



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

REUNIÃO

07/08/2018 - 22ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Havendo número regimental, declaro aberta a 22ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

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

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

Aprovada.

Comunicados:

- Aviso do Tribunal de Contas da União.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 374, do Tribunal de Contas da União, que trata de relatório de acompanhamento de atos e procedimentos adotados pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em razão de alterações no marco regulatório do Setor Portuário promovidas em 2017.

Cópias dos documentos encontram-se à disposição das Sr^{as} e dos Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

- Ofício da Associação Comercial do Paraná.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 116/2018, da Associação Comercial do Paraná (ACP), que recomenda a adoção pelo Estado brasileiro de medidas que permitam a ampliação das ferrovias para reduzir a dependência do País do transporte rodoviário.

Cópias do documento encontram-se à disposição das Sr^{as} e dos Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

- Moção da Câmara Municipal de Santos.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 9.412/2018, da Câmara Municipal de Santos (SP), que encaminha moção pública pela suspensão do reajuste em até 16,67% relativo às tarifas de utilização do Porto de Santos, aplicado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

Cópias do documento encontram-se à disposição das Sr^{as} e dos Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

Comunicado da presidência: audiência pública interativa.

Antes de iniciarmos a audiência pública, gostaria de informar que a população poderá participar do debate enviando perguntas e comentários aos nossos convidados. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

Primeira parte da reunião de hoje: pauta deliberativa.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 32, de 2018

- Não terminativo -

Requer que, em aditamento ao RQI 28/2018, seja incluído entre os convidados da audiência pública o Sr. Mario Rodrigues Junior, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

Em votação o requerimento.

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

Aprovado.

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 33, de 2018

- Não terminativo -

Requer que, em aditamento ao RQI 28/2018, seja incluído entre os convidados para a audiência pública o Sr. Adnan Demachki, ex-Secretário de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará.

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

Em votação o requerimento.

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

Aprovado.

Vamos proceder à audiência pública.

Esta parte da presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a recente decisão do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República de exigir da Companhia Vale, como contrapartida à renovação das concessões da Ferrovia Vitória-Minas e da Estrada de Ferro Carajás, a construção de um trecho de 383km da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) no Estado de Mato Grosso, em atendimento aos Requerimentos nºs 28, 32 e 33, de 2018, de autoria do Senador Flexa Ribeiro. Para a audiência foram convidadas autoridades e especialistas da área.

Convido a tomarem assento à mesa o Governador Simão Jatene, do Estado do Pará; o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Ministro Valter Casimiro Silveira; o Dr. Alexandre Nogueira Alves, Procurador-Geral do Estado do Espírito Santo, representando o Governador do Estado, Paulo Hartung; o Sr. Mario Rodrigues Junior, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); o Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário Especial da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI); o Sr. Tarcísio Gomes de Freitas, Secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI); o Dr. Adnan Demachki, ex-Secretário de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará; o Sr. Fabio Schvartsman, Presidente da Vale.

Sejam bem-vindos!

Chegou à Secretaria da Mesa um ofício da Companhia Vale, encaminhado ao Senador Eduardo Braga, Presidente da CI:

Sr. Senador, por solicitação do Diretor-Presidente da Vale, Fabio Schvartsman acuso o recebimento do Ofício nº 096, de 2018, Presidência da Comissão de Infraestrutura, datado de 10 de julho de 2018, por meio do qual V. Ex^a o convida a participar de audiência pública agendada para o próximo dia 7 de agosto do corrente ano, terça-feira, às 9h, no Plenário 13 da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II do Senado Federal, com o objetivo de "Debater a recente decisão do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República de exigir da Companhia Vale, como contrapartida à renovação das concessões da Ferrovia Vitória-Minas e da Estrada de Ferro Carajás, a construção de um trecho de 383 km da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) no estado de Mato Grosso, um investimento de R\$ 4 bilhões", em atendimento ao Requerimento nº 28/2018, da Comissão de Infraestrutura, de autoria do Senador Flexa Ribeiro.

Agradecemos o convite, mas, lamentavelmente, o Sr. Fabio Schvartsman não poderá comparecer à audiência em virtude de compromissos anteriores assumidos. Contando com a compressão de V. Ex^a, enviamos os nossos cumprimentos e votos de pleno êxito na condução dos trabalhos da Comissão de Serviços de Infraestrutura. Sr^a Salma Ferrari, Diretora de Relações Governamentais.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Com a palavra o Senador Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES. Pela ordem.) - Sr. Presidente, cumprimentando V. Ex^a, o Governador Simão Jatene e, naturalmente, todos os convidados que nos honram, eu queria lamentar essa postura arrogante, autoritária da Companhia Vale do Rio Doce, que se esconde, que não vem para o debate no Senado Federal para que nós possamos fazer, face a face, um questionamento sobre essa questão. Esse não é o comportamento de uma companhia que honra o legado de homens como Eliezer Batista, que é seguramente o grande construtor da Companhia Vale do Rio Doce.

Portanto, eu quero deixar registrado aqui o meu protesto, quero deixar registrada aqui a minha indignação pela ausência e pela covardia da diretoria da Vale e do seu presidente de não estarem aqui na Comissão de Infraestrutura do Senado para que nós pudéssemos debater este assunto, até porque sabemos todos nós que essa não é apenas uma decisão pretendida pelo Governo Federal, essa é uma decisão que foi arquitetada pela Vale. E a Vale, com isso, se coloca numa condição de costas para o Senado da República e nós precisamos, Sr. Presidente, levantar a nossa voz para que exemplos como esses não sejam multiplicados e reproduzidos. A Vale não faria qualquer tipo de favor em estar presente nesta Comissão para que nós pudéssemos debater esse assunto.

Eu quero consignar, na entrega aqui dos nossos debates, a minha indignação contra a covardia e a omissão da Vale de não estar presente aqui. Nós temos aqui um conjunto de autoridades do Estado brasileiro, temos aqui um ministro de Estado, temos aqui um governador de Estado e seria, naturalmente, razoável que a Vale pudesse estar aqui.

Eu quero consignar este protesto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Ricardo Ferraço, V. Ex^a tem toda razão. Faço minha também a indignação que V. Ex^a expressou pela falta de respeito que a Vale tem para com o Estado do Pará e o seu Estado, Espírito Santo, e com o Senado da República. Não é a primeira vez, Senador Ferraço, que a Vale é convidada a participar de audiências públicas aqui no Senado Federal, e eles nunca participam. Acho que, como V. Ex^a colocou, deve ter receio de aqui ser mostrado o que está por trás da Companhia Vale. É lamentável isso!

Eu pediria à Secretaria da Mesa que deixasse a cadeira onde se sentaria o Dr. Fabio Schvartsman vazia para que, ao longo da audiência pública, ficasse marcada a ausência da Vale.

É lamentável! A Vale acha que é dona do Brasil, acha que é dona do Pará e do Espírito Santo, mas não é dona de nada, não. Ela é uma empresa como qualquer outra, que tem de se submeter às leis brasileiras.

Eu lamento, junto com V. Ex^a, essa falta de respeito do Presidente da Vale.

Agradeço a presença de todos os nossos convidados aqui para que nesta audiência pública nós possamos debater de forma transparente qual será a destinação dos recursos oriundos da concessão renovada da ferrovia Carajás e da Ferrovia Vitória-Minas, como serão aplicados e, mais do que isso, como é feito esse cálculo para que se dê transparência a todos os brasileiros e não tentem encobrir o cálculo que, de pronto, todos nós rechaçamos, quando a PPI diz que o valor a ser pago pela renovação da concessão da ferrovia Carajás é negativo. Nós vamos ter aqui a oportunidade de discutir esses assuntos todos.

Então, quero convidar para que possa usar da palavra o Sr. Adnan Demachki, ex-Secretário da Sedeme do Estado do Pará, que fará uma apresentação do trabalho sobre a ferrovia paraense.

Com a palavra, Sr. Adnan Demachki.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Muito bom dia a todos os senhores e senhoras, Sr. Governador, Sr. Ministro, Senadores, senhores representantes da Mesa.

Esta é a segunda oportunidade que nós estamos tendo no Senado para debater o processo de renovação da ferrovia de Carajás, da Ferrovia Vitória-Minas. Estivemos aqui em março último e, naquele momento, numa rápida síntese, já questionávamos o processo de renovação, os valores atribuídos pela ANTT, pelo Governo Federal para a renovação e, em especial, a utilização desses recursos para Estados que não possuem impacto nem ambiental, nem econômico, nem social com a exploração dos minérios que a Vale transporta. Dizíamos que o Estado do Pará e também o Espírito Santo não poderiam ser preteridos com a utilização desses recursos para ferrovias, para a construção de ferrovias em outros Estados. E, infelizmente, de lá para cá, tivemos a informação de que o Governo Federal determinou que os recursos da renovação das duas ferrovias fossem destinados à construção de uma ferrovia ligando a FICO, ligando Água Boa, no Mato Grosso, a Campinorte, em Goiás.

Reafirmo o que dissemos na última audiência dessas relações do Governo Federal com o Governo do Pará: o Pará tem sido historicamente preterido pelo Governo central, a exemplo do que aconteceu há 30 anos, com a construção da própria ferrovia de Carajás. Na época, a Vale era estatal. A ferrovia poderia ter sido construída de Parauapebas até Barcarena,

mas foi construída de Parauapebas até o Maranhão, nosso Estado vizinho. A distância é 175km menor de Parauapebas a Barcarena, mas a alegação à época foi de que, no Canal do Quiriri, que é o canal de acesso ao porto de Barcarena, Deus não nos permitiu ter um calado à altura do Porto do Itaquí.

Bem, 30 anos depois, os estudos que nós temos do porto de Barcarena dizem que, para a dragagem daquele canal, basta algo em torno de R\$1 bilhão. Se são 175km a preços reais atuais, de R\$10 milhões o quilômetro de ferrovia, nós teríamos aí uma economia - em preços atuais, repito - de R\$1,75 bilhão, mais do que suficiente para a dragagem do Canal do Quiriri. Além disso, imaginem o que a Vale teria auferido se tivesse transportado durante 30 anos minério por uma ferrovia 23% menor do que a ferrovia atual. Ela teria obtido uma economia de 23% no transporte de minério até o porto de Barcarena. Então, não foi uma decisão técnica; foi uma decisão meramente política, 30 anos atrás, semelhante à que estamos vivenciando agora com a renovação da ferrovia de Carajás.

