Amazônia pode oferecer. Até agora, nós só discutimos desmatar ou não desmatar e não usar.

Quando eu estou participando de uma audiência como essa, eu estou preocupado com a minha região, em como é que encontramos um sistema modal de transporte que seja adequado do ponto de vista ambiental, de carga e de passageiro. Com a evolução que nós temos hoje... Eu pude ver, na China, a rapidez com que eles constroem ferrovias, a quantidade de trens de alta velocidade. Mais de um terço dos trens de alta velocidade do mundo já está na China hoje. É inacreditável que uma viagem de Xangai até Pequim, mais de 800km, você faça em poucas horas. E são quase dezenas de viagens por dia, com milhões de passageiros sendo transportados. Eles, ao mesmo tempo, têm hoje um acúmulo muito grande na parte de cargas, como também de passageiros. Um país continental como o nosso não pode prescindir de ferrovia.

O triste de tudo isso é que, em 1852, o Brasil começava a construir ferrovia. Todo o sistema de transporte, no Brasil, até 1930, era baseado em ferrovia para carga brasileira. Depois, na década de 50, abandona-se completamente. O Brasil tinha uma das maiores extensões de malha ferroviária do mundo. O Brasil era um dos países mais avançados nesse aspecto. Hoje nós estamos aqui discutindo como retomar isso.

Acho da maior importância, e nós não podemos... Independente dos problemas que possam ter a Transnordestina, a Norte-Sul, são ferrovias que têm que ser trabalhadas, têm que ser conduzidas, não importa por que governo, para o bem do País. Agora uma ligação leste-oeste no nosso País, ligando o Atlântico ao Pacífico, é fundamental e já há uma parte dela feita. Aqui a proposta é de concluir a ligação com o Atlântico para o lado leste; seguir com os estudos rumo ao oeste, chegando até Porto Velho, numa segunda etapa; depois de Porto Velho, indo pelo Acre, até a divisa com o Peru; e depois a outra etapa dentro do Peru.

Eu, sinceramente, queria aqui concluir dizendo que é a oportunidade que nós temos. Não acredito que, neste momento e nem nos próximos dois, três, quatro, cinco anos, o Brasil tenha condição de discutir financiamento de uma obra desse porte, mas já há por parte da China disposição de ela financiar, de ela criar os mecanismos, a engenharia financeira. Acho que isso nos impõe tratar desse tema agora, mesmo diante da crise.

Todos nós sabemos e discutimos que o grande mercado que existe é a Ásia, no mundo inteiro, seja para importar, seja para exportar. É a Ásia hoje. Foi-se o tempo da Europa. Hoje é a Ásia. E a ligação que nós temos do Atlântico é toda via Canal do Panamá. Essa ferrovia é um outro canal ferroviário que se criaria, fazendo essa conexão de todo o Centro-Oeste brasileiro e do Atlântico com o Pacífico. Isso não é pouca coisa. É uma nova geografia econômica que estaríamos construindo.

Lamento que hoje, por parte do Governo Federal... Apesar de termos tido uma assinatura do Estado brasileiro com a China, essa ferrovia precisa ser mais bem tratada, mais bem posicionada dentro do Ministério dos Transportes, do Planejamento, dentro do Governo, para que ela tenha consequência. Acho que esta audiência vem nesse propósito.

Concluo definitivamente. Para mim, a nossa Frente Parlamentar deve cobrar do Governo Federal que estabeleça um nível elevado de prioridade para esse projeto, que é um projeto que se paga e não vai trazer endividamento para o Brasil; é um projeto que ajuda a fazer a integração do País, ajuda a criar um sistema de transporte que não causa os danos ambientais como o rodoviário causa, por exemplo, especialmente na Amazônia.

Faço só um reparo. Não sei se era possível ter o mapa. Há uma discussão muito importante - são, pelo menos, quatro preocupações que vi no estudo de viabilidade. Não sei se é possível voltar com o mapa da ferrovia. Uma das preocupações é a ambiental; uma outra, técnica. Do ponto de vista ambiental, quando chega à ligação de Porto Velho - que é aquele ponto próximo daquela descida azul, um pouco mais à frente e em cima, acho que é Porto Velho. Salvo engano, ali é Porto Velho - com o Acre. Na hora em que entra no Acre, eu vi uma preocupação que foi colocada com a questão ambiental. Eles descem com a ferrovia até o lado peruano, mas aí eu acho que isso agrava a questão ambiental, porque, quando desce com ela, vai para as cabeceiras dos rios, vai para a área dos índios isolados. O ideal, no caso do Acre, é fazer...

Eu poderia ir até ali. *(Pausa.)*

Salvo engano é neste ponto aqui. Aqui está o Estado do Acre. Aqui está Rio Branco. Quando desce aqui, esta é uma região em que há índios isolados e nascentes de todos os rios. Aí, obviamente, será um problema seríssimo. São as nascentes dos rios que ficam na divisa do Acre com o Peru. São nove rios. O ideal era que se desse continuidade, seguindo o trajeto da BR-364, em que não haverá problema ambiental nenhum no licenciamento. É uma área em que já há uma ocupação e deixaria intacta essa região toda. Dessa região aqui, você viria para cá. Inclusive, pode ficar mais curto o trajeto.

E não se passaria nessa região, que é muito sensível do ponto de vista ambiental: é o centro de origem das espécies vegetais e animais, há os índios isolados não contactados, boa parte da população indígena do nosso Estado fica nessa região também. Então, o ideal seria que se pensasse num trajeto seguindo a BR-364 até Cruzeiro do Sul e ali fazendo essa conexão. Veja que ficaria mais reto, mais perto, e uma região muito mais fácil de ser trabalhada, porque não são as cabeceiras de rios. É uma sugestão que depois vou apresentar formalmente para a equipe técnica. *(Fora do microfone.)*

Entendo que isto ajudaria no licenciamento ambiental: seguir de Rio Branco até Cruzeiro do Sul, evitando passar nas nascentes, nas cabeceiras dos rios, onde há um grande contingente dos povos indígenas, onde há índios isolados, que são índios não contactados. No Acre há um verdadeiro patrimônio, que nós cuidamos com muito zelo - já são áreas demarcadas.

Eu acho que, aí sim, na tentativa de descer para passar pelo Peru, você agrava a situação do licenciamento ambiental; e, se mantiver seguindo o caminho da BR-364 até Cruzeiro do Sul fica mais perto, e acho que muito mais fácil de ser licenciado, e você teria um sistema que daria, inclusive, suporte para manutenção da BR-364, já que de Rio Branco até Cruzeiro do Sul não há pedra no Acre. Não há pedra nenhuma, é um solo diferenciado e com sérios problemas de suporte. Agora, já na região de Cruzeiro do Sul do lado peruano, você já tem condição de buscar pedras.

Então, é uma sugestão que eu faria para o Ministério do Planejamento. Em uma breve consulta feita ao Ministério do Meio Ambiente do Brasil sobre que opções seriam mais viáveis, certamente o Ministério do Meio Ambiente - ou qualquer órgão ambiental - vai dizer que essa sugestão que eu estou dando é a mais adequada do ponto de vista ambiental.

E quero crer também que do ponto de vista técnico, do ponto de vista econômico, ela vai ficar mais fácil de ser trabalhada, porque ela entra paralela a BR-364 até Cruzeiro do Sul, e certamente será mais curto o trajeto do que essa descida para as cabeceiras dos rios e para uma região muito sensível do ponto de vista ambiental, que nós temos a obrigação de preservar e conservar.

Obrigado.

Mas queria parabenizar os chineses e o governo chinês pela realização do estudo, porque eu acho que já está bastante avançado. Lamentavelmente nós, no Brasil, não temos o conhecimento do quanto avançou, e estamos tomando nesta audiência que V. Ex^a, Senador Eduardo Braga, promove. E nós todos da Frente Parlamentar, que apoiamos a ferrovia, tivemos o privilégio de sugerir.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradecendo ao Senador Jorge Viana e ao passar a palavra ao Senador Wellington Fagundes, eu quero registrar a participação pelo e-Cidadania do Sr. Emerson Caco, do Rio de Janeiro, que diz que acredita ser perfeitamente viável o transporte ferroviário no Brasil, em função de que "o transporte rodoviário é extremamente mais caro e poluente". Sem falar que diminuiria em boa parte o estrangulamento do transporte de cargas que vemos quando das grandes safras de grãos no nosso País. E ele dá uma outra sugestão.

Além de essa ferrovia escoar as nossas cargas das grandes safras, etc. e até mesmo se integrar à Zona Franca de Manaus - o que seria interessante imaginar, até pela viabilidade econômica do projeto, com sistemas modais -, ele lembra que esta ferrovia também poderia ter caráter para o turismo, usando, portanto, o exemplo do que se faz em outras ferrovias

mundo afora, onde se combina o transporte de carga, produção econômica, etc. com uma outra atividade extremamente interessante na geração de emprego, renda e desenvolvimento, que é o turismo.

Então, eu agradeço a participação do Sr. Emerson Caco.

Passo a palavra ao Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, primeiramente, gostaria de registrar e agradecer, já que tive a informação de que V. Ex^a já fez a distribuição do relator da Antaq, que é uma agência com apenas três diretores que, tendo só dois, não tem o voto minerva. A partir deste momento, tenho certeza de que rapidamente haveremos de votar aqui.

Também quero registrar o seu restabelecimento. Todos aqui ficamos apreensivos, dado o seu problema de saúde, mas felizmente V. Ex^a está completamente restabelecido, até conversamos ali há pouco.

É importante dizer, porque não foi dito aqui antes: esta audiência também foi requerida pelo Senador Acir Gurgacz, porque ele estava dirigindo aqui na sua ausência. Então, é importante...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - É importante, peço escusas inclusive ao nosso Senador Acir Gurgacz.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Até porque também é um dos lutadores pela viabilidade dessa ferrovia.