O Pará foi novamente preterido pela Ferrovia Norte-Sul. Foram investidos R\$15 bilhões em três Estados e, infelizmente, nenhum centavo no Pará.

O Pará tem sido preterido com o Sistema Tributário Nacional no que se refere à produção de energia. Nós temos duas das cinco maiores hidrelétricas do mundo, Tucuruí e Belo Monte, e não podemos tributar na origem. Quem tributa são os Estados na venda.

A geração de energia não gera ICMS. Deixamos de arrecadar R\$48 bilhões de 1997 para cá.

Aí, alguém pode comentar: "Mas há o *royalty*. A energia gera *royalties*." Quanto nós recebemos de *royalties* no ano passado (2017)? O Estado - Governo e Municípios que tiveram as áreas alagadas - recebeu R\$70 milhões de *royalties*. É muito? Quanto de *royalties* do petróleo recebeu o Rio de Janeiro no ano passado? R\$10 bilhões o Rio de Janeiro recebeu do petróleo.

"Ah, mas o Pará não foi contemplado por Deus com petróleo!" Na costa do Amapá com o Pará, na foz do Amazonas, o Governo Federal vendeu dois blocos de petróleo - um para a BP, inglesa; outro para a Total, francesa - quatro, cinco anos atrás. Vendeu, mas não deu licença; vendeu, mas não entregou. Ou seja, nós não estamos tendo o direito também de ter *royalty* pela exploração do petróleo.

E o pior de tudo: nós temos duas das cinco maiores hidrelétricas do mundo e temos cidades ainda com grupo gerador abastecido a diesel, porque a Aneel, o Governo Federal, não levou ainda energia, os ramais, os linhões até todas as cidades paraenses.

Mineração. Estamos falando de renovação de estrada de ferro. Em que o Pará contribuiu com o Brasil ano passado para o saldo positivo brasileiro na balança comercial? O Pará contribuiu com US\$10,5 bilhões, R\$40 bilhões, para que o País tivesse um saldo positivo na balança comercial de 2017, só de minério. Fomos o quarto Estado que mais contribuiu com o País. É um número expressivo? É um número expressivo. É um número importante para o País? É um número importante para o País. Mas o que isso gera para o Pará, essa exportação toda de minério? Só 3% dos impostos que o Estado arrecada e só 2% dos empregos que o Estado tem. A mineração no Pará tem sido mais importante para o Brasil do que para o nosso Estado, infelizmente.

Lei Kandir. O Pará perdeu 43 bilhões nos últimos 22 anos com a Lei Kandir. O Governo deveria ter compensado os Estados exportadores. Infelizmente... Já há inclusive uma decisão judicial, porque o nosso Procurador-Geral ingressou no Supremo Tribunal Federal, favorável ao Pará, mas até agora o Governo Federal não regulamentou para que houvesse a compensação pelas perdas da Lei Kandir. E pior: a Lei Kandir é um desestímulo à industrialização. Quem vai industrializar a produção mineral se você paga imposto quando você industrializa? Srs. Senadores, você paga imposto quando industrializa. É preferível vender *in natura*, vender produto primário, gerando emprego lá fora em vez de no nosso País.

Entrando aí na renovação especificamente da Estrada de Ferro Carajás, a Vale tem oito minas no Pará. Essas oito minas são exclusivamente no Pará, na região de Carajás. Essas oito minas geraram, no ano passado, 172 milhões de toneladas de minério: ferro, níquel, cobre, ouro, manganês, exclusivamente da Vale. Na verdade, permitam-me mudar até o nome. Não vamos colocar Estrada de Ferro Carajás, vamos mudar para Correia Transportadora. Essa é uma ferrovia que é uma correia transportadora, ela não presta um serviço público para a produção paraense, ela presta um serviço à própria empresa. Quinhentas mil toneladas/mês foram transportadas do Pará, extraídas das entranhas do Estado, pela ferrovia de Carajás. Os impactos foram todos no Pará.

Deu uma travada aqui, se você puder passar por aí.

Quais são os impactos da Vale? Já que as oito minas são na região de Carajás, quais são os impactos? O PIB *per capita* do Pará é de R\$16 mil. Canaã, que tem uma mina, tem um PIB *per capita* de R\$103 mil, quase dez vezes mais, mas as cidades vizinhas têm um PIB só de R\$7 mil. Parauapebas idem, tem outra mina da Vale. São João do Araguaia, cidade vizinha, tem um PIB só de R\$7.735. Qual o IDH do Pará? É de 0,646. Qual o IDH da região de Carajás que tem as oito

minas da Vale? Menos do que o Pará: 0,614. Taxa de crescimento da população: o Pará tem 1,7% de crescimento ao ano; Carajás tem 3%, quase o dobro, em razão da migração de pessoas na busca de um eldorado. Taxa de mortalidade infantil: Pará, 15,68; Carajás, 15,75, mais do que o Pará. Taxa de homicídio: Pará tem 50,46 em seis mil habitantes; a região de Carajás, 68,2. O desmatamento da região de Carajás é maior também do que o desmatamento no Pará. Enfim, as oito minas da Vale contribuem pontualmente com algumas cidades, mas, no aspecto de desenvolvimento regional, é negativo.

E, quando surge uma oportunidade como esta, que, das entranhas do Estado, deve gerar algo em torno de R\$10 bilhões de uma outorga, de uma renovação, isso não tem de ser pensado só como escoamento de produção, logística; tem de ser pensado como desenvolvimento regional.

Alguns países criaram um fundo: a Noruega, que tem petróleo, o Catar, os Emirados Árabes e o próprio Chile para que os ativos que esses países têm, que são finitos, possam gerar infraestrutura para que, quando não houver mais o petróleo ou a mineração, tenham a infraestrutura necessária para crescer. Nós vemos a mineração no Pará como Fundo Soberano; ele não é do Mato Grosso, ele não é do Goiás, com todo respeito que temos aos Estados do Centro-Oeste. Ele é do Pará, ele causa impactos no Pará. Então, ele tem de ser aplicado no Pará. E Brasília tem de ver isso não só como algo que vai ajudar a escoar a produção, que vá atender ao sistema logístico nacional; tem de atender ao desenvolvimento e não somente ao sistema logístico nacional.

Esse minério a gente quer que desenvolva o Pará; que viabilize novos projetos minerários; que seja um corredor de desenvolvimento para transportar os grãos do norte do Mato Grosso e do Sul do Pará até o Porto de Barcarena; que seja alternativa portuária da Ferrovia Norte-Sul para Barcarena. A Ferrovia Norte-Sul não tem porto; o porto da Ferrovia Norte-Sul hoje é o do Itaquí, da Vale. O Porto da Ferrovia Norte-Sul tem de ser o Porto de Barcarena.

Vamos entrar no processo de renovação da EFC, da correia transportadora de Carajás. Nós entendemos que é subestimado. Já dizíamos na audiência anterior que era subestimado. Todos os *players* do mercado, todos os consultores, inclusive em artigos na grande imprensa, dizem que o preço da renovação da outorga de Carajás deve ser de R\$7 a R\$12 bilhões. Nós ouvimos aqui nesta mesa, na audiência passada, o representante da ANTT dizer que eram alguns bilhões, e o representante da PPI dizer que era negativo. Já havia, nobres Senadores, uma divergência do próprio Governo Federal - está nos *Anais* do Senado - naquela reunião. O mercado estima em R\$10 bilhões. A ANTT disse aqui nesta sala que o preço era alguns bilhões.

Até agora não tivemos acesso a todo o processo. A ANTT declarou que o processo é sigiloso, com reserva. Mas não queremos saber números da Vale; os números da Vale são dela, são estratégicos da empresa. Nós queremos os números que são públicos: quais são os critérios que foram utilizados, os cálculos que foram feitos, por que deu negativo.

Se eu estiver errado, vocês me corrijam. Se deu negativo, o Governo vai ter de pagar para a Vale renovar a concessão, não é isso? Se terá de pagar, em vez de pagar ou renovar simplesmente, por que não licita?

Inclusive, a própria lei que o Congresso aprovou permitindo a renovação antecipada da concessão diz claramente que deve haver estudos técnicos - nós não tivemos acesso a esses estudos ainda - que demonstrem que é melhor para o País renovar e não licitar. Se ela é zero, licita. O que entrar é lucro.

Quando você acessa o *site* da ANTT... da PPI, na verdade, o investimento da Ferrovia de Carajás está lá orçado em R\$25,7 bilhões.

Bom, uso as palavras do nobre Senador Ferraço, do Espírito Santo, que foi prefeito na terra em que minha mulher nasceu, Cachoeiro de Itapemirim, quando diz que a Vale deve ter induzido o Governo Federal - as palavras são dele. E ao nosso ver, houve realmente um suggestionamento da Vale ao Governo para escolher Água Boa e Campinorte, a FICO. Começa em Água Boa e vai até Campinorte. Por que Campinorte? Lá perto passa a Ferrovia Norte-Sul.

Então, pelo EVTEA da FICO, falam que são 13 milhões de toneladas de soja que serão transportados pela FICO. Chegarão em Campinorte, onde pegarão a Ferrovia Norte-Sul...

(Soa a campanha.)

O SR. ADNAN DEMACHKI - Já finalizo, Sr. Presidente.

Pegam a ferrovia Norte-Sul, cuja concessionária é VLI. Quem é a VLI? A maior acionista é a Vale. A Vale é a maior acionista da Ferrovia Norte-Sul, nesse trecho de 720 quilômetros, de Porto Nacional até Açailândia. A segunda é a Mitsui e a terceira é a Brookfield, uma empresa canadense.

Então, quando a gente monetiza o que esses 13 milhões de toneladas vão gerar de receita adicional para a VLI nesse trecho, pelo tarifário da ANTT - treze milhões de toneladas pelo tarifário da ANTT - a VLI, que é da Vale, vai auferir 1,028 bilhão/ano, para transportar essa soja adicional de Água Boa a Campinorte, pela Ferrovia Norte-Sul.

Mas essa soja irá até Açailândia, onde termina a Ferrovia Norte-Sul. Ela fica em Açailândia? Não. Ela precisa chegar num porto. E o único porto existente é o Porto do Itaqui. Então deverá passar novamente por uma outra ferrovia. Qual é essa ferrovia? É Carajás. Tarifário da ANTT. Treze milhões de toneladas geram 647 milhões/ano que a Vale terá de receita adicional para transportar, pela Ferrovia de Carajás, a soja que virá da FICO.

Em dois anos e meio, a Vale terá de retorno os quatro bilhões que o Governo Federal está determinando que ela invista na Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Ou seja... Bom, deixo a critério dos senhores para que V. Ex^{as} tenham o seu julgamento.

Essa produção, se fosse explorada, seria de 62 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Ou seja, a Vale nunca se interessou porque vai estimular a concorrente. Então, ela não quer a ferrovia paraense e vai suggestionar - já tem feito isso - o Governo Federal que não construa.

Por que a Vale também não quer construir a Estrada de Ferro 118, que liga o porto de Vitória - está aqui o nobre representante do Espírito Santo - até o Rio de Janeiro? Porque também vai transportar minério de ferro de concorrente. Por isso ela decidiu suggestionar o Governo Federal que faça uma ferrovia lá no Mato Grosso que só transporte soja. Além de manter o monopólio do minério de ferro, ela passa a ter o monopólio do transporte de soja do Centro-Oeste brasileiro.

Aí ela decide semana passada conversar com o Governo do Espírito Santo para que estudem uma possibilidade de viabilizar um ramal da Ferrovia Vitória-Minas. Ou seja, ela já mudou o nome. Não é mais uma estrada de ferro, nobre Senador Ferraço, que ela quer no Espírito Santo, agora é um ramal da Vitória-Minas. Por que um ramal? Porque vai transportar o que ela quer e não vai transportar minério de ferro de concorrente. Se é um ramal da concessão dela, ela é que vai fazer o transporte do que ela pretender.

As duas ferrovias da Vale são correias transportadoras ou concessão de serviço público? Há um conflito que o Governo Federal deveria decidir. No século XXI... Os Estados Unidos decidiram isso há 110 anos. Quem tem transporte próprio não pode ser concessionário para prestar serviço para terceiros.

As duas ferrovias são simultaneamente concessão de serviço público ou de transporte próprio. São correias transportadoras e estão recebendo agora um extraordinário presente do Governo Federal no final desse mandato.

Distorções impedem a concorrência. Tanto que a Vale comprou todos as concorrentes nas últimas décadas e não permite surgimento de novas concorrentes.

Conflito de ferrovias com transporte próprio e prestação de serviços foram solucionados há 110 anos nos Estados Unidos. Proposta, para finalizar, Sr. Presidente. Qual a proposta do Pará, senhores membros do Governo Federal?

O Pará tem crédito, já foi demonstrado, e deve ser visto esse processo, repito, não só como uma solução logística para escoamento de carga. Quando Juscelino Kubitschek criou Brasília, ele decidiu que seria a cabine da aeronave, do avião que tem o traçado de Brasília, ele imaginou que daqui podia sair desenvolvimento para os Estados, para as regiões, quis planejar desenvolvimento regional, mas isso tem sido deixado de lado. Pensa-se só como solução logística para atender interesses de empresas.

Temos um bom projeto: bem elaborado, EVTEA pronto, EIA/Rima pronto, licenciamento em fase final. O que é bom para o Pará é bom para o Brasil. O projeto também permite transporte de soja do Norte do Mato Grosso.

Qual é a proposta? Esse e o traçado da ferrovia paraense, que o Senador Flexa na última reunião inclusive comentou ao nobre representante da PPI, Tarcísio Freitas, um extraordinário técnico que eu preciso reconhecer, talvez ser única, pensar só em solução logística e não em solução de desenvolvimento regional. Qual é a proposta? Um bilhão que foi criado, o fundo que foi criado... Parabéns, precisava ser criado realmente o fundo. Foi um pouco tarde, mas precisava ser criado. Aquele um bilhão vai vir se houver, no último trimestre, a licitação do trecho sul da Ferrovia Norte-Sul, não é isso? Se houver a licitação, se o TCU aprovar - há muitos senões -, se porventura houver concorrente, se o processo terminar antes do final do ano, quem sabe o próximo Presidente não quererá ratificar isso?

Então, como é a Ferrovia Norte-Sul e está muito ligada à FICO, que esse fundo fique para a FICO. Esse fundo tem sintonia com a FICO, é do Mato Grosso, que fique com a FICO. E que a renovação na concessão da Vale fique no Pará, tem sintonia com o Pará. O Brasil deve isso para o Pará. O Pará já contribuiu muito com o Brasil, agora é a hora de o Brasil contribuir com o Pará.

Então, qual é a proposta? Que a Vale construa o trecho Barcarena até Marabá com a ligação até a Norte-Sul - aqui apagou. Ou seja, vamos dar acesso também à Ferrovia Norte-Sul, que passa a ter um porto, que é o Porto de Barcarena. Que ela construa, obrigatoriamente, com o preço da renovação da outorga, esse trecho. O Governo licita esse trecho depois para concessionar e quem vencer vai ser obrigado a construir o segundo trecho. Quem vencer recebe a concessão do primeiro trecho, vai ser obrigado a construir o segundo trecho, de Marabá até Santana, com a opção de construir de Santana até

Água Boa. Ou seja, chegaremos em Água Boa. Temos tudo a ver com Água Boa em razão de Santana também ter muita soja, mas nós não podemos, de forma nenhuma, só aumentar os lucros da Vale mandando essa soja para a Ferrovia Norte-Sul, muito menos para a Ferrovia de Carajás. Essa é a nossa proposta.

O Senador Flexa sugeriu que o projeto da ferrovia paraense, que é o único projeto estadual que nós temos no País hoje, seja até entregue para o Governo Federal. Já entregamos uma vez. O Governador está aqui presente para entregar novamente aos senhores. Se quiserem mudar o nome, que se mude o nome, que se mude para Ferrovia Brasileira, Ferrovia da Integração Centro-Oeste Norte. Não importa o nome, não importa protagonismo nenhum, não importa quem seja o pai da criança, o Pará ou o Governo Federal, o que importa é que tenhamos a possibilidade de ter uma ferrovia no Pará também, com recursos que saem das entranhas do nosso Estado.

Porto de Vila do Conde: também tem que fazer a dragagem, já foi assinado um... Mas a gente incluía também na proposta... É isso.

Finalizando, Senador Flexa, parabéns novamente pela audiência que V. Ex^a teve o privilégio de determinar. Faço um apelo, Tarcísio, aos membros do Governo Federal, ao próprio Ministro, que está aqui presente: esse recurso deve ser mantido no Pará. Mato Grosso tem crescido muito com a produção de soja. Esse recurso do fundo, que seja aplicado no Mato Grosso. Essa é a nossa proposta. O projeto vai ser entregue pelo Governador oportunamente em mãos para V. Ex^a. Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço ao Sr. Adnan Demachki por sua exposição bastante ilustrativa para que todo o Brasil, e em especial o Pará, tome conhecimento da importância da ferrovia. E, como ele bem falou, vamos passar a chamá-la de Ferrovia de Integração Norte Centro-Oeste, para ver se começa a ter o apoio do Governo Federal.

Agradecendo mais uma vez a presença do Sr. Tarcísio Gomes de Freitas, Secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), concedo-lhe a palavra para que o senhor faça a sua exposição. Dr. Tarcísio, o tempo é de dez minutos, prorrogáveis, se houver necessidade de complementação.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Obrigado, Senador Flexa. Parabenizo V. Ex^a pela iniciativa dessa audiência pública.

Quero cumprimentar o Governador Simão Jatene; o Ministro dos Transportes, Valter; os Senadores aqui presentes; Adalberto, meu colega de PPI; o Diretor Geral da Agência; o Procurador-Geral do Estado do Espírito Santo; o Procurador-Geral do Estado do Pará.

É importante debater o assunto, esclarecer como determinadas decisões estão sendo tomadas, qual o racional que existe por trás dessas decisões.

Várias questões foram colocadas aqui e nossa ideia é tentar esclarecer antecipando o que será feito na consulta pública, porque vou lembrar que o processo de prorrogação é como qualquer outro processo de desestatização, qualquer outro processo de concessão ou de privatização. Ele tem um rito que passa pela fase de estudos, que é o que estamos concluindo nesse exato momento; passa pela fase de audiência pública, que será iniciada no dia 8 de agosto - está aqui o Diretor Geral da Agência. Depois nós teremos a submissão de todos os estudos ao Tribunal de Contas da União, que fará a análise de conformidade e avaliar a legalidade, a robustez dos fundamentos, as contas. Então, há essa preocupação com relação à conta...

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - ... ficará mais clara após a análise do Tribunal de Contas da União.

Então, tudo é submetido ao controle externo. Não há assinatura de termo aditivo, não há prorrogação de concessão sem o aval do Tribunal de Contas. Então, o aval do Tribunal de Contas é mandatório, é vinculado. A gente precisa do acórdão do tribunal para fazer a prorrogação.

Nós começamos a estudar essa questão das ferrovias há dois anos. Víamos que temos uma deficiência logística, que precisávamos aumentar o *share*, aumentar a participação do modo ferroviário na matriz de transportes. E para chegarmos no estágio que estamos hoje, para estamos discutindo isso hoje, vários passos foram dados.

O primeiro passo foi fazer um diagnóstico. Então, nós diagnosticamos a situação logística brasileira, a situação em especial do modo ferroviário. Vimos que 12% da malha transporta 80% da carga. Vimos que temos uma baixa densidade de malha. É baixa a quantidade de reais investidos por quilômetro. Nós estamos atrás dos nossos pares no que diz respeito à logística e em particular a transporte ferroviário. Fizemos o diagnóstico e pensamos em solução.

A estratégia de solução basicamente tem quatro pilares. O primeiro deles é verificar o que precisava ser feito no curto prazo. E nós tínhamos de equacionar aquelas malhas da antiga Rede Ferroviária Federal.

Observem: de nada adianta fazer, por exemplo, uma licitação da Ferrovia Norte-Sul se ela não tiver como adentrar a malha paulista. Só para os senhores terem ideia, a gente sai hoje, com a Ferronorte, do Mato Grosso, de Rondonópolis, com a velocidade média de 40 a 45 quilômetros por hora, e a partir do momento que a gente entra no Estado de São Paulo, essa velocidade média cai para 13 quilômetros por hora. Em alguns lugares, nós passamos a cinco quilômetros por hora.

Significa que nós poderíamos estar transportando 70 milhões de toneladas de grãos e estamos transportando 30 milhões de toneladas. Isso tem um reflexo no frete, porque como é a precificação se não tem oferta? Se não há oferta, eu pego o frete rodoviário e tiro R\$10. É assim que está funcionando. O frete é alto por falta de oferta. Precisamos dar o choque de oferta. E como a gente dá o choque de oferta? Aumentando a capacidade das ferrovias.