Sr. Presidente, até por ser de Mato Grosso, que está no centro do Brasil - Barra do Garças é a cidade polo da Região do Araguaia e centro do Brasil, divisa de Goiás com Mato Grosso -, só essa região do Araguaia tem mais de 4 milhões, só do lado mato-grossense, de hectares abertos, prontos para incrementar a produção das *commodities* agrícolas, assim como também a região norte de Mato Grosso, cuja produção está sendo escoada principalmente, como V. Ex^a colocou aqui, pela BR-364 e também por todos os portos do Arco Norte.

Está aqui o Senador Flexa: para nós a BR-158 é extremamente importante para chegar aos portos de Itaqui, no Maranhão, e do Pará. É importante a BR-163, porque também, da mesma forma, é o Pará que integra toda essa nossa região. É claro que está hoje um pouco mais isolado o Acre - daí a necessidade de estarmos fazendo aqui o nosso trabalho - e Rondônia - o Senador Raupp também tem sido lutador e faz parte da nossa frente.

Acho que já faz uns 12 anos que eu estive na China pela primeira vez e, quando fomos lá, a nossa conversa era para se falar no trem-bala. Falava-se muito no trem-bala. Quando lá nós apresentamos essa Bioceânica ou Transoceânica, percebemos que os olhos dos chineses brilharam - e eu já falei aqui em outro momento da importância que teria a ferrovia de integração nacional, como essa ferrovia.

Então, eu fico aqui feliz pelo que foi apresentado, que ficou num ponto pacífico: ela é viável, ela tem viabilidade técnica e econômica. Claro que algumas modificações, durante o projeto executivo, serão necessárias, mas principalmente ela tem a viabilidade econômica. Se ela tem essa viabilidade econômica, cabe, principalmente a todos aqueles interessados, buscar exatamente o financiamento para que isso seja feito.

Como eu ia dizendo antes, por Mato Grosso estar no centro, claro para nós... Eu achei aqui bastante importante, quando foi apresentado pelo Sr. Bi Qiang, que está se preocupando em fazer uma integração daquilo que já existe, da Fiol, da Norte-Sul. Para Mato Grosso, inclusive, temos a ferrovia Ferronorte, que está hoje parada em Rondonópolis. Hoje já estamos discutindo a Ferrogrão, que, com certeza, é uma ferrovia que tem uma viabilidade muito grande. De forma isolada, a Ferrogrão já pode funcionar muito bem, mas imagine se, daqui a 10, 20, 30, 40 anos, nós conseguirmos fazer a integração de todas essas ferrovias, ou seja, interligar o Porto do Itaqui, no Maranhão, com o centro do Brasil, interligar Santos com o centro do Brasil, o centro da produção nacional, porque vamos cada dia mais...

Só na região norte de Mato Grosso, neste ano, já tivemos uma supersafra. Por isso, é o tal dos males que vêm para bem aquele problema que acabou ocorrendo na BR-163, no Trairão. Da mesma forma, há 15 dias, também tivemos uma ponte, na BR-158, em que o excesso de chuva transbordou o rio e acabou levando. Então, naquilo que, a princípio, pode parecer um problema, na verdade, nós somos a solução, porque essa Região Amazônica toda pode incrementar a produção de alimentos para talvez nós falarmos até em duplicação de ferrovias, como é o caso da ferrovia Ferronorte, em que hoje a empresa Rumo já está fazendo um trabalho no sentido de duplicar a capacidade da ferrovia, que de Mato Grosso chega até São Paulo. É uma ferrovia nova, moderna, mas, em São Paulo, há muitos gargalos, que são exatamente as travessias urbanas, que fazem com que uma ferrovia que funciona com uma velocidade bastante grande no Mato Grosso, com economia de combustível muito grande, chegue a São Paulo e acabem acontecendo esses gargalos que impedem que ela possa transportar a carga já existente no Mato Grosso. Então, hoje, para se construir ferrovia, não é mais uma expectativa de carga, não. A carga já está instalada lá.

Também como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenamento, da mesma forma, eu tenho me preocupado, porque outro grande problema no Brasil é o armazenamento. Toda a mercadoria tem que sair em uma hora só, e quem é prejudicado é o produtor, porque ele está lá derramando o seu suor, às vezes até o seu sangue, e não tem a opção de dizer que quer vender agora e para onde vai vender. Ele é obrigado a vender, às vezes, só para aquele que está especulando ali na hora e quer comprar, inclusive, a sua produção antecipada através do financiamento.

Dito isso, Sr. Presidente, eu vejo que o que nós temos que fazer aqui... Penso, Senador Viana, que isso aqui é um projeto que eu diria que não é mais único da nossa frente. Ele é da própria Comissão em si. Acho que, na Comissão, com a sua especificidade, nós podemos fazer com que, nesse trabalho, tenhamos que inclusive como metas, algumas visitas, enfim, um calendário para, durante todo o ano, podermos avançar, cobrando do Ministério do Planejamento, cobrando do Ministério dos Transportes, enfim, de todos aqueles entes.

Eu quero, ao encerrar, Sr. Presidente, dizer que vejo ainda no Brasil o grande problema da insegurança jurídica. O Brasil fez algumas concessões - concessões de aeroportos, concessões de rodovias -, e as concessões quase todas estão com problemas exatamente por falta da segurança jurídica.

Por exemplo, a BR-163, que foi concessionada tanto no Mato Grosso quanto no Mato Grosso do Sul: a empresa do Mato Grosso está com problema; a do Mato Grosso do Sul não; só que a do Mato Grosso do Sul também não está tendo a liberação do financiamento, como foi comprometido pelo Governo.

E para nós é extremamente importante que uma obra como essa - que é o que está acontecendo hoje lá - não fique paralisada. Nós queremos é avançar no Pará, quem sabe duplicar no Pará também, concluir no Pará os 180km que faltam, mas também não se pode deixar uma obra daquela parada. E o pedágio está sendo cobrado. Não se pode permitir que se cobre o pedágio e nem a manutenção esteja sendo feita, porque o BNDES está cobrando antecipadamente o empréstimo de curto prazo. Ou seja, não foi feito um empréstimo de longo prazo.

Eu, inclusive, sou autor de uma PEC, a PEC 39, que eu gostaria rapidamente de colocar. Essa PEC visa exatamente fazer com que a mudança de um contrato não possa ser feita por decreto ou decisão do governo do momento; isso tem que ser uma política de Estado. Então, a nossa PEC visa exatamente a isto: para que seja mudado qualquer contrato - e principalmente os contratos de concessões, que são de longo prazo - tenha que ser com quórum qualificado.

Aproveito esta audiência pública aqui para alertar a todos os companheiros também - e como Líder do Bloco Moderador, inclusive quero colocar isso na nossa reunião lá hoje - sobre a necessidade de colocar essa PEC em votação. Colocá-la na pauta, porque acredito que a segurança jurídica é que vai permitir que possamos, inclusive, buscar dinheiro lá fora para projetos tão grandiosos como esses.

Mas aqui eu também quero parabenizar, em nome de todos os Senadores, esta audiência aqui. E quero manifestar a nossa fé, principalmente por saber que já demos alguns passos.

E aí, Presidente, sob a sua Presidência, que é da Amazônia, que conhece os problemas da Amazônia, foi Governador do Amazonas, sabe inclusive os melhores caminhos, eu tenho certeza e espero que a gente possa, este ano ainda... E aí não vamos pensar em anos chineses, que são de 2 mil anos no mínimo, nós queremos pensar no imediatismo e na necessidade de o Brasil poder produzir alimento para o mundo rapidamente. Esse trabalho aqui é fundamental para o Brasil, mas, sem dúvida nenhuma, penso que é fundamental para todo o mundo, que hoje precisa muito de alimento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu agradeço a participação do Senador Wellington.

Queria aqui consultar o Senador Flexa, porque eu tomei conhecimento de que o Senador Acir é um dos autores do requerimento...

Portanto, cumprindo a praxe e o Regimento da Casa, eu passo a palavra ao Senador Acir Gurgacz, com a anuência do Senador Flexa Ribeiro.

Por favor, Senador.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Sr. Presidente Eduardo Braga. Cumprimento V. Ex^a e agradeço pela presteza em marcar rapidamente esta audiência pública, que é da maior importância para todos nós, assim como esta obra é importante não só para o Brasil, mas para a América do Sul.

O Brasil, que é o país que tem a maior economia da América do Sul, fortalecerá ainda mais a sua economia com a concretização dessa obra ligando a América do Sul à Ásia. É uma questão política muito importante, já que o Brasil é o líder não só político, mas econômico também, e terá um incremento muito grande na sua economia com a execução dessa obra não só para os Estados do Sul, mas principalmente para nós, do Norte, o Estado de Rondônia, o Estado do Mato

Grosso, e o Estado do Amazonas também, que terá a ligação através da ferrovia e com a hidrovia do Madeira, fazendo com que toda a produção já existente na Zona Franca de Manaus possa chegar ao seu consumo com um custo menor, com essa interligação da América do Sul com a hidrovia do Madeira e com essa ferrovia. Com certeza, vai atrair mais investimento, pois terá um produto mais competitivo.

O fato é que nós estamos vendo a iniciativa privada fazendo investimentos altos na sua produtividade e, dessa forma, aumentando bastante a produção de grãos e carne no Brasil, especialmente na Região Norte. Isso vem acontecendo há muitos e muitos anos. Nós estamos vendo, a cada ano, batermos o recorde de produção, tanto no Mato Grosso quanto no Mato Grosso do Sul, em Rondônia, no Acre. A indústria, da mesma forma, investindo e aumentando a sua produção na Zona Franca de Manaus. E isso não acontece com relação ao Governo.