Então este... Num primeiro momento precisamos melhorar a configuração das malhas que pertenciam à Rede Ferroviária, até porque o processo de privatização da rede se deu segundo o imperativo fiscal. Naquela época, nós não tínhamos condição de fazer de outra forma. Os déficits proporcionados pela operação da rede eram cada vez mais insuportáveis pelo Tesouro. Então, a privatização da rede foi feita da forma que era possível. Os contratos de concessão existentes não têm servidões, por exemplo, de investimento. A quem cabe o investimento nas malhas concedidas? Cabe ao DNIT, cabe à União.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu peço aos nossos convidados que estão aqui também assistindo à audiência que façam silêncio, para não prejudicar a exposição do Dr. Tarcísio.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Então, os investimentos cabiam à União. Cabem à União até hoje. Só que não há como fazer esses investimentos, porque não há mais recurso fiscal.

Não há como a gente resolver as situações, por exemplo, de conflito urbano, de conflito cidade ferrovia, de invasão de faixa de domínio, de interseções em nível. Então, a prorrogação antecipada surge como uma oportunidade para resolver esses problemas. Estamos antecipando em oito, nove, dez anos esses investimentos necessários. Então, nós vamos promover, entregar para a sociedade novos contratos, porque o termo aditivo, no final das contas, é um novo contrato, principalmente no que diz respeito à própria regulação.

Nós vamos ter contratos, hoje, com gatilho de capacidade, ou seja, a partir do momento que eu atinjo um gatilho de capacidade, esse gatilho dispara, é obrigatório fazer um novo investimento e disponibilizar sempre capacidade para terceiro. Isso vai tornar efetivo o direito de passagem. O direito de passagem não acontece por falta de norma, mas por falta de oferta.

No segundo plano, nós verificamos concessões que eram possíveis de serem feitas. Aí nós estudamos 17 segmentos ferroviários para tomar a decisão do que a gente pode fazer diretamente, via concessão, e aquilo que não é possível fazer via concessão; aquilo que terá de ser feito via outro mecanismo, via por exemplo o mecanismo do investimento cruzado.

Aí houve a ideia do investimento cruzado, que foi uma tremenda sacada, algo extremamente criativo. E vamos lá. Na situação que nós nos encontramos, na situação fiscal que nós estamos, que vai perdurar durante alguns anos... E observem, nem que haja uma explosão de receita a gente vai conseguir fazer investimentos importantes, porque estamos com crescimento da despesa amarrado ao crescimento da inflação.

Nós precisávamos de uma solução criativa. Está na hora de o gestor pensar fora da caixa. Está na hora de o Executivo bolar soluções que ninguém pensou antes. E foi justamente o que nós fizemos com o investimento cruzado.

Foi bolada uma medida provisória, a MP 752, que passou pelas duas Casas do Congresso. Passou pela Câmara dos Deputados e passou pelo Senado Federal. E foi convertida na Lei nº 13.448. E lá nós temos a oportunidade, o amparo legal para fazer os investimentos na própria malha e em outras malhas de interesse da administração, o que está no parágrafo primeiro do art. 25 da lei.

Então, isso foi pensado já para dar lastro jurídico a uma estratégia que estava sendo formatada. E aí nós passamos a estudar segmentos ferroviários de interesse. Estudamos 17 segmentos. Dezesete trechos ferroviários foram estudados. Vários cortes foram aplicados. Então, nós comparamos, por exemplo, capex *versus* demanda. Nós comparamos retorno social *versus* retorno econômico. Nós comparamos taxa interna de retorno *versus* investimento.

Nós elaboramos um plano nacional de logística para dar lastro, para dar fundamento às decisões que estavam sendo tomadas. E pela primeira vez estamos tomando decisões baseadas num plano. Isso blinda a decisão, isso afasta a questão da luta política da decisão, porque o plano é matemático. O plano é um plano de transportes, que segue a metodologia

consagrada do planejamento de transportes, que é a metodologia quatro etapas. É um plano microeconômico, é um plano onde todas as origens e destinos do Brasil foram mapeadas. Todas as origens e destinos!

(Soa a campainha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Nós confrontamos. Pegamos essas origens e destinos e aplicamos modelos econométricos para verificar como seria o comportamento da economia ao longo do tempo. Analisamos, então, o problema de transporte sob o lado da demanda. E aí precisávamos confrontar a demanda com a oferta. E quando a gente confronta a demanda com a oferta, a gente identifica gargalos.

Então verificamos que existiam ferrovias de dois portes: ferrovias que atendem carga consolidada de imediato e ferrovias que vão atender regiões onde a carga vai se consolidar; ferrovias que vão induzir a atividade. Então, eu tenho ferrovias que vão atender carga que existe, atender à atividade que existe, que é necessária, e ferrovias que vão induzir carregamento.

Esses estudos, o Plano Nacional de Logística, esse confronto dos vários filtros pautaram determinadas decisões. Então tudo está sendo feito sob prisma técnico, muito técnico. Por isso nós chegamos à conclusão, por exemplo, de que a FICO é prioritária.

Ora, aí eu ouvi várias vezes: "Poxa, vocês vão fazer uma ferrovia no Mato Grosso?" Pelo amor de Deus, alguém questiona isso? Nós vamos fazer uma ferrovia no Mato Grosso? Produzimos, ano passado, no Mato Grosso, 62 milhões de toneladas de grãos. Estamos plantando lá em nove milhões de hectares. Nós temos 14 milhões de hectares de área disponível no Mato Grosso. A produção chegará, em 2025, a cem milhões de hectares. Vai superar os cem milhões de hectares.

Então, nós não estamos aqui discutindo unidades da Federação. Não estamos discutindo o Estado A, B ou C, estamos discutindo carga, estamos discutindo logística, estamos discutindo repercussão em termos de custo Brasil - é isso que está na pauta -, e fizemos simulações para ver qual é o impacto dessas decisões no custo Brasil. Chegamos à conclusão de que, efetivando aquilo que está planejado, nós vamos aumentar a participação do modo ferroviário para 30% em 2025. Recentemente, um estudo da Fundação Dom Cabral confirmou a nossa hipótese. Eles estudaram, fizeram o mesmo estudo e chegaram à conclusão de que o modo ferroviário ia atingir 29% em 2025. Então, ótimo. Nós calculamos 30 e eles calcularam 29, está dentro da ideia.

Isso vai proporcionar uma redução de custo logístico de R\$33 bilhões/ano - R\$33 bilhões/ano! E nós estamos pegando carga onde ela existe e jogando onde ela precisa ser jogada. O Governo investiu R\$11 bilhões ou R\$12 bilhões na Ferrovia Norte-Sul. A Ferrovia Norte-Sul hoje transporta 8 milhões de toneladas de carga, ela está muito aquém da capacidade. Então, está na hora de pegar carga e jogar na Ferrovia Norte-Sul. Nós precisamos fazer isso.

O trecho norte da Ferrovia Norte-Sul está concedido para a VLI, de fato, de Açailândia até Porto Nacional, mas o trecho sul da Ferrovia Norte-Sul, que vai de Porto Nacional até Estrela D'Oeste, será concedido neste ano. Nós devemos fazer a licitação no dia 1º de novembro, estamos trabalhando para isso. Nós vamos fazer todo esforço para fazer a licitação no dia 1º de novembro. A análise da Ferrovia Norte-Sul no Tribunal de Contas da União já foi concluída, e a área técnica já deu sinal verde para a concessão. Estava na pauta desta semana do tribunal e saiu da pauta em função de um problema de saúde do ministro relator, mas estará na pauta na semana que vem.

Então, na semana que vem nós teremos a deliberação do TCU com relação à licitação da Ferrovia Norte-Sul, faremos a publicação do edital, e o leilão, muito provavelmente, vai ocorrer no dia 1º de novembro - leilão este que deverá ser competitivo. O BID da Norte-Sul vai ser impulsionado, inclusive, pela questão da FICO, que traz carga, dá o acesso da carga à Ferrovia Norte-Sul, que é a grande espinha dorsal ferroviária brasileira, é uma ferrovia fundamental. E aí, com esse carregamento, nós já teremos uma repercussão na própria licitação da Norte-Sul. Os recursos da Norte-Sul alimentarão o fundo ferroviário, e o fundo ferroviário vai ter como prioridade a ligação de Açailândia a Barcarena, independentemente do traçado, Senador Flexa, independentemente do traçado. Nada impede que nós utilizemos, por exemplo, o traçado projetado pelo Pará, se esse for o melhor traçado, não há problema nenhum, porque o que interessa para nós, em termos de Sistema Nacional de Viação, é ponto de origem e ponto de destino. Dali, naquele trecho, naquele segmento, nós vamos escolher o melhor traçado.

Com relação às contas, as contas ficarão claras agora na consulta pública, na audiência pública e serão avaliadas pelo Tribunal de Contas. E aí há o questionamento: "A outorga é negativa?" É negativa. E por que é negativa? Porque é matemática. Nós temos uma receita projetada, eu tiro dessa receita o custo, tiro do custo o investimento que vai ser feito na própria malha, e, apesar de todos os investimentos que foram feitos ao longo do tempo, ainda serão investidos mais um bilhão na Estrada de Ferro Carajás e 1,2 bilhão na Estrada de Ferro Vitória a Minas. Tiro disso o imposto, tiro a depreciação, e o que sobra é um valor líquido. Esse valor líquido eu trago a valor presente e diminuo da base de ativos.

Então, observem que nos contratos de concessão não havia obrigação de se fazer investimento. Esses investimentos foram feitos e autorizados pelo Governo Federal ao longo do tempo. E, quando a gente indeniza a base de ativos, nós estamos nos apropriando dessa base de ativos, porque os bens são reversíveis. O ativo portuário é da União, o ativo ferroviário é da União, as oficinas são da União. Então, isso está sendo remunerado agora, porque o investimento já foi feito, é o final de um ciclo. Por isso a conta de Carajás é negativa. E essa conta vai ser avaliada pelo Tribunal de Contas da União e vai ser avaliada por toda a sociedade.

Basicamente é esse o norte, são essas as premissas que nos levaram a tomar determinadas decisões. Observem que a reunião do Conselho simplesmente qualificou prioridades, e ela disse: a ferrovia de integração do Centro-Oeste é uma prioridade; ela disse que a ligação Açailândia a Barcarena é uma prioridade; ela disse que a estrada de ferro Vitória-Rio é uma prioridade; ela disse que o Ferroanel de São Paulo é uma prioridade - o maior gargalo ferroviário do Brasil é o Ferroanel de São Paulo, que nós estamos tratando, equacionando agora. Nós temos trem de passageiro e carga competindo; nós temos a soja passando por dentro da cidade de São Paulo.

Observem também que, quando as ferrovias estiverem prontas, elas serão licitadas. Nós vamos licitar a operação. E a operação vai gerar uma nova outorga, e essa nova outorga vai ser reinvestida no sistema ferroviário. Isso é uma coisa muito inteligente, muito criativa. Isso nunca foi pensado, jamais foi pensado, e nós demos essa solução. É uma solução de que o Brasil precisa. Quem pensou nisso antes? Ninguém. Ou seja, nós vamos ter o privado fazendo a obra, assumindo, tomando o risco de engenharia, tomando o risco ambiental. E, depois da obra pronta, de quem é a obra? Da União. E o que nós vamos fazer? Vamos licitar a operação, porque é assim no mundo inteiro. Na maioria dos países do mundo, privado não toma risco de construção ferroviária em função da quantidade de capital enterrado. Os Estados fazem o investimento ferroviário, licitam a operação. Esse é o modelo. Os países que têm ferrovias mais bem estruturadas do mundo funcionaram assim.

E, nesse caso, nós estamos sendo inteligentes, porque nós vamos ter o privado tomando o risco da construção. Depois, nós vamos licitar a operação, porque o risco já foi vencido. E, com essa licitação, nós vamos reinvestir o dinheiro no sistema.

Observem o seguinte: o Estado não tinha obrigação nenhuma de fazer ferrovia, nenhuma. O que nós poderíamos fazer? Auferir, coletar outorga. É assim que a gente faz no óleo e gás; é assim que a gente faz com usinas hidrelétricas. Poderia pegar a outorga e botar na conta do Tesouro. Qual é o problema? Nenhum. Qual é a ilegalidade? Nenhuma. Então, qual é a obrigação que nós temos de construir ferrovia? Nenhuma. Partimos do pressuposto de que isso é importante para o País, identificamos e hierarquizamos ferrovias mais importantes. E a partir daí nós estamos dizendo: olha, esse investimento é o número um em termos de prioridade. Isso dentro de uma lógica de plano de transportes, dentro de uma lógica matemática. Porque, do contrário, poderíamos botar a outorga no Tesouro. Aliás, antes da 13.448, esse seria o caminho, mas a gente não enxergava vantagem nesse procedimento.

(Soa a campanha.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - E é por isso que estão sendo feitos então investimentos cruzados.

Observem que a gente precisa investir também em ferrovias que tenham início, meio e fim. Não adianta eu botar uma quantidade... Porque, observem, se todos os Estados que são afetados pelas ferrovias forem brigar pelo recurso, você vai pulverizar o recurso e não vai sobrar recurso para ninguém.

Vamos pegar, por exemplo, a Estrada de Ferro Carajás. Ela está mais de 500km no Maranhão e 300km no Pará. Ela passa por quatro Municípios paraenses e por 14 Municípios maranhenses. A própria Estrada de Ferro Vitória a Minas tem 195km no Estado do Espírito Santo e 710km no Estado de Minas Gerais. Então, a gente tem de fazer aquilo que faz mais sentido do ponto de vista nacional. Não adianta eu entrar numa empreitada e pegar, por exemplo, 2,6 bi, que é o que está no Plano de Negócios da Vitória a Minas para a construção da FICO e botar na Ferrovia Paraense, que eu começo e não termino. Quanto custa o trecho Marabá-Barcarena? Talvez uns 7 bi. O orçamento que nós temos, por exemplo, de Açailândia a Barcarena é de 6. Então, não adianta começar alguma coisa que não vai terminar, senão vamos criar outro elefante branco. Agora, nós já temos um fundo em que nós vamos ter receita. E essa receita vai ajudar, vai compor, vai ser uma receita para o investidor privado numa eventual concessão, que me parece que o Governo do Estado do Pará já está em condições de fazer.

Esse foi o racional. Essas questões todas foram pensadas. O estudo é muito técnico, é muito fundamentado e ele será avaliado agora pela sociedade na consulta pública e será avaliado pelo Tribunal de Contas da União.

No mais, nós estamos à disposição para debater o assunto, como sempre estivemos.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu agradeço ao Dr. Tarcísio Gomes de Freitas.

Vou pedir aos meus pares que me permitam apenas fazer uma observação na fala do Dr. Tarcísio, antes de que V. Ex^{as} possam fazer os questionamentos.

Dr. Tarcísio, eu sempre admirei a sua inteligência, sempre, mas, por favor, não menospreze a inteligência do restante dos brasileiros. Não reviva o modelo do PT de reinar dividindo: nós contra eles.

V. S^a não vai nunca colocar o Pará contra o Mato Grosso, nunca. Fique certo disso. Nós defendemos a FICO. Se for preciso, estamos juntos com Mato Grosso. Queremos fazer a FICO, sim. Agora, não podemos deixar de defender a Ferrovia Paraense, que V. S^a sempre considerou como uma ferrovia importante, ao ponto de tirar do PPI - V. S^a - o trecho da Norte-Sul, entre Açailândia e Barcarena. Mais adiante eu farei outras observações, até porque eu quero saber por que voltou isso, se estava fora.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA. *Fora do microfone.*) - Senador Flexa, V. Ex^a poderia tirar o PT dessa briga aí.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Desculpe, vou tirar o PT, sem o PT, só com o "reinar dividindo".

Quero passar a palavra ao Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário Especial da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Com a palavra o Sr. Adalberto Vasconcelos. V. S^a dispõe de dez minutos, prorrogáveis pelo tempo necessário para cumprir a sua informação.

O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS - Obrigado, Senador, pelo convite. Não vou utilizar os dez minutos, tendo em vista que o Tarcísio já fez uma breve exposição.

Gostaria de cumprimentar o Governador, o Ministro dos Transportes e os Senadores aqui presentes.

Do que foi falado, eu gostaria só de comentar alguns pontos colocados pelo Tarcísio. Desde quando o PPI foi criado, a preocupação com o setor ferroviário foi bastante forte, e, desde o primeiro momento, a gente trabalhou com o objetivo de podermos expandir o transporte ferroviário no Brasil, para não ficarmos dependentes do transporte de cargas atinentes ao transporte ferroviário só do modal rodoviário.

Dessa feita, foi criada a Medida Provisória 752, convertida na Lei 13.448, que permitiu, conforme já colocado aqui, os investimentos na própria malha, investimentos cruzados. Eu gostaria de colocar que, paralelamente a isso, foi desenvolvido o Plano Nacional de Logística, que ficou em consulta pública do dia 20 de março ao dia 21 de abril, quando recebeu várias contribuições. E o Plano Nacional de Logística apontou, de forma bastante clara, quais seriam os investimentos prioritários para o País no setor ferroviário. Isso foi também homologado numa reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

A prorrogação das concessões ferroviárias tem como premissa, primeiro, recapacitar a própria malha. Então, todo investimento é para modernizar, recapacitar a própria malha. O que sobrou daquilo eventualmente vai se apurar como valor de outorga ou fazer o investimento cruzado, conforme prevê a Lei 13.448.

Gostaria também de pontuar que, no caso das prorrogações das malhas da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória a Minas, estão sendo feitos estudos, estão sendo concluídos estudos. A própria lei que foi aprovada aqui pelo Parlamento prevê que haja uma fase de debate, de transparência com a sociedade, que é a consulta pública. Necessariamente vai haver a consulta pública, que vai se iniciar no mês de agosto. Na consulta pública, nenhuma informação vai ser escondida da sociedade, todas serão mostradas, inclusive os cálculos que o Tarcísio colocou aqui. Será dada transparência, e toda a sociedade de forma organizada vai poder aferir a exatidão dos cálculos realizados.

Posteriormente também, após a consulta pública e após a consolidação dos resultados da consulta pública que vai poder aprimorar o processo, esses estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira serão encaminhados para o acompanhamento, também previsto na Lei 13.448, concomitantemente com a parte do Tribunal de Contas da União.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - V. S^a me permite um aparte?

O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS - Sim. Por favor, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Com a palavra o Senador Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Muito rapidamente.

V. S^a toca num ponto estratégico. Todos esses dados, modelagens, modelos matemáticos, avaliações serão encaminhados ao Tribunal de Contas,...

O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS - Sim, Senador.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - ... que constitucionalmente é o órgão que faz o controle externo das contas públicas.

Eu gostaria de solicitar a V. S^a que, concomitantemente a isso, mandasse esses mesmos dados e esses mesmos custos aqui para Comissão de Infraestrutura do Senado, para que, em tempo, nós também, pelas prerrogativas constitucionais que temos, pudéssemos aferir esses dados e esses modelos que V. S^{as} estarão encaminhando ao TCU. Seria muito interessante, em nome da transparência, que, de forma paralela, nós pudéssemos acompanhar, até porque vamos exercê-lo.

É a solicitação que faço a V. Ex^a.

O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS - Perfeito, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Ferraço, antes de devolver a palavra ao Dr. Adalberto de Vasconcelos, eu não posso nem pedir para que nós aguardemos o requerimento, porque eu já infringi a regra ao fazer o questionamento - e sei da sua angústia, que é a mesma minha e de todos que estão aqui. Eu só pediria que, depois, V. Ex^a encaminhasse à Secretaria, porque nós vamos fazer pela Comissão de Infraestrutura, para que seja respondido. Se não responderem, pela Mesa do Senado.

Com a palavra o Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos.

O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS - Perfeito, Senador.

Antes disso, vocês já poderão ter o acesso, que será disponibilizado em consulta pública. Mas o Tribunal é um órgão auxiliar do Congresso Nacional e ele tem a missão... Do controle externo é titular o Congresso Nacional; o Tribunal é um órgão auxiliar. Então, vocês têm toda a prerrogativa de receber - e vão receber - todos esses estudos para fazerem o controle também, a aferição.

Feito esse acompanhamento pelo Tribunal, então só será assinado o termo aditivo após o acompanhamento e o aval por parte do Tribunal de Contas da União.

De certa forma, Senador, eu tentei colocar aqui alguns pontos que me pareceram deveriam ser reforçados neste momento, tendo em vista que o Dr. Tarcísio já fez uma explanação, em nome do PPI, de todo o racional que foi utilizado para nós chegarmos às prorrogações.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço ao Dr. Adalberto de Vasconcelos pela sua apresentação.