Nós precisamos de que haja investimento na infraestrutura para que possamos dar vazão a essa produção. As nossas estradas não têm mais condições de fazer esse transporte, de dar vazão a essa produção. É uma necessidade brasileira hoje de investimento em ferrovias - transporte de cargas, transporte de passageiros para o turismo, como muito bem colocou aqui essa pessoa do Rio de Janeiro que enviou o seu comentário. Ou seja, o Brasil não pode mais ficar dependente apenas das nossas estradas. Por isso, entendo que é importante essa ferrovia.

Já fizemos várias reuniões, diligências, já estivemos com o embaixador junto com os Governos dos Estados do Acre, de Rondônia e do Mato Grosso, em Ji-Paraná, assinando um protocolo de intenções na tentativa de ajudar o Governo brasileiro a resolver todas as questões ambientais que possam estar ligadas aos nossos Estados, seja no Acre, em Rondônia ou no Mato Grosso, por onde passará essa ferrovia.

Eu gostaria de perguntar ao Dr. Bruno: em que pé nós ficamos agora? O estudo já está feito. Já foi detectado que ela é, tanto técnica quanto economicamente, viável.

Com relação à questão ambiental até Porto Velho, eu não vejo problema, assim como o Senador Jorge Viana colocou que até Cruzeiro do Sul também não, porque, ao lado da BR-364, já há uma área destinada à construção dessa ferrovia, assim como, do outro lado, há uma área destinada para a duplicação da BR-364.

Ou seja, não há nenhum problema ambiental que venha a interferir ou que venha a atrapalhar.

E o que eu achei interessante na sua fala, Bruno, é que nós discutimos, por várias vezes, que o importante é você trazer a ferrovia de Porto Velho para o interior, não ao contrário, porque ao contrário você só vai poder se utilizar da ferrovia quando ela chegar a Porto Velho. E ao contrário, Senador Eduardo, Presidente, nós poderemos utilizá-la a cada 200km, para poder utilizar já a ferrovia. Então ela já começa a ser viável antes da sua conclusão.

Então a minha pergunta é só em que ponto nós estamos agora, Bruno, o que vamos fazer e qual o próximo passo, já que o estudo técnico e econômico já está concluído.

São essas as minhas colocações. Obrigado, Presidente.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, para ganhar tempo, para pegar carona na fala do Acir...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Pois não.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - ... um minuto só, para complementar.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Pois não.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - E eu prometo depois não usar mais a palavra.

Senador Acir, eu estava lá presidindo uma medida provisória, fiquei lá amarrado, não consegui chegar aqui. O Relator não chegou lá também para me substituir. Mas eu acompanhei a distância e ouvi que estão falando primeiro a saída para o Atlântico, para depois falar no Pacífico. Eu até acho que a saída para o Pacífico vai ser um pouco lenta, de um pouco de dificuldade, por causa do Peru; mas aquele trecho de Sapezal a Porto Velho, a que V. Ex^a se referiu, é o trecho viável no momento.

Assim como estão fazendo a Ferrogrão, de Sinop a Miritituba, o trecho de Porto Velho a Sapezal, Porto Velho-Sapezal, Sapezal-Porto Velho, pode-se trabalhar em duas, três frentes, não importa se começa em duas frentes, uma de Porto Velho para Sapezal, outra de Sapezal a Porto Velho, outra de Vilhena, mas é o trecho viável no momento, que logo, logo vai dar 10, 15 milhões de toneladas. Eu não vejo, e o Senador Jorge Viana sempre tem falado: "Vamos levar até Porto Velho. Depois discute até o Acre, até o Pacífico." Então esse primeiro trecho é o que nos interessa no momento.

Eu estou vendo aqui, Senador Acir, a coisa escapar, assim como escapou o gasoduto. E o Governador na época, Eduardo Braga, foi quem mais lutou e tirou o gasoduto de Porto Velho... (Risos.)

E tirou o gasoduto de Porto Velho. Eu estou vendo agora...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Não é verdade.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Eu estou vendo agora o Blairo Maggi...

Não, porque Manaus, claro, tem 3 milhões de habitantes, tem um parque industrial de 400 indústrias, lógico. O apelo para o gasoduto de Urucu a Manaus foi mais forte do que Urucu-Porto Velho. Então perdemos, Rondônia perdeu o gasoduto.

Agora estou vendo o Ministro Blairo Maggi, da mesma forma, lutando com unhas e dentes para levar a Ferrogrão de Sinop a Miritituba, e mais uma vez a Sapezal-Porto Velho-Lucas do Rio Verde-Porto Velho está ficando preterida.

Então, se não trabalhar, se o Ministério do Planejamento, o Ministério lá do Moreira Franco - como é que é? -, de logística lá, a EPL, não nos ajudarem...

Porque eu estive na Valec semana passada, fui lá tirar dúvidas na Valec. Cheguei lá e fiquei desanimado, Senador Acir, mas desanimado. Aí o presidente da Valec jogou, não foi nem uma ducha de água fria, foi um balde de gelo nessa nossa ferrovia, sabe? Não há projeto pronto, diz que os estudos que a China fez não ficaram bons, que isso não ia dar certo agora, que não sei o que lá. Olha, foi um balde de gelo.

Então, se o Ministério do Planejamento e a EPL não nos ajudarem, a Ferrovia Porto Velho-Sapezal não vai sair. Infelizmente... Eu sou muito otimista, não sou pessimista, não; mas tenho que jogar com a realidade. Hoje tenho que trabalhar com a realidade. Se o Governo, se não houver interesse político do Governo Federal...

E quando a China veio aqui e ofereceu ao Brasil US\$54 bilhões para obras de infraestrutura, eu falei: "O Brasil não vai dar conta dos projetos, o Brasil não vai preparar os projetos, o Brasil não vai receber esse dinheiro." Dito e feito. O Brasil não recebeu nada ainda e corre o risco de não receber nada desse investimento que a China estava disposta a investir no Brasil por falta de vontade política, por falta de projetos competentes.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Antes de passar a palavra ao representante do Ministério do Planejamento, Dr. Bruno, para poder responder à indagação, V. Ex^a gostaria antes de ele se manifestar?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu tenho um compromisso, tinha às 10h30, no Ministério de Meio Ambiente de instalação de um grupo de trabalho muito importante para o Pará. Então, eu gostaria de fazer a...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu atendo o apelo de V. Ex^a...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço a V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - ... mas eu gostaria apenas, a bem da verdade, porque palavras soltas hoje criam graves e sérias repercussões, de repor a verdade com relação ao que disse o Senador Valdir Raupp.

Eu, quando Governador do Estado do Amazonas, efetivamente lutei muito para a viabilidade da infraestrutura do gasoduto até porque era fundamental para a geração de energia no nosso Estado. Até então, praticamente 100% da geração de energia elétrica do Amazonas era promovida por queima de óleo diesel ou por óleo combustível. E veja, Senador Raupp, antes da chegada de V. Ex^a aqui, aprovamos um requerimento para uma audiência pública com praticamente todas as autoridades do setor elétrico e do setor de energia porque o Amazonas está neste momento sofrendo sanções em função de uma decisão, a meu ver, equivocada da Aneel de desligamento de usinas a gás em função de que ela retira da tarifa o custo de geração a gás, retira do orçamento da Eletrobras e da Amazonas Energia e penaliza o Estado do Amazonas com o desligamento da térmica de Aparecida, com o desligamento da térmica de Mauá e, mais, uma usina nova de 600MW térmica a gás não conseguia ser comissionada porque a Aneel não autorizada a Petrobras entregar o gás para o comissionamento dessa energia. Apenas com decisões judiciais é que isso está sendo possível. Veja a que ponto chegamos neste País! E, se nós tivéssemos a essa altura gasodutos em Manaus e em Porto Velho, eu asseguro a V. Ex^a que o abastecimento que é feito hoje pelo tráfego das duas usinas hidrelétricas que o Estado de Rondônia ganhou, seja Jirau, seja Santo Antônio e as interligações de linhas de transmissão que interligam o Estado de Rondônia hoje a todo o setor elétrico brasileiro não teria sido viabilizada se o gasoduto fosse construído até Porto Velho porque, a partir daí, a matriz energética de Porto Velho seria 100% de gás natural sem haver gás natural para abastecer ambos os Estados.

Então, apenas para repor e não ficar aqui parecendo que o Amazonas, que quando governamos o Amazonas, o Amazonas teria sido um fator impeditivo. Ao contrário, acho que a orientação da matriz energética possibilitou o Estado de Rondônia, a partir de então, ter não apenas a hidrelétrica de Samuel, mas mais duas hidrelétricas, um sistema de interligação com o sistema nacional do setor elétrico com linhas de transmissão extremamente importantes, os trafos que hoje solucionaram um problema inicial, estrutural que penalizava o Estado de Rondônia foram substituídos, o número de circuitos que nós temos hoje no bipolo que liga o Estado de Rondônia ao setor elétrico brasileiro.

Tudo isso foi possível graças à definição de uma matriz elétrica e de energia para o Estado de Rondônia que não a de gás natural. Apenas para que amanhã a gente não acabe tendo uma repercussão, seja na imprensa, seja onde for, de forma equivocada. Sei o quanto o Senador Valdir Raupp luta pelos interesses do Estado de Rondônia e luta pela infraestrutura não apenas ferroviária, rodoviária, mas também no setor elétrico. V. Ex^a esteve inúmeras vezes no Ministério de Minas e Energia quando eu era Ministro de Minas e Energia, por exemplo, lutando por Tabajara. Inclusive, um dos requerimentos aprovados no dia de hoje foi exatamente de uma audiência pública sobre a hidrelétrica de Tabajara, apresentado por V. Ex^a e aprovado por esta Casa.