Eu quero passar a palavra ao Sr. Mario Rodrigues Júnior, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Bom dia a todos os Senadores, ao Sr. Ministro dos Transportes, ao Sr. Governador e a todos aqui presentes.

Quanto à minha explanação, eu acho que tenho muito pouco a falar. O Tarcísio fez uma explanação, o Adalberto contribuiu, mas eu gostaria de reforçar alguns pontos. Primeiro, uma coisa muito importante que o Tarcísio demonstrou e falou que é a forma inteligente que o gestor público está agora montando para suprir demandas de transporte, principalmente no modal ferroviário. É fundamental esse novo conceito de implantação em função até da crise e do momento pelo qual o País passa. E essa crise não será superada nos próximos anos. Então, é uma forma inteligente de a gente trazer investimentos e tentar melhorar a condição do modal ferroviário, tão importante para este País.

Esse é um destaque que, como bem colocado pelo Tarcísio, demonstra a forma que nós estamos buscando para que nós tenhamos investimentos e que necessariamente melhorem as condições das nossas ferrovias.

Segundo ponto. Deixar muito claro que nós ainda estamos em fase de estudos, que serão amplamente debatidos não só com a Casa aqui, mas com a sociedade. Serão feitas audiências públicas, e, depois de tudo isso, com as contribuições recolhidas, será feita uma conclusão e, aí sim, um processo de encaminhamento para autorizações do próprio Ministério e do Tribunal de Contas da União.

Então, em nenhum momento, dá para afirmar que é conclusivo tudo o que está sendo feito aí. Ainda teremos avanços nas etapas e várias contribuições que receberemos.

Nós devemos divulgar, agora em agosto, as audiências públicas nos Estados; elas terão início em setembro. E a gente espera que, com tudo isso, com esse amplo debate, a gente consiga extrair daí a melhor solução possível.

É totalmente uma decisão técnica sobre a necessidade e a prioridade dos investimentos. O Tarcísio bem falou: não se olhou aqui sigla ou Estado; olhou-se o estudo de carga, necessidade e prioridade, onde tem de haver os investimentos.

Senador, vou continuar. A explanação já foi feita. A agência está finalizando esses primeiros estudos baseados nas diretrizes de Governo. Estamos com nossa equipe técnica toda modelando em função do plano de logística, em função das diretrizes, e será apresentado o estudo para amplo debate. Era só para frisar esses pontos, Senadores, Governador. Ainda temos etapas a serem cumpridas.

A agência se coloca à disposição para qualquer discussão, qualquer apresentação. Será feito detalhamento de tudo e de como chegamos a esses parâmetros e a esses números. A agência se coloca à disposição.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço ao Dr. Mario Rodrigues Júnior, Diretor-Geral da ANTT.

Passo a palavra ao representante do Governador Paulo Hartung, do Estado do Espírito Santo.

O SR. ALEXANDRE NOGUEIRA ALVES - Bom dia a todos! Bom dia, Senadores! Bom dia, Governador! Bom dia, Ministro! Bom dia a todos os convidados da Mesa!

O Estado do Espírito Santo tem uma divergência jurídica radical com relação à interpretação feita pelo Governo Federal no que diz respeito à aplicabilidade da Lei 13.448.

Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Permita-me, pedindo desculpas a V. Ex^a. É que eu não o nomeiei.

O Dr. Alexandre Nogueira Alves é Procurador-Geral do Estado do Espírito Santo, representando o Governador do Estado, Paulo Hartung.

O SR. ALEXANDRE NOGUEIRA ALVES - Obrigado, Senador.

Então, o Governo do Estado do Espírito Santo tem uma divergência jurídica radical com relação à interpretação que vem sendo empregada pelo Governo Federal no que diz respeito à aplicabilidade da Lei 13.448.

De fato, nós tivemos uma inovação. Acho que o Congresso Nacional trouxe uma modernização no que diz respeito às concessões nos setores de infraestrutura, ferrovias, aeroportos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ALEXANDRE NOGUEIRA ALVES - Obrigado, Senador.

Então, a legislação traz inovação, ela moderniza o setor. É uma lei muito boa. Ela possibilita a relicitação de concessões que não andam bem, cuja demanda prevista nos estudos não se concretizou em situações de investimentos que se mostraram desnecessários; e possibilitou também novos investimentos no caso de concessões em curso, mediante a possibilidade de renovação antecipada.

O cerne da questão é exatamente, como trouxe o Dr. Tarcísio, o art. 25, §1º, quando diz que, no caso de renovação, esses novos investimentos podem ser efetuados na própria malha ou no interesse da Administração.

A pergunta que eu faço aos senhores é a seguinte: quando a lei traz a expressão "no interesse da Administração", ela deu um cheque em branco ao Governo Federal? Eu acho que é essa reflexão que nós temos de fazer.

A minha resposta como interpretação jurídica é não, porque, na verdade, temos todo um sistema que trata das licitações e das concessões. Nós temos a Constituição Federal, que estabelece que toda obra e que toda concessão tem de ser licitada; nós temos toda a legislação que rege as licitações no Brasil. Então, existe divergência na interpretação com relação a que a lei teria autorizado o subsídio cruzado. Não é essa a nossa posição. Nós entendemos que a lei não trouxe essa possibilidade. Na verdade, temos de interpretar esse trecho do dispositivo legal - "no interesse da Administração" - dentro de todo conjunto normativo, de todo o sistema, e fazer uma interpretação sistemática das normas que norteiam as concessões e as licitações.

Nós temos o princípio de vinculação ao edital. Então, no caso da Carajás e da Vitória a Minas tivermos, há 20 anos, um edital, e toda concessão é vinculada a esse edital. Na medida em que se integram outras malhas ferroviárias a essa concessão inicial, simplesmente se está rasgando o contrato de concessão anterior e firmando um novo contrato. Então, não se trata de renovação; trata-se de se firmar um novo contrato.

Temos um princípio constitucional de que toda obra pública tem de ser licitada. Nesse aspecto, temos de enfatizar que nós não temos nada contra a FICO. Estamos juntos com o Estado do Mato Grosso no sentido da construção da FICO, mas que ela seja licitada, porque os recursos de renovação da Vitória a Minas e de Carajás nós entendemos que têm de ser aplicados na própria malha ferroviária ou nos próprios Estados que sofrem os efeitos dessa concessão.

Vejam, nós temos o princípio constitucional da sustentabilidade, que é muito aplicado na área de gás e petróleo, pelo qual todo recurso referente àquela concessão tem de ser aplicado no local para recomposição e em benefício dos impactados. Então, esse mesmo princípio tem de ser aplicado nesse caso da renovação antecipada da Vitória a Minas e de Carajás.

Em virtude desses pontos jurídicos, fizemos também outros questionamos, mas Dr. Tarcísio e o Dr. Mário trouxeram situações no sentido de que os estudos técnicos não foram finalizados. Assim que forem finalizados, teremos audiência pública onde, segundo eles, será demonstrada a vantajosidade e a adequação do valor que se está propondo como contrapartida.

Mas tivemos acesso ao processo administrativo. O Governo do Pará teve dificuldade de acesso ao processo administrativo. O processo administrativo de renovação tem 50 páginas, para os senhores terem uma ideia. Surpreendeu-nos quando tivemos acesso.

Fazendo um parêntese rápido, diferentemente da concessão, da proposta de renovação do Aeroporto de Vitória, a Anac disponibiliza no seu *site* vários estudos técnicos, todos os estudos preliminares, e a ANTT, com todo respeito, Dr. Mario, não tem a transparência necessária com relação a tudo que foi feito até agora. Na verdade, o Governo Federal já anunciou que fará a construção da FICO e que o investimento será de 4 bilhões. Em local nenhum do processo administrativo existe esse estudo. Não há a mínima transparência, com todo respeito, Dr. Mario, Dr. Tarcísio, na condução desse processo. Tem 50 páginas o processo administrativo! É de saltar aos olhos como não está demonstrada a vantajosidade e o valor a que se chegou à questão da outorga.

Enfim, em virtude de todo esse cenário jurídico que estou narrando, o Estado do Espírito Santo ingressou na Justiça com ação civil pública narrando, trazendo esses elementos. Inicialmente, o juiz federal a quem compete o julgamento da causa abriu vista tanto para a União quanto para a Vale. Houve um recuo da Vale. A Vale não se manifestou com relação a nenhum ponto da ação, imediatamente pediu uma audiência de conciliação e vem provocando o Governo do Estado do Espírito Santo o tempo inteiro para tentar uma solução com relação à construção da EF-118, que seria a Vitória-Rio. E a União, na sua manifestação através da AGU, afirmou categoricamente que os investimentos com relação à renovação antecipada da Vitória a Minas serão realizados na própria malha. Diferentemente do anúncio do Governo Federal, a AGU, no processo, anunciou que os recursos serão realizados na própria malha de forma preferencial, sem descartar, contudo - temos de ser claros e corretos nesse ponto -, que a União poderia fazer investimentos em outros locais, em interesse da Administração.

Esses motivos fizeram o juiz federal, neste primeiro momento, não conceder a liminar que pleiteamos para a paralisação do processo de renovação antecipada. E o juiz frisou isto: "Olha, a própria AGU, representante da União, afirmou que serão feitos investimentos na própria malha e serão feitos investimentos nos próprios Estados que sofrem os impactos da renovação antecipada." Esses foram os motivos que o juiz detalhou ao negar a concessão da liminar. Existe um ponto, e aí o juiz, também em obediência ao princípio da transparência, está de acordo com a posição do Governo Federal no sentido de que é possível fazer o subsídio cruzado. Nós entendemos - é o nosso ponto de divergência da decisão judicial - que não é possível e, em virtude disso, vamos recorrer à superior instância. Já estamos com o recurso praticamente pronto, porque nós temos certeza de que o dispositivo - art. 25, §1º - não deu uma carta-branca...

(Soa a campanha.)

O SR. ALEXANDRE NOGUEIRA ALVES - Já concluo, Presidente.

Não deu carta-branca ao Governo Federal para possibilitar que os recursos oriundos da renovação antecipada das malhas ferroviárias sejam investidos em outro local. E entendemos que tem de ser em benefício dos impactados, no próprio local da concessão. No caso de Carajás, o Estado do Pará; no caso da Vitória a Minas, no Espírito Santo e em Minas. E temos certeza de que vamos obter êxito no recurso judicial, porque temos convicção dessa posição jurídica.

Presidente, Senador Flexa, espero ter contribuído para o debate. Trouxe elementos jurídicos...

(Interrupção do som.)

O SR. ALEXANDRE NOGUEIRA ALVES - ... e estou à disposição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Nós que agradecemos, Dr. Alexandre Nogueira Alves, representando o Governador Paulo Hartung. As informações que V. S^a nos passou agora, jurídicas, incontestáveis, vão nos auxiliar bastante nos questionamentos que faremos à ANTT e ao PPI.

Quero passar a palavra agora ao nosso Ministro dos Transportes, Dr. Valter Casimiro Silveira.

Primeiro, Ministro, agradecemos a V. Ex^a por ter aceitado nosso convite para estar aqui, prestigiando-nos, prestigiando o Senado Federal nesta nossa audiência. E lamento, mais uma vez, que o Presidente da Vale, Sr. Fabio Schwartsman, tenha se negado a vir participar da audiência. O prisma com o nome do Presidente da Vale vai estar aí durante todo o tempo da audiência. Pode ser que ele chegue. Talvez ele esteja nos assistindo pela TV Senado e possa querer vir até aqui.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Senador Flexa, pode me dar a palavra um minutinho?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pois não, Senadora Fátima Bezerra. Com a palavra.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Flexa, obrigada. Quero cumprimentar V. Ex^a, cumprimentar aqui as demais autoridades, os Senadores e Senadoras, mas me permita, já que o Ministro vai fazer uso da palavra agora, Senador Flexa, apenas aqui, mais uma vez, renovar o meu apelo ao Ministro dos Transportes no que diz respeito a agilizar providências para a conclusão de importantes obras que se referem à infraestrutura rodoviária do meu Estado.

Eu falo aqui, Ministro, tanto da conclusão da Maria Lacerda, dos investimentos na BR-101, mas sobretudo da questão da Reta Tabajara. É inaceitável! Nós vamos completar quase dez anos em que essa obra se arrasta, uma obra fundamental para melhorar a mobilidade urbana do meu Estado, uma obra que foi pensada e decidida levando em consideração principalmente os acidentes que ocorrem naquela região, naquele contexto que o senhor conhece muito bem.

A obra entrou no Programa de Aceleração do Crescimento na época do governo do Presidente Lula; depois, no da Presidenta Dilma. Teve vários problemas, inclusive pendências judiciais. Sou testemunha de o quanto V. S^a, na época inclusive Diretor do DNIT, se empenhou para que essas pendências fossem resolvidas. A própria Bancada Federal tem participado, sem contar os apelos que fiz, como o que estou fazendo exatamente agora.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senadora Fátima Bezerra, eu pediria a V. Ex^a que concluísse.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vou concluir.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu já a inscrevi aqui para fazer os questionamentos na ordem do inscritos, aí V. Ex^a pode usar da palavra.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Perfeito, Senador Flexa. Deixo meu apelo ao Ministro e gostaria muito que ele pudesse claramente trazer dados concretos e, mais do que isso, que pudesse dizer hoje, aqui, para o Rio Grande do Norte escutar, finalmente, quando é que o Governo Federal entregará a obra da Reta Tabajara.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Obrigado, Senadora Fátima.

Concedo a palavra ao Ministro Valter Casimiro.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Bom dia, Senador Flexa Ribeiro, hoje presidindo aqui a Comissão de Infraestrutura. É um prazer estar aqui na Comissão mais uma vez. Eu digo que toda vez que venho aqui é uma oportunidade de fazer uma prestação de contas do trabalho que a gente vem desempenhando à frente do DNIT, à frente do Ministério dos Transportes agora. Então, obrigado pelo convite.

Peço desculpas aos demais Senadores. Houve um desencontro na minha agenda e não pude informar anteriormente que estaria presente aqui nesta audiência; tive o conhecimento agora de manhã, então não deu para avisar aos Senadores com mais antecedência para poder ter uma maior participação aqui dos demais Senadores, mas reafirmo que é um prazer estar aqui novamente, Senador Flexa, para fazer uma prestação de contas do que o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil vem executando.

Quero registrar aqui o agradecimento ao nosso Senador Eduardo Braga, que é o Presidente desta Comissão. S. Ex^a não está aqui presente hoje, mas é um Senador que tem ajudado muito o Ministério dos Transportes no desempenho da sua missão institucional. Queria deixar registrado aqui o agradecimento do Ministério dos Transportes ao Senador Eduardo Braga.

Cumprimento aqui os nossos Senadores, a Senadora Fátima Bezerra, o Senador Reditario Cassol, pai do nosso querido e eterno Senador Ivo Cassol; o Senador Wellington Fagundes, que se ausentou, mas estava aqui agora há pouco.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Já retorna.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Já deve retornar.

Cumprimento também o Senador Valdir Raupp, que estava aqui presente e deu uma saidinha; a Senadora Regina Sousa também, que saiu. Cumprimento o Senador Paulo Rocha. Obrigado pelo apoio que tem dado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Senador Roberto Muniz, meus cumprimentos; Senador Rodrigues Palmas, nosso correligionário do PR; Senador Ricardo Ferraço, meus cumprimentos; Senador José Medeiros. Cumprimento aqui o Governador Simão Jatene, Governador que sempre teve uma parceria muito forte com o Ministério dos Transportes, com o DNIT também, na época que estava como Diretor-Geral do DNIT.

Cumprimento o Secretário Especial do PPI, Adalberto Vasconcelos; o Secretário Tarcísio Freitas, da PPI; o Diretor-Geral da ANTT, Mario Rodrigues. Cumprimento o Procurador-Geral do Estado do Espírito Santo, Alexandre Nogueira, que aqui representa o Governador. Cumprimento também o Secretário de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará, Adnan. Cumprimento o Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT, Luiz Antônio; o nosso secretário, toda a equipe do Ministério, senhoras e senhores, demais convidados.

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, todos sabem, teve uma execução, alguns anos atrás, exemplar, com uma programação de orçamento que chegava ao que era possível executar, não tendo limitações.

Infelizmente, na situação em que o País ficou, houve um contingenciamento de recursos e o Ministério teve que fazer priorização dos seus investimentos: priorizou a manutenção da sua malha; priorizou aqueles investimentos com alto grau de execução, obras que poderiam ser entregues num período curto já estavam com alto grau de execução, e gente poderia dar continuidade àquelas obras que estavam em andamento; e o que nós chamamos de eliminação de pontos críticos, pequenas intervenções que ajudam na vida do nosso cidadão brasileiro para que a gente possa dar maior conforto e, claro, melhorar a infraestrutura logística do País.

Com essa restrição orçamentária, o Governo apostou, investiu na aceleração das concessões, no processo de investimento privado. Já foram colocados aqui pelos técnicos, pelo Tarcísio, pelo Adalberto e pelo Mario, todos os processos de concessão que nós estamos tocando, e optou-se por um modelo em que se aproveitaria um processo de concessão para fazer novos investimentos. Quando a gente fala em novos investimentos - e, aí, eu preciso fazer uma correção ao nobre Procurador, que falou da questão de subsídio cruzado. Na questão do investimento, quando nós estamos fazendo a renovação dos contratos, estamos possibilitando novos investimentos, mas não que esses investimentos sejam em benefício dos atuais concessionários. Então, esses novos investimentos que estão sendo feitos nos processos de renovação não serão explorados pelos antigos concessionários. Não podemos falar de subsídio cruzado. Nós falamos de investimento complementar, podemos chamar de investimento cruzado, porque aproveitamos um processo de renovação onde haveria um pagamento de outorga ao Governo Federal para que a gente possa possibilitar novos investimentos e, aí sim, uma opção do Governo de licitar esses novos investimentos para ter um novo concessionário explorando aquele investimento.

O Governo optou por fazer licitações em blocos - exemplo do aeroporto do Espírito Santo com o aeroporto de Macaé. Nós identificamos que os investimentos em bloco possibilitam que se possa, em vez de recursos de outorga para o Governo, aproveitar essas empresas que estão ganhando as licitações para poder fazer os investimentos. Então, nós fizemos uma previsão de licitação em bloco dos aeroportos, do bloco turismo Nordeste. Eu vim a esta Comissão para poder fazer a explanação de como seria essa questão dos investimentos, explicar por que não prejudica um investimento em relação ao outro, porque não se está deixando de fazer o investimento onde há necessidade de se fazer investimento. Simplesmente, o dinheiro que entraria como outorga para o Governo é reinvestido na própria infraestrutura do País, e aí são feitos estudos para poder identificar para onde seriam direcionados esses investimentos e, claro, também a exploração, no caso dos aeroportos, de outros aeroportos. Então, para o bloco Nordeste, que tem seis aeroportos vinculados, ser feita uma única licitação; o bloco óleo e gás, que seria Espírito Santo e Macaé; o bloco agronegócio, que seria na região de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. O Governo traçou essa estratégia justamente observando o parâmetro que foi apresentado aqui pelo Tarcísio, a questão da inovação, de a gente conseguir agilizar o processo de investimento no País; eu não precisar fazer um procedimento licitatório separado, faço num único bloco para possibilitar esse melhor aproveitamento dos recursos, que seriam, na verdade, recebidos de outorga pelo Governo.

Nós temos hoje, dentro do bloco de portos, mais 24 terminais que serão licitados para receber também novos investimentos. Na parte de rodovias, são quatro rodovias que estão previstas para entrar também no processo de concessão para poderem

receber novos investimentos. Ferrovias: foi colocado aqui pelo Tarcísio e pelo Diretor-Geral da ANTT que são três licitações previstas com cinco prorrogações.

Quando a gente fala que o processo não está sendo transparente, é preciso dizer que todo processo de concessão e o processo de renovação são precedidos por uma audiência pública. Então, apesar de não terem sido ainda disponibilizados os estudos, por não terem sido finalizados, todos esses processos, pela legislação, são precedidos por uma audiência pública, por um processo de audiência pública. Após o processo de audiência pública e o recebimento de todas as contribuições de todos os setores, o Governo faz a compilação dessas considerações, dessas contribuições e manda todo esse material para o Tribunal de Contas, que é órgão do Legislativo que auxilia o Senado Federal e, é claro, não tem nenhum problema de disponibilizar todo o material para a Comissão de Infraestrutura, para qualquer membro do Congresso Nacional - ele passa por audiência pública, vai ser do conhecimento de todos no processo de audiência pública. E, claro, não há por que a gente não disponibilizar isso para a Comissão de Infraestrutura do Senado, para a Comissão de Infraestrutura da Câmara, para todos os nossos Parlamentares, que sempre contribuem com o processo de modernização e de construção da nossa infraestrutura logística.