Atendendo à solicitação do nosso Senador, peço vênias ao Dr. Bruno e passo a palavra ao nosso Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço, Senador Eduardo Braga. Quero saudar V. Ex^a e os nossos convidados, o Sr. Bi Qiang, da CREEC, o Bruno Sad, do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, e o Maurício da Costa, do Ministério das Relações Exteriores. A audiência pública de hoje é da maior importância para o Brasil. Essa linha férrea ligando a Transoceânica, ligando o Atlântico com o Pacífico, é um projeto de uma envergadura muito grande. Como disse o Sr. Bi Qiang, ela tem de ser feita em trechos.

Eu lembro aqui, e quero aproveitar a presença do Senador Raupp, que, em 2008, Senador Eduardo Braga, quando estava sendo feita a revisão do Plano Nacional de Viação, o Relator foi o Senador Eliseu Resende, sendo o Senador Valdir Raupp o Relator no plenário do Senado, eu fiz duas emendas. Uma emenda corrigindo a Norte-Sul, que no projeto original terminava em Belém, e havia um erro crasso, porque ela tinha de terminar em Vila do Conde, em Barcarena. Então, fiz essa correção, que foi acolhida. Fiz outra que projetava no Plano Nacional de Viação a ferrovia que ligasse Cuiabá a Santarém. Ou seja, uma ferrovia que fosse paralela à BR-163. Naquela altura, os meus Pares disseram: "Mas, Flexa, se a estrada ainda é um sonho, imagine a ferrovia." Eu disse: deixa aí, fica no Plano Nacional de Viação que, quando ela vier a ser viável, já estará projetada. Essa não foi atendida pelo Senador Eliseu Resende. Eu pedi ao Senador Raupp que acolhesse a sugestão como emenda de relator, que era ele, no plenário. E ele o fez. Então, quero aqui, de público, agradecer ao Senador Raupp, pois a Ferrogrão já existe no Plano Nacional de Viação desde 2008.

O que o Senador Jorge Viana falou é perfeito. Lá na década de 50 fez-se uma escolha equivocada, de você tirar a malha ferroviária e colocar a rodoviária, o que levou o País... O meu Estado tinha a Ferrovia Belém-Bragança, que foi desativada.

Até hoje aquela ferrovia está na memória dos paraenses.

Mas há outro sistema de transporte, o Brasil precisa acordar e iniciar sua implantação, que é o hidroviário. Então, nos modais de transporte, você tem o hidroviário, o ferroviário e o rodoviário. Eles não competem entre si, eles se complementam. Então, o ferroviário vai acabar com o rodoviário? Não vai. O hidroviário vai acabar com o ferroviário? Também não vai. Então, nós estamos, agora, avançando e muito no ferroviário e temos que iniciar o hidroviário. Eu sonho que, um dia, a gente possa navegar internamente no Brasil, fazendo uma interligação, que é viável pela engenharia, da Bacia do Amazonas com a do Prata. Então, você passa navegando pelo Brasil, com eclusas, uma obra de engenharia de vulto, mas possível. Para os bisnetos do Senador Eduardo Braga isso pode se tornar uma realidade. Nossos bisnetos.

Mas quero dizer aqui que tem o apoio nosso - e falo em nome dos paraenses - para que possamos implantar o mais rápido possível essa Transoceânica.

Mas vou me ater aqui ao Sr. Bi Qiang, que fez uma observação. Eu pediria que voltasse àquela transparência em que ele mostra as duas bifurcações da Transoceânica: uma saindo por Barcarena e outra saindo pela Fiol, por Ilhéus. *(Pausa.)*

É uma que tem os dois ramais, as duas opções de saída para o Atlântico.

É essa aí.

O Sr. Bi Qiang, na sua apresentação, saiu ali de Campinorte, em Goiás, com uma saída lá por cima, por Barcarena, e outra saída aqui para o leste, por Ilhéus, na Bahia. Ele disse, em sua fala, que acredita que deve se iniciar construindo essas saídas; depois, fazer por outros trechos até se alcançar Rondônia; e, depois, fazer a saída pelo Peru, que ainda precisa ter um estudo mais avançado.

Eu perguntaria ao Sr. Bi Qiang: eu não sei se a CREEC é uma empresa privada na China ou é uma empresa estatal do estado chinês. O Estado do Pará tem projetado uma ferrovia que já faz parte, hoje, do programa de infraestrutura do Governo, que o Ministro Moreira Franco... Lamentavelmente, eu não tenho essa ferrovia para poder projetar, Senador Eduardo Braga, mas ela está totalmente no Estado do Pará e é paralela à Norte-Sul, que ligaria Açailândia a Barcarena.

Então, o que nós conversamos com o Governo Federal, e ele já aceitou, é não fazer o trecho da Norte-Sul de Açailândia a Barcarena, usar o trecho da Fepasa de Marabá a Barcarena e criar um ramal ligando Açailândia à Fepasa e, com isso, evitaríamos gastos em duplicidade para uma mesma finalidade.

Então, eu queria depois, Sr. Bi Qiang, ter uma oportunidade de conversar com V. S^a para colocar a seu conhecimento esse projeto da Fepasa. É um projeto que já está com a sua viabilidade econômica definida, está no processamento de licenciamento ambiental, sendo feito o EIA/RIMA, e o Governo do Estado do Pará busca agora, exatamente, completar o conjunto de investidores para que possa fazer o leilão da concessão dessa ferrovia, uma ferrovia com o ramal ligando Açailândia a Fepasa, de 58km, deve girar, no primeiro trecho, porque lá são dois trechos, de Marabá a Vila do Conde, uns 700km de ferrovia, com carga já definida. Então, não há problema de carga.

O segundo trecho dela, que vai ligar Marabá a Santana do Araguaia, lá, no limite com o Tocantins e Mato Grosso, seria uma segunda etapa. Como disse o Senador Wellington Fagundes, todo o escoamento da safra de grãos do norte de Mato Grosso, e também, já, o Pará já é, já começa a produzir grãos em três polos, e um deles é essa região do sul nosso, escoar hoje pelas rodovias do Pará. Tanto a 158, quanto a 316, a 158 leva à Vila do Conde, direto, e a 316 leva a Miritituba, onde todas as *tradings* estão com portos em construção e alguns já em operação, e a Santarém também.

Então, eu gostaria de passar às mãos do Sr. Bi Qiang e depois, se possível, ter com ele uma conversa para que ele possa assistir à projeção do projeto pelo Secretário de Desenvolvimento do Estado do Pará, Sr. Adnan Demachki, que poderá dar a V. S^a os dados todos sobre a Fepasa.

E agradecer aqui ao Ministério do Planejamento, do Ministro Dyogo, e ao Ministérios das Relações Exteriores e ao Ministro Moreira Franco, ao acolherem a Fepasa também, já, dentro do programa das ferrovias do Governo brasileiro.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu agradeço ao Senador Flexa Ribeiro e, por igual modo, passo a palavra ao Senador Roberto Muniz e, ao cabo da participação dos Senadores, quando da manifestação dos nossos representantes aqui, tanto do Governo brasileiro, quanto da empresa chinesa, eles responderão às indagações apresentadas pelos Srs. Senadores.

Com a palavra, o Sr. Roberto Muniz.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - AC. Pela ordem.) - Querido Presidente, pela ordem, pedindo compreensão do colega.

Nós temos a iniciativa da Frente Parlamentar, eu não sei se V. Ex^a poderia permitir, após o Senador Roberto, que nós pudéssemos ter pelo menos dois minutos, três, do Deputado Angelim, só para que ele também pudesse trazer...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Claro, com o maior prazer.

Mas, antes, o Senador Elmano Férrer está inscrito. Assim que o Senador encerrar, passo a palavra ao eminente Deputado. Com a palavra o Senador Roberto.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Sr. Presidente, inicialmente queria parabenizar todos os requerentes desta Comissão, que trouxeram, mais uma vez, este debate.

Quero saudar também o seu retorno. Ficamos felizes, aqui, com a sua presença.

Quero dizer que, no dia 29/6/2016, tivemos uma audiência aqui, na Comissão de Infraestrutura, quando da Presidência do Senador Garibaldi, e estavam presentes o Mario, Presidente da Valec; o Anderson Lucas, da EPL; Guilherme Bianco, da Sepac; Dino Batista, do Ministério dos Transportes; e o Sr. Bi Qiang, que gostaria que ele ouvisse.

Então, no dia 29/6 estavam essas pessoas, mais o Bi Qiang - e, à época, na placa dele, estava escrito "engenheiro chefe". Aí eu disse, Presidente, como engenheiro que somos: "Agora as coisas andam." Havia muita gente falando dessa obra, e veio uma pessoa falar como engenheiro chefe dos engenheiros da China. Isso fez uma baita diferença, Senador, porque, nove meses depois, nós temos aqui um relatório final.

À época - eu queria só resgatar algumas questões -, na apresentação feita pela CREEC, a Fiol não apresentava. Ela não estava como uma possibilidade para a Ferrovia Transcontinental, por incrível que pareça.

E tive que me levantar e disse: "Olhe, gente, neste País, com a crise em que estamos [e essa crise não passou], em que não temos dinheiro, negar a existência da Fiol e tentar empurrar o Estado do Rio de Janeiro como a saída do Atlântico é, sem sombra de dúvida, um contrassenso ao momento que estamos vivendo." Nada contra o Rio de Janeiro, nada contra quem faz os projetos, mas é claro que isso nos levaria a esses números que aqui estão.

Então, quero só, primeiro, Presidente, agradecer ao Bi Qiang e à equipe deles trazer coisas simples, que o Brasil precisa ter: racionalidade, pé no chão; e trazer o que chamamos de chá de eficiência, ou seja, onde já há recurso investido, é melhor terminar o que já se tem.

A Fiol tem 70% dos recursos já investidos pelo Governo Federal, numa parceria com os governos locais. Aí, sem sombra de dúvida, não por ser baiano, mas a possibilidade de fazer uma interligação entre a Fiol e a Norte-Sul é, sem sombra de dúvida, a certeza de que chegaremos à Ferrovia Transcontinental.

Não vejo saída, se não for primeiro pelo Atlântico e depois a gente caminhar num óbvio caminho mais para o centro do Brasil.

Então, primeiro quero parabenizar, porque, depois de nove meses, Senador Elmano, aconteceu uma coisa clara: o óbvio ficou óbvio.

Quero saudar a obviedade desse achado vindo da China, já que nós não conseguíamos fazer isso aqui no Brasil.

Então, eu queria dizer que nós da Bahia, o Governador Rui Costa, o Vice-Governador João Leão, que foi quem iniciou esse sonho lá atrás, o sonho de um professor da Escola Politécnica, de fazer essa ligação Oeste-Leste, nós conseguimos, a Bahia conseguiu, junto com o Governo Federal - à época o Presidente Lula foi muito importante para estabelecer essa obra como prioridade no Brasil. Acho que isso nos traz a certeza de que esses recursos que estão alocados lá pela Valec sejam algo importante.

Então, faço uma pergunta ao Dr. Bruno, parabenizando-o por sua palavra e a do Dr. Maurício. Pergunto: não em prejuízo do futuro do Brasil, mas fazendo essa ligação com o Rio de Janeiro, fica claro que a Transcontinental passa a incorporar a Fiol como Transcontinental ou vamos ficar brincando, dizendo que temos a Transcontinental e que vai para o Rio de Janeiro? Deve haver essa retomada de consciência para que a Norte-Sul e principalmente a Fiol sejam incorporadas como o início das obras da Transcontinental, porque isso gerará um importante reforço de estratégia para a finalização das obras, que já se encontram em 70%.

Eu acho que isso é de fundamental importância para que tenhamos nesse final, nessa reta final, um marco dizendo: "Os estudos aconteceram. Ficou claro, pelos números aqui colocados, que o Atlântico gera para o Brasil e para os investidores uma taxa de retorno muito mais apetitosa para atrair investimentos: 7,45% contra 2,29% e com um tempo de retorno de 19 anos em média, e não de 37 anos, que seria o dobro do tempo investido.

Então, eu gostaria que saíssemos daqui pelo menos com essa definição clara: a Transcontinental, hoje, parte da Fiol e vai chegar em Porto Velho. E aí sugiro, logo depois disso, estabelecido isso como marco, dividirmos essa situação. Poderíamos fazer um grupo de trabalho - e eu gostaria, Dr. Bruno, de solicitar ao senhor uma audiência e, depois, trazer o Secretário de Planejamento do Estado da Bahia, para que incorporasse e concatenasse todas as ações que estão sendo feitas também pelo Governo do Estado.

Nós tivemos também oportunidade, Presidente, de receber o Embaixador Chinês, juntamente com grande delegação, na Bahia, que percorreu a Fiol pessoalmente. Senador Jorge. O Embaixador chinês percorreu a Fiol, saiu daqui de Brasília em um ônibus e depois em diversos carros - ele e uma equipe com mais de dez engenheiros -, e chegaram a Salvador. E é claro que ele deu uma sorte e um brilho especial para a segunda-feira de carnaval...

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

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Pois é, e tivemos a oportunidade de recebê-lo na Bahia, depois dessa viagem longa.

Ele saiu por todo o trajeto, ele e o Vice-Governador João Leão. Foi depois recebido pelo Governador Rui Costa, pela Senadora Lídice também - eu estava presente. E viu-se que essa seria a melhor estratégia para enfrentamento. Então, a primeira questão seria essa da incorporação da Fiol, da Transoceânica, para que iniciemos esses trabalhos. A segunda seria fazer talvez grupos de trabalhos distintos, para que essa questão da Fiol e também da Norte-Sul tenha uma celeridade, a fim de que possamos fazer isso em tempo mais breve possível, junto também já, depois, com a solicitação do Senador Jorge Viana.

Era isso que eu queria falar, Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradeço a participação de V. Ex^a e passo a palavra ao Senador Elmano Férrer.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Eu estou inscrito, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - V. Ex^a está inscrito. Como V. Ex^a se ausentou, eu havia...

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Elmano Férrer é o nosso decano. É um Veín Trabalhador. Vamos ouvi-lo primeiro.

O SR. ELMANO FÉRRER (PMDB - PI) - Respeitemos a idade, não é?

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Com a palavra o Senador Elmano Férrer.

O SR. ELMANO FÉRRER (PMDB - PI) - Meu querido Presidente, demais Senadores, cumprimento todos os palestrantes e peço permissão para fazer uma colocação um pouco diferente do projeto. É apenas uma preocupação que tenho com relação a uma série de projetos já iniciados e paralisados. Nós temos, no governo da década de 80, a Norte-Sul. Parece-me que foi o governo José Sarney. Temos agora, no governo Lula, há dez anos, a Transnordestina. Se voltarmos um pouco mais no tempo, chegamos à Transamazônica, que é uma rodovia transversal. Nasce em Cabedelo, lá em João Pessoa, em direção ao extremo limite do Estado de V. Ex^a com o Peru.

Então, com a permissão dos nossos ex-Governadores aqui, V. Ex^a, do Amazonas; o Jorge Viana, do Acre, e o Raupp, de Rondônia, e os próximos Governadores - temos muitos aqui... E que retorne ao Acre, V. Ex^a. Há todas as possibilidades. Então, a minha preocupação, meus nobres - eu me dirijo ao Planejamento, ao Bruno - é com o fato de que iniciamos um grande projeto em um grande governo em uma época passada e, depois, voltarmos a novos projetos, como se não existissem projetos importantes, como esse projeto da Transnordestina, que está paralisado e que diz respeito ao Piauí, ao Estado de Pernambuco e ao Estado do Ceará, para tirar os grãos produzidos ali, numa região onde foi criado um programa, o Matopiba. Logo depois, acabou-se com esse programa.

Quer dizer, há essa descontinuidade em ações importantes do nosso País. Deixamos, abandonamos obras e iniciamos uma outra. Essa é um desafio. Nós vamos entrar numa região desconhecida, a Hileia Amazônica, quando se deveria dar prioridade não à ferrovia ou rodovia, no passado, mas, sim, à hidrovia. E, como disse aqui o nosso Senador, há sempre meios de transporte complementares.

É uma observação que eu faço com grande preocupação, que diz respeito, Bruno, à falta de planejamento neste País. Cada governo tem suas ideias, seus planejamentos, e não temos neste País planejamento de longo prazo, haja vista os grandes projetos que nós abandonamos ao longo da nossa história recente. Iniciamos novos projetos, como este, que é um desafio, é importante para o Amazonas do meu querido Eduardo Braga, é importante para o Acre, é importante para Rondônia. Enfim, é uma integração entre dois oceanos, e é uma rodovia tão problemática, que tem o nome Bioceânica ou Transoceânica.

Então, eu queria, nesta oportunidade, externar esta minha preocupação com a descontinuidade de grandes e importantes projetos inter-regionais. Quando se concedeu a Ferrovia Norte-Sul, ou a Transnordestina, do Brasil central, quer dizer, rodovias importantíssimas... Saiu Wellington Fagundes, mas a grande produção do Estado de Mato Grosso não tem como ser escoada. Lá nos cerrados do Piauí, nós estamos com problemas gravíssimos! O que é mais importante? É o que nós temos hoje, os problemas que nós vivenciamos hoje ou os que teremos no amanhã?

Então, meu nobre amigo, Presidente Eduardo Braga, eu não queria fazer perguntas... Aliás, eu quero fazer ao Bruno. Que ele me responda: esses projetos que nós iniciamos há dez anos, no caso, a Transnordestina; a Norte-Sul, na década de 80, no governo do Sarney; e eu não queria nem voltar na década de 70, mas é importante também a Transamazônica, que corta vários Estados do Nordeste e do Norte do País, como explicar isso, esses planejamentos? Como é que os senhores assimilam essa falta de planejamento?

É a intervenção que nós queríamos fazer, meu nobre Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu agradeço ao Senador Elmano Férrer e passo a palavra ao Senador Hélio José e, em seguida, ao nosso querido Deputado do Estado do Acre, que nos dá a honra da sua presença.

Por favor, Senador.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Quero cumprimentar nosso Presidente, Senador Eduardo Braga, cumprimentando também Maurício Alves da Costa, Secretário da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos do Ministério das Relações Exteriores (MRE), nosso querido Bi Qiang, do CREEC, representação da China aqui no Brasil, da ferrovia, e nosso Bruno Nunes Sad, Diretor de Infraestrutura de Logística do Ministério do Planejamento.

Eu acho que o nosso nobre Senador Veín Trabalhador - esse é o apelido que todo o Piauí conhece e sabe, Jorge Viana, não é nenhum depreciativo, porque o Piauí sabe e conhece, e é assim que ele gosta de ser chamado, não é isso? -, Elmano Férrer, honrou-nos compondo a ala do PMDB aqui do Senado Federal. Essa questão da falta de planejamento é essencial, Bruno, e você, que está numa das secretarias mais importantes do Ministério do Planejamento, que tem a carreira de Analista de Infraestrutura, carreira da qual eu faço parte. Fiz concurso público para nela ingressar, talvez um dos concursos mais difíceis que houve da última safra de concursos. Foi necessário fazer provas discursivas, redações e entrevistas e fazer ainda uma prova oral para poder ser admitido no concurso para essa carreira, que significa o planejamento nas áreas de infraestrutura nos 15 ministérios da infraestrutura nacional. Os integrantes dessa carreira se encontram numa situação de

zumbis na Esplanada dos Ministérios, com algo entre 40% e 45% de evasão pelo fato de o governo não ter agido de forma adequada quando da sua inclusão na área pública. E você sabe que você tem essa mão de obra nos 15 - não apenas em um - ministérios da infraestrutura nacional distribuída em grande escala pelo Ministério de Minas e Energia, Ministério das Cidades, Ministério dos Transportes e Ministério da Integração Nacional e Secretaria dos Portos, e sabe que o Governo fez um acordo com essa categoria de sanar o problema, que foi através da Exposição de Motivos 223, encaminhada e assinada pelo Ministério do Planejamento, mas que não foi cumprida em sua plenitude.

Nós temos uma emenda à Medida Provisória nº 765 - sou membro da Comissão que analisa essa medida, por isso não estive aqui; está havendo uma audiência pública lá e outra na CDH. Quero dizer para você: é importante uma ação sua no sentido de que o Governo cumpra acordo. Acordo é bom somente quando é cumprido por ambas as partes. Quem fez o acordo de cá cumpriu sua parte do acordo.

Estamos procurando trabalhar para evitar os 45% de evasão. Então eu gostaria, dentro dessa necessidade de planejamento, que você, Secretário, se posicionasse junto ao Ministro Dyogo, porque não dá para ficar nessa briga de carreira só porque o Dyogo é Gestor, faz parte de outra carreira, é especialista em políticas públicas. Querer impedir que os Analistas de Infraestrutura sejam equiparados - isso seria o correto desde o início, conforme acordo feito pelo Governo - não é correto. O Governo fez acordo? Tem que cumprir o acordo. A minha emenda está lá para ser atendida na Medida Provisória 765. Espero contar com a sua vênua.

Sobre a questão específica, meu nobre Senador Braga. Realmente é fundamental essa interligação do centro, do norte, do sul e do oeste com essa saída transoceânica. Então, quero cumprimentar a China, que tem grandes fundos, principalmente dos BRICS, que pode investir em nosso País. O nosso País tem um potencial imenso para escoar essa safra.

Eu sou Presidente da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura. Queremos dar total apoio a essa questão. Temos condição tranquila de evoluir, de fazer com que haja um grande desenvolvimento no Brasil. Além de poder escoar toda essa safra de soja e outras safras de minérios, poderemos fazer todo esse intercâmbio com a China e com outros países, teremos condição de bem aproveitar nosso potencial.

Acho que colaborações importantes, como a do Senador Jorge Viana - ele saiu daqui -, contribuem para o projeto. Cada pessoa aqui do Brasil, cada Senador, quer muito que esse projeto seja uma realidade. Então, as contribuições que o Jorge Viana trouxe com relação à questão ambiental vêm ao encontro da viabilização do projeto, assim como as outras contribuições dos nossos nobres Senadores de Rondônia e do Mato Grosso.

Eu queria, só para colaborar, ir direto às três perguntas que quero apresentar.

Qual é o impacto da recente expansão da capacidade do Canal do Panamá, bem como da construção futura do Canal da Nicarágua sobre a viabilidade econômica do projeto em discussão. Quero saber se isso impacta alguma coisa e como podemos trabalhar para garantir que a Transoceânica não seja subjugada com esses dois grandes projetos mundiais, também das Américas. Via de regra, as ferrovias são investimentos que se justificam quando a capacidade de ligação rodoviária se encontra esgotada. No caso em tela, há uma ligação rodoviária pela BR-317, a Carretera Interoceânica, que, segundo consta, é ainda bastante subutilizada. Muitos problemas que afetam a viagem por caminhão, como altitude e burocracia nas fronteiras, podem afetar os trens. Como mitigar esse risco? Queremos saber como os trens não terão problema para fazer a travessia dessa região, que é uma região também complicada.

O Governo Federal sofre uma falta crônica de pessoal qualificado - é a pergunta que eu fiz para o Bruno - para a discussão de projeto dessa magnitude. Sabemos das atuais dificuldades para a contratação de engenheiros experientes e para a valorização das carreiras de infraestrutura. Como isso pode afetar o projeto?

Então, Bruno, é necessário você responder nossa questão e também dizer como nós, analistas de infraestrutura que estamos espalhados e somos todos servidores do Ministério do Planejamento, com toda a nossa experiência no Ministério dos Transportes e em outros ministérios, podemos colaborar para tornar real essa importante obra para o nosso País.

Eu queria agradecer o nosso Eduardo Braga por trazer esse assunto tão importante à discussão aqui e dizer ao nosso representante do Ministério das Relações Exteriores que cheguei a propor aqui uma agência nacional de atração de negócios, uma ABN, uma proposta indicativa para o Governo porque o que acontece?

A Apex se preocupa em exportar; temos aquela comissão das indústrias que só se preocupa em defender corretamente as indústrias nacionais e não temos uma comissão de atração de capital. E os grandes fundos, como o BRICS, fundos arábicos, fundos americanos, têm. No Brasil, com esse potencial imenso para investimento em infraestrutura, como poderíamos melhor incrementar a atratividade desses fundos, inclusive propiciando aos engenheiros e ao governo chinês, que têm fundos para investir, oportunidade para aproveitarem esse potencial brasileiro e investirem aqui? Como vocês, no Ministério das Relações Exteriores, estão trabalhando essa questão? A ideia era o Ministério da Indústria e Comércio junto

com Ministério das Relações Exteriores construir essa Agência Brasileira de Negócios para podermos, especificamente, nos concentrar para trazer investimentos dessa magnitude para o nosso País.

Obrigado.

Forte abraço.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradecendo ao nosso Senador Hélio José, passamos a palavra ao Deputado, representando o Estado do Acre.

O SR. ANGELIM - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Primeiramente, quero cumprimentá-lo pela condução dos trabalhos, os Senadores Jorge Viana e Acir Gurgacz, que são os autores com os demais Senadores deste requerimento, V. Ex^a, Senador Eduardo Braga, os nossos palestrantes, e, especialmente, o nosso visitante Bi Qiang.

Sr. Presidente, em um País com as dimensões territoriais como o Brasil e com o vazio que ainda existe no nosso centro de rodovias e ferrovias, um projeto dessa magnitude da Transcontinental não deveria ser apenas uma prioridade das Bancadas do Norte e do Centro-Oeste e nem do Governo, mas um projeto de Estado brasileiro pela sua prioridade e importância para o nosso País. Por outro lado - é um juízo meu -, há um equívoco histórico, Senador Acir Gurgacz, pelo modelo rodoviário, e o Governo brasileiro há décadas fez essa opção.

Parece-me uma posição equivocada pelo alto custo dos transportes de cargas que um modelo rodoviário tem, quando temos uma bacia hidrográfica riquíssima, extensa; Além disso, temos a possibilidade de ferrovias, que seriam de um custo muito mais em conta. Daí a ineficiência ultrapassada do nosso sistema modal brasileiro.

Por outro lado, eu gostaria aqui de ressaltar que me parece que a China está muito avançada nos estudos dos projetos, o que não vejo do lado brasileiro. Daí a demanda da China, da criação desse fundo para o financiamento do restante do projeto, projetos executivos e básicos. Daí a importância de que estejamos todos unidos nesta Casa Legislativa, no Congresso Nacional, para que possamos demandar a priorização dessa Transcontinental.

Agora, deixou-me muito triste quando, no dia 13 de março, num debate com o Ministro da Agricultura Blairo Maggi, lá com as Federações do Estado do Acre, foi perguntada a sua opinião sobre a execução dessa ferrovia. E ele disse assim - abre aspas: "Eu não diria impossível, mas bem difícil de se concretizar, a não ser que a China pague quase tudo." Eu acho que devemos ter uma, não digo unanimidade, mas devemos estar juntos para defender um projeto com essa magnitude. Eu não sou do imediatismo, do oportunismo. Vai demandar tempo, mas que possamos concretizá-lo. Não por beneficiar só a minha região, o Acre, mas por beneficiar uma região altamente produtiva como o Centro-Oeste, como aqui a parte do Norte, passando por Rondônia, e principalmente, o Brasil precisa urgentemente priorizar a construção de ferrovias cruzando os nossos Estados brasileiros.

E no último minuto, Sr. Presidente, com a sua vênua, quero passar ao Presidente da Frente Parlamentar de Ferrovias da Câmara, o Deputado Pedro Uczai. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Com prazer ouvimos o Presidente da Frente Parlamentar, pela Câmara dos Deputados. Por favor.

O SR. PEDRO UCZAI - Obrigado, Senador Braga, pela generosidade. Colegas Parlamentares, Senadores e Deputados, palestrantes.

O avião atrasou. Eu estava com muita curiosidade de assistir a este momento histórico aqui nesta Casa, com a exposição dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental da empresa chinesa. Por isso, estou aqui. Vim também para cumprimentá-los e ao Senado da República, Casa que pensa o Estado brasileiro.

Não é possível imaginar o futuro sem ferrovias, porque a ferrovia, estamos mais do que convencidos, é um transporte mais barato, é um transporte mais seguro, é um transporte ambientalmente sustentável, é um transporte que induz o desenvolvimento para o interior deste País, gerando possibilidades e oportunidades para um País que é continental. E inclusive as ferrovias contribuem para melhorar as condições das nossas rodovias.

Se isso é verdadeiro, projetos dessa grandeza, de colocar o Brasil numa relação internacional e bioceânica, do ponto de vista de geopolítica e estratégia de desenvolvimento, são fundamentais. Então, eu queria referendar esse ponto.

O segundo ponto: a opção política de um Governo brasileiro, e eu tenho insistido ao longo desses últimos anos, qual é a espinha dorsal e que País queremos?

Na minha avaliação, a Norte-Sul é a ferrovia fundamental e central para o futuro do País - e depois dela, os demais projetos ferroviários - não só porque liga Belém ao extremo sul, mas pelo interior de Santa Catarina, pois grande parte

da perspectiva histórica se fazia pelos litorais do País, e se interiorizava um eixo ferroviário, que faz as suas relações com os demais modais.

Segundo, permite o casamento não só de produção para exportação, mas também para a industrialização do interior deste País, porque há projeto ferroviário que é para mandar *commodities* para o estrangeiro, mas há projetos ferroviários que, além de mandar *commodities*, também vendem e transportam produto de alto valor agregado.

Então, quando ligamos a soja e o milho, o farelo e também proteína animal - e a nossa região é a mais desenvolvida da América Latina do ponto de vista agroindustrial - não queremos vender para a China só milho e soja; queremos vender também proteína animal para deixar o emprego aqui, a indústria aqui, a tecnologia aqui, o desenvolvimento industrial também aqui no Brasil. Portanto, o projeto ferroviário vai ter uma opção prioritária para uma ou outra direção. Ou vai ser complementar, porque queremos industrializar o interior deste país e também exportar produto industrializado, ou vamos nos especializar nos traçados ferroviários para exportar *commodities* de baixo valor agregado, de baixo salário produzido no Brasil, e transformar esses produtos nos países do mundo. Essa é a segunda observação que está colocada.

A terceira e última - não vou me estender, pela sua generosidade, não vou ocupar mais tempo - eu já questionava, no Governo anterior, a fragmentação da política estratégica ferroviária brasileira. É importante ter aqui o Ministério do Planejamento, mas, quando se fala em ferrovias no País, você fala em que órgão do Governo? Na EPL? Na Empresa de Planejamento e Logística, que é a responsável pelo projeto ferroviário brasileiro? É o Ministério dos Transportes ou é a Valec? É essa fragmentação impede efetivamente....

Eu convivo na Região Sul em que há projeto da EPL, projeto da Valec e projeto do Ministério dos Transportes, mas não se juntam. Daqui a pouco, se não cuidar, vai haver bitola diferenciada nos três estudos do mesmo Governo. Estou brincando, mas essa crítica, que não estou fazendo aqui, neste momento conjuntural, venho fazendo ao longo da experiência junto ao Governo. Então, temos de juntar um projeto estratégico, como são as ferrovias, para que, quando a China quiser conversar, saiba a quem procurar: a EPL, a Valec ou o Ministério dos Transportes?

Quando se fala do ponto de vista técnico, quem vai tocar, quem vai construir? Essa fragmentação dificulta, efetivamente, a construção de um projeto integrado, intermodal e também integrado ao ferroviário. Acho que esse é um passo necessário, fundamental, do ponto de vista do Estado brasileiro.

Eu não gostaria de lembrar o Senador Blairo Maggi, mas, como o Angelim lembrou aqui, lamentavelmente, ele esteve na nossa Região e também se referiu à impossibilidade de construir ferrovia para o Sul do País, como a Norte-Sul. Eu acho que a conjuntura não pode impedir que se pense estratégica e estruturalmente o País. Experiências ferroviárias da China, e não tenho dúvida de que é uma das melhores engenharias do Planeta, que pode ser uma parceira estratégica do Brasil, industrializando e também vendendo *commodities*.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Nós que agradecemos a participação de V. Ex^a.

Passaremos, agora, às respostas e considerações finais dos nossos palestrantes.

Portanto, passo a palavra, primeiramente, ao Sr. Bi Qiang para que ele possa fazer suas considerações finais e também responder às perguntas apresentadas por diversos Senadores à empresa chinesa e ao estudo apresentado na manhã de hoje.

Com a palavra o Sr. Bi Qiang, por favor.

O SR. BI QIANG (*Tradução simultânea.*) - Em primeiro lugar, quero responder algumas perguntas sobre a ampliação do Canal do Panamá, em que sentido vai afetar o projeto. Como engenheiro, o Canal do Panamá está acima da Ferrovia Transcontinental. É mais uma garganta. E acreditamos que a ampliação do canal do Panamá vai contribuir para a exportação do Brasil.

Em relação a transportes multimodais, hoje existe uma grande falta de capacidade de transporte. A combinação de três modais não vai aumentar rapidamente essa capacidade. Por isso, essa ferrovia oceânica não vai ser afetada pelos diversos modais.

E a ferrovia em relação à estrada de alta eficiência, segura e econômica. Podemos ver que todos os países desenvolvidos possuem uma malha ferroviária desenvolvida. Nos últimos 30 anos, por que a economia da China cresceu rapidamente? Porque a China investiu muito na malha ferroviária. Construímos 100 mil quilômetros de ferrovia, incluindo trem-bala. Mas existe um único órgão do Governo que faz planejamento da malha ferroviária na China. É a Companhia-Geral de Ferrovia Nacional da China que define os traçados de todas essas ferrovias, para evitar a fragmentação das ferrovias.

A malha ferroviária da China foi se ampliando de leste a oeste. Nesse sentido, é parecido com o Brasil. O leste da China está ao lado do Pacífico, que é mais desenvolvido, e o oeste é menos desenvolvido. No Brasil, também: leste é mais

desenvolvido, e o centro-oeste, ao lado da cordilheira andina, é menos desenvolvido. Por isso, essa ampliação da ferrovia de leste a oeste vale também para o Brasil.

Realmente, concordo muito com a observação dos Srs. Senadores em relação à fragmentação dos órgãos do Governo sobre o planejamento de ferrovia, porque isso atrapalha o uso mais eficiente das verbas.

Estou muito honrado de participar desta reunião e de ter esta oportunidade de intercâmbio com os Srs. Senadores.

Nossa empresa é uma empresa estatal, e nossa matriz é uma das 500 maiores empresas do mundo. Acredito que a Ferrovia Bioceânica e também outras obras propostas para o Brasil poderão atrair investimentos chineses. São obras brasileiras, mas, politicamente e historicamente, o governo chinês sempre está disposto a apoiar a construção das obras no Brasil. Logicamente, é uma sugestão nossa. Não podemos interferir nas decisões brasileiras.

Com o apoio da parte brasileira, já temos concluído o estudo de viabilidade. E esses sucessos se devem ao esforço conjunto de ambas as partes.

E futuramente os especialistas chineses estão dispostos a colaborar com especialistas brasileiros, para que essa obra possa sair do papel e contribuir para este momento econômico do País.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradeço as considerações finais do Sr Bi Qiang, a sua participação nesta audiência pública na qualidade de palestrante.

Passo a palavra ao Dr. Bruno Nunes Sad, representante do Ministério do Planejamento, para as suas considerações finais e também as respostas de indagações de alguns dos nossos Senadores.

O SR. BRUNO NUNES SAD - Primeiramente, eu gostaria de agradecer novamente a oportunidade de trazer a posição do Ministério do Planejamento.

Em relação às perguntas, elenquei as que pude anotar e se porventura eu esquecer alguma... Vou respeitar a ordem em que elas foram endereçadas.

Do Senador Acir, sobre o "e agora, o que vem?", dado que o estudo foi apresentado e está em mãos. Vimos o problema de atacar o bloco da ferrovia como um todo. Já há um consenso de que o trabalho vai ter que ser por trechos e, de preferência, naqueles em que há uma carga que sirva como âncora como viabilizadora do investimento na região em temos de tornar operacional, o quanto antes, o processo.

Acho que passei rapidamente na minha explanação, mas a nossa ideia é que agora apareceu ainda mais forte, a partir do apontado nesta audiência pública, que, com a licitação da Fiol, com a licitação da Ferrovia Norte-Sul, os trechos preparados, a Valec vai ficar relativamente ociosa no que concerne ao seu papel de construtora de malha ferroviária.

A gente vê, agora mais claramente que nunca, que é essa frente de Porto Velho em direção ao interior parece a próxima fronteira a ser atacada pela empresa estatal, de forma que o investimento público ali alocado, que hoje gira em torno de 1 a 2 bilhões por ano, historicamente, possa iniciar - de preferência do porto para o interior para que vá gerando capacidade operacional e receitas durante o processo - ele possa, no futuro, ligar a Ferrovia Norte-Sul e ligar a Fiol, que já está na resolução da PPI como obra prioritária na esfera Federal - foi na Resolução 01.

Então, vemos que, ao mesmo tempo em que as cargas que alavancam o projeto, que são soja e minério, ainda não são suficientes para fazer um projeto *greenfield* agora. Você já trazer um investidor para fazer o investimento total, de toda a Bioceânica, essas cargas vão servir como propulsoras do projeto por trechos.

Em relação aos estudos, colocado na pergunta do Senador Valdir Raupp, conversamos com a Valec previamente a essa audiência em relação à possibilidade de ela complementar os estudos no trecho Porto Velho-Sapezal, dado que ela já tem os estudos de Sapezal até Campinorte, adaptando os estudos recebidos da comitiva chinesa, no sentido de que possa também tornar público um EVTEA e patrocinar esse projeto, de forma que possamos trabalhar na construção do projeto como um todo, apesar da restrição orçamentária nos atrapalhar nesse primeiro momento o início da obra de imediato na região.

Então, em relação à carga, o que eu tinha para dizer é isso. Apesar de os grãos do minério estarem patrocinando o projeto, vemos também como uma importância geopolítica. Talvez o MRE possa complementar melhor do que eu, porque não vemos apenas como um corredor de exportação de grãos. Também pode ser utilizado para passageiro, pode ser utilizado para fomentar uma indústria que esteja necessitando de uma logística para escoamento. Tudo isso deve ser incorporado ao estudo, que, no momento, ainda não existe. No momento, o estudo de demanda buscou ver a carga hoje existente e no sentido da expansão da planta agrícola e de minérios. Então, nesse sentido, eu vejo que é a próxima frente de ataque da Valec, como empresa de engenharia.

O Senador Flexa Ribeiro referiu-se à questão da Fepasa, que é um projeto realmente todo do Pará, com a conexão na malha Norte-Sul. Ele é um projeto cuja viabilidade econômico-financeira já foi elencada, devido às minas da região. Para fazer o primeiro trecho, até a Norte-Sul, e, depois, o segundo trecho, no Sul do Pará, acho que o material já foi encaminhado para o representante chinês para avaliar a questão da viabilidade e do interesse em entrar no projeto.

Em relação às colocações do Senador Roberto Muniz, que eu pude anotar, trata-se do uso da Fiol como o corredor logístico de acesso ao Atlântico da própria Ferrovia Bioceânica. O estudo que a delegação chinesa nos apresentou veio da Ferrovia Norte-Sul até o escoamento pelo Peru. Na nossa visão, é fundamental que a Fiol seja vista como a parte complementar do cricifixo, do corredor logístico bioceânico. Como os portos da Região Sul já estão bastante engargalados, nós temos vários projetos de resolução de problemas de conflito em malha urbana e, ao mesmo tempo, de expansão de áreas portuárias. Nós vamos como prioridade a Fiol ser essa questão do canal.

E já me ponho à disposição para realizar os trabalhos em separado, num subgrupo, para relação a viabilizar a Fiol. Como bem colocado, o trecho de Caetité até Ilhéus já está 70% concluído. A viabilidade já é clara, e a proposta do Governo Federal, por meio do PPI, é equipar para licitação o quanto antes. Está sendo preparado para isso e, no futuro, para poder fazer a integração de todos os trechos.

Em relação às questões colocadas pelo Senador Elmano Férrer, em relação a projetos iniciados e ainda não acabados, entendi que havia um enfoque muito grande na Transnordestina. No final de março, nós criamos um grupo de trabalho, de que eu sou um dos coordenadores, juntando todos os Ministérios envolvidos, para que a empresa, a CSN, e a Transnordestina tenham um canal único de comunicação para colocar suas angústias. Há uma tarefa árdua agora em relação a conseguir tirar a cautelar que o TCU apresentou, que impede a alocação de recursos públicos no projeto enquanto algumas dúvidas em relação a custo da obra, uso e fontes não forem resolvidas. Mas traz grande preocupação para o Governo Federal, para o Ministério do Planejamento, viabilizar essas obras não acabadas. No caso da Transnordestina, temos uma expectativa de que, desse grupo, surja uma solução boa para a retomada a todo vapor da obra.

Eu tive até oportunidade, semana passada, de estar na Câmara dos Deputados falando sobre a ferrovia, sobre os próximos passos: em 60 dias a gente espera ter um relatório consolidado. Mas, na nossa visão, isso não impede que a gente também trabalhe o futuro. A Ferrovia Bioceânica é o futuro que a gente vê de integração nacional, desenvolvimento regional e de complementação da malha logística brasileira. Então, a gente quer tratar em frentes complementares esses projetos.

Em relação aos pontos colocados pelo Senador Hélio José, realmente, no estudo não foi tratada a questão de conflito com a expansão do Canal do Panamá e do futuro Canal da Nicarágua. O impacto talvez tenha que ser refinado junto à EPL e à Valec para saber a questão de carga, roubo de carga, ou rota de fuga nesse sentido.

Quanto à questão do pessoal, dos analistas de infraestrutura, era uma carreira que estava sob a gestão da nossa Secretaria no momento que eu estava lá. O Ministério do Planejamento avocou para a Seges, a Secretaria de Gestão, a questão de organizar todas as carreiras de infraestrutura. É uma carreira em que a gente trabalha muito junto. A minha equipe é formada por vários analistas de infraestrutura. Está ganhando cada vez mais expressão dentro do Governo, dado seu grande uso também no PPI, no Projeto Crescer, está sendo fundamental para poder elaborar os projetos. Eu vou levar ao Ministro Dyogo a sua preocupação com a questão da equiparação em relação ao ciclo de gestão e à emenda na MP em andamento.

Em relação à questão colocada pelo Deputado Angelim, de viabilização da ferrovia, e à preocupação quanto às declarações do Ministro Blairo, a gente realmente tem essa questão da financiabilidade como um desafio, mas a gente acha que a nossa estratégia de ataque pode ser vencedora no sentido de que, a partir do momento em que a gente consiga o recurso orçamentário, que o espaço orçamentário que hoje a Valec tem para a Ferrovia Norte-Sul e para a Fiol seja desonerado por meio de concessões públicas, a gente consiga alocar na região que hoje aparenta ter mais viabilidade econômica, que é Porto Velho até Sapezal. E, com isso, a gente vai gerando receita, e essa receita permite a expansão e o ataque dos trechos, conforme a gente consiga priorizar.

Sobre a fragmentação da política estratégica em relação aos vários órgãos, é um desafio que a gente tem no Governo, dado o histórico. O DNIT tem um papel importante dentro do Ministério dos Transportes, fazendo a parte de intervenção urbana. A gente recentemente aprovou uma ata do GPAC que cuida das obras que estão na esfera do DNIT, remanejando vários recursos para que seja possível o ataque nas intervenções urbanas lá no DNIT.

Sobre o papel da EPL e da Valec, a gente vê a Valec como a nossa grande propulsora do investimento ferroviário, um orçamento robusto dentro das nossas limitações orçamentárias, e a EPL como planejadora e atual articuladora do PNLI. Dentro do possível, o Planejamento entra coordenando eventuais arestas no relacionamento entre esses órgãos.

Assim como fizemos a Transnordestina para a criação de um grupo de trabalho específico, porque lá ainda há um financiamento, Ministério da Integração, FDNE, Finor, estamos fazendo esse papel de integrar e eventualmente coordenar essas áreas cinzentas de participação.

Praticamente, salvo engano, eram esses pontos que ficaram em aberto. E o Planejamento se põe à disposição para detalhá-los em audiências futuras.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Eu agradeço a participação do Dr. Bruno.

Passo a palavra ao Dr. Maurício Alves da Costa para suas considerações finais, bem como para as respostas relativas à participação dos Srs. Senadores.

Com a palavra o Dr. Maurício.

O SR. MAURÍCIO ALVES DA COSTA - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu queria começar me referindo à colocação do Bruno sobre a questão política e geopolítica. Do nosso ponto de vista, a Ferrovia Transcontinental não deve ser tratada meramente como um corredor de exportação, que leva produtos e traz produtos para dentro do Brasil, mas como um corredor de desenvolvimento e de integração. Esse entendimento é importante, principalmente para a inclusão, a entrada, o aumento da vontade política do Peru para a viabilização do projeto pelo Pacífico. Se se consolidar, do lado peruano, o entendimento de que o Peru é apenas um ponto de passagem, que a ferrovia apenas passa para levar e trazer produtos, vai ser muito difícil que o Peru se integre ao projeto definitivamente. Então, esse é um ponto importante. A ferrovia, do nosso ponto de vista, deve ser tratada como um corredor de integração e não apenas como um corredor de exportação.

Respondendo ao Senador Hélio José sobre a questão dos investimentos, sobre a agência de investimentos, como diz uma frase famosa no Brasil: eu não sou capaz de opinar sobre isso em relação à posição do Ministério. Entretanto, o Ministério das Relações Exteriores tem uma unidade responsável sobre o tema de investimentos e captação de investimentos, que é a Divisão de Investimentos, ligada ao Departamento de Promoção Comercial do Ministério. Então, existe uma unidade no Itamaraty que, dentro evidentemente de todos os limites legais e orçamentários, faz o trabalho de captação de investimentos.

Por último, eu queria agradecer o convite, a participação do Ministério, da nossa unidade, a Celac, que é a unidade responsável, no Itamaraty, pela discussão e acompanhamento de todos os projetos de infraestrutura na América Latina, especificamente na América do Sul. Além da Ferrovia Transcontinental, nós discutimos e acompanhamos o Corredor Ferroviário Bioceânico Central com a Bolívia e o Corredor Rodoviário Porto Murtinho, Iquiqui, com o Chile. Esses são os três grandes projetos que nós temos acompanhado entre outros.

Queremos nos colocar à disposição. Sempre que a Comissão de Infraestrutura precisar ou quiser saber a opinião do Itamaraty, nós vamos estar a postos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. PMDB - AM) - Agradeço ao Dr. Maurício.

Por fim, agradeço a presença dos nossos convidados, que contribuíram enormemente com esta audiência pública.

Quero agradecer, de forma muito especial, ao Sr. Bi Qiang, que compareceu trazendo a esta Comissão informações que reputamos importantes. Quero cumprimentá-lo pela execução e pela conclusão desses estudos preliminares porque, sem nenhuma dúvida, demonstram a viabilidade do ponto de vista de uma obra estratégica, de uma obra que, como já foi dito, tem repercussões não apenas no ponto de vista da exportação, mas também na interiorização do desenvolvimento macroeconômico e social, agregando valor aos nossos produtos. Agregam, sem nenhuma dúvida, o Brasil como uma liderança regional e como um ponto, na logística internacional, extremamente importante não só pela produção de grãos, mas pela produção de bens industrializados, na agregação de bens com valor, na parte da mineração, no semielaborado, no elaborado. Portanto, uma obra que tem um contexto estratégico não só no desenvolvimento nacional, mas no desenvolvimento regional e com um papel na integração da macroeconomia internacional.

Agradeço a participação do Sr. Bi Qiang, também dos representantes do Ministério do Planejamento e das Relações Exteriores, bem como a participação dos nossos Senadores e dos nossos Deputados que abrilhantaram a nossa audiência pública.

Convoco a nossa próxima reunião, a ser realizada dia 25 de abril, próxima terça-feira, às 9h.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 03 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 50 minutos.)