A gente sabe que o Brasil está bem aquém no modal ferroviário e no modal hidroviário. Nós, por muito tempo, investimos no modal rodoviário. Hoje temos 55 mil quilômetros de rodovias, mas, mesmo assim, não são suficientes para poder escoar toda a nossa produção com preços competitivos, já que é o modal mais caro. Estamos agora num processo de aumento da nossa capacidade no que diz respeito à malha ferroviária. O Tarcísio falou aqui de 29% a 30% de capacidade de absorver toda a logística do País com o modal ferroviário. Agora, queríamos que fosse muito mais, porque o modal ferroviário e o modal hidroviário são os mais competitivos, o que nos permite também sermos mais competitivos no mercado internacional. Então, quanto mais infraestrutura tivermos para conseguir disponibilizar ao País e escoarmos a nossa produção, melhor para o País, melhor para os nossos Estados, melhor para o Estado do Pará, melhor para o Estado do Mato Grosso.

Eu concordo com o Senador Flexa quando diz que a gente não deve contrapor o Estado de Mato Grosso e o Estado do Pará ou qualquer outro Estado. Sabemos da importância de todos os Estados hoje. O Mato Grosso é campeão no agronegócio, na soja. Então, é necessário investir no Mato Grosso, é necessário investir no Pará, no transporte de todas as suas riquezas. O Estado do Pará também está bem à frente na produção do agronegócio, de soja, a gente sabe disso.

O Ministério dos Transportes tem investido no Estado do Pará, principalmente na parte relativa ao escoamento para Miritituba, que tem sido uma logística competitiva para o agronegócio, para poder levar toda a soja que sai do Mato Grosso para Miritituba e, aí, sair de barcaça para Santana ou Santarém, num navio de longo curso, para poder levar à Barcarena. Então, a gente sabe que o Estado do Pará tem muito ainda para receber no que diz respeito a infraestrutura, não só a ferrovia colocada aqui como necessária, que segue de Vila do Conde à Norte-Sul, mas toda a outra infraestrutura que seja possível colocar no menor tempo possível para poder escoar a produção.

O Brasil precisa urgentemente investir em infraestrutura. Infelizmente o Governo Federal tem recursos limitados para fazer esse investimento, mas tem tentado priorizar aqueles corredores que são mais urgentes, garantir essa infraestrutura com o menor tempo possível, para poder melhorar o escoamento da nossa produção, mas alguns projetos ainda estão em fase de conclusão de estudos, de melhoramento e, às vezes, não dá para encaixar determinados projetos neste momento.

Mas eu vejo o seguinte: temos que criar mecanismos - por isso é que nós editamos a medida provisória que estabeleceu como prioritária a ferrovia do Pará - para que, quando nós estivermos com todos esses projetos, com todos esses estudos maduros e prontos para poder lançar, priorizemos recursos para colocar essa infraestrutura o mais rapidamente possível. O Ministério dos Transportes sabe da importância que tem o Estado do Pará, dos investimentos necessários para o escoamento da produção do Mato Grosso, do Pará, do Matopiba, de Tocantins, mas temos algumas limitações. Às vezes são limitações de recursos, não dá para fazer com recursos próprios, e é por isso que estamos priorizando as parcerias, as concessões, buscando investidores privados para poder fazer com que essa infraestrutura se torne realidade com as nossas concessões e, quando possível, com recursos do Orçamento, fazer essa infraestrutura. Cito aqui a pavimentação da 163 no Pará; a continuidade da pavimentação da 230, que está mais do que atrasada - eu tenho que reconhecer aqui que já era para ter sido pavimentada há muito tempo -; a pavimentação da 319, no Amazonas; a duplicação da 364 em Rondônia. Então, todos esses investimentos - temos ainda a 155 e a 158 no Pará - são para poder escoar a produção também.

Nós temos consciência da necessidade de investimentos na infraestrutura do País, mas, com essa limitação orçamentária cada vez maior que o País tem para fazer os investimentos, temos que buscar cada vez mais as parcerias, participar das concessões. São diversos terminais hidroviários que temos construído também no Estado do Pará para melhorar a logística no Estado. Então, o Governo Federal tem consciência de que precisa ampliar a sua infraestrutura, melhorar a sua malha viária na parte de ferrovias e de hidrovias.

Nós temos aí o Pedral do Lourenço, que foi licitado; estamos num processo agora de licenciamento para poder iniciar as obras. Estamos até fazendo um apelo ao Ibama para poder já liberar os primeiros testes e adiantar o processo do projeto executivo do derrocamento do Pedral, o que acho que vai ser um salto na questão logística para o Estado do Pará, pelo qual vamos poder levar mercadoria até Marabá e escoar isso via hidrovia de Marabá até Vila do Conde, tornar perene a navegação no Rio Tocantins doze meses por ano - hoje a gente só pode navegar seis meses. Isso vai significar um salto na questão logística para o Porto de Vila do Conde. E aí, claro, vai ser preciso ampliar o Porto de Vila do Conde, é preciso também melhorar a infraestrutura no porto; não adianta você fazer só investimento na hidrovia e não preparar o porto para receber toda essa carga que pode ser escoada pela hidrovia.

E, aí - até em resposta à Senadora Fátima Bezerra -, algo com relação à 304, à Reta Tabajara. De fato, Senadora, o DNIT tem feito uma reavaliação de todo o projeto da Reta Tabajara. Infelizmente, foram identificados diversos problemas no projeto. O TCU já tinha constatado isso, e a gente está tendo que refazer esse projeto. Infelizmente tivemos um erro no projeto e estamos tendo que refazer o projeto para poder apresentá-lo ao órgão de controle.

Quanto à solução apresentada no projeto original, se mostrou que poderia ser melhorada em termos de solução de engenharia na questão da base do projeto. Então, a empresa pediu mais 30 dias para refazer esse projeto. Sei que esse tempo é uma eternidade, principalmente para a população do Rio Grande do Norte, que não aguenta mais esperar. Como a senhora falou, são vários anos. A gente licitou, a licitação deu problema, a empresa abandonou, foi preciso chamar a segunda colocada e, aí, a gente chama a segunda colocada com um projeto, identifica uma falha no projeto... Estamos refazendo o projeto para poder apresentá-lo para o órgão de controle para receber a liberação.

Então, a empresa pediu mais 30 dias para entregar esse projeto e, enfim, a gente poder levá-lo ao TCU e ver se consegue retomar a obra, retomar com um novo projeto, com outra solução de base na rodovia. Volto a dizer: infelizmente, identificamos isso tardiamente e estamos corrigindo o problema para poder, dentro dos critérios de menor custo e melhor solução de engenharia, apresentar essa solução para o Estado do Rio Grande do Norte.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Só um dado: o Ministro tem como fazer pelo menos uma projeção diante desse novo quadro?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senadora Fátima, V. Exª vai ter oportunidade de usar...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Quando é que a obra seria entregue?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - ...da palavra pela inscrição. Eu lhe agradeço.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Então, assim, eu ainda não tenho o prazo aqui em mãos para poder dizer quando é que a gente consegue entregar a obra. Eu poderia lhe dizer que, em torno de mais 45 dias, a gente pode retomar a obra, mas o prazo de entrega, infelizmente...

Enfim, são essas as medidas que o Ministério vem tomando para poder priorizar as obras de infraestrutura. Eu me coloco aqui à disposição da Comissão de infraestrutura, como sempre me coloquei, e agradeço o apoio de todo o Senado, de todo o Congresso. Não só os Senadores, mas os Deputados também têm dado um apoio muito forte ao Ministério dos Transportes no cumprimento de sua missão institucional.

Eu sei que muitas vezes frustra a gente não ter a velocidade que deveria para entregar essa infraestrutura, mas estamos tentando, com essas medidas que foram apresentadas aqui, fazer investimentos cruzados ou licitações em bloco para poder diminuir o tempo de entrega desses investimentos.

Coloco à disposição o Ministério dos Transportes para poder estar aqui prestando contas e auxiliando os nossos Congressistas na melhor aplicação dos recursos do Governo Federal.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço ao Ministro Valter Casimiro, dos Transportes.

Ministro, V. Exª, quando vem aqui, e vem frequentemente, à Comissão de Infraestrutura, o questionamento foge da pauta, porque todos vêm aqui querendo saber como, quando vai terminar a rodovia tal, a rodovia...

Se nós formos falar do Pará, Senadora Fátima, há rodovia lá há quarenta anos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - V. Ex^a ainda está com tempo suficiente, mas ele vai responder aos questionamentos.

Eu quero registrar e agradecer a presença do Prefeito de Belém, Zenaldo Coutinho; do Sr. Sergio Lobo, Diretor da ANTT; do Sr. Weber Cilone, Diretor da ANTT; do Sr. Dino Antunes, Secretário de Fomento e Parcerias do Ministério dos Transportes; do Dr. Ophir Cavalcante Junior, Procurador-Geral do Estado do Pará; do Dr. Eduardo Leão, Secretário de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará; do Sr. Caetano Reis, coordenador regional do Governo do Pará; da Sr^a Marily Germano, Diretora de Concessões da Sedeme; da Sr^a Amanda Martins, Prefeita do Município de Acará; do Sr. Marcio do São Félix, Vereador de Marabá; de Heliomar Rocha, Secretário de Urbanismo de São Félix do Xingu; do Sr. Fábio Lúcio Costa, Presidente da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará; do Dr. Clóvis Carneiro, Presidente da Associação Comercial do Pará; do Sr. Nélcio Palheta, Secretário de Comunicação do Estado do Pará; do Sr. Ítalo Ipojucan, Presidente da Associação Comercial e Industrial de Marabá; do Sr. José Maria Mendonça, Vice-Presidente da Fiepa e Presidente do Centro das Indústrias do Pará; do Sr. Adonei Aguiar, Prefeito de Curionópolis; do Sr. Dirceu Frederico, Presidente da Associação Nacional do Ouro.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - O Governo do Pará se mobilizou para enfrentar aqui o Mato Grosso!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Nós não vamos enfrentar o Mato Grosso, Senador Paulo Rocha, nós somos parceiros e aliados não só do Mato Grosso, mas do Brasil.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Do Espírito Santo também.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - E V. Ex^a sabe disso, como paraense. Nós somos aliados do Brasil. Sempre colaboramos e contribuimos para desenvolver o nosso Estado, desde a época da borracha.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pronto! V. Ex^a disse. Eu iria lhe cutucar, mas não vou não. Vou deixar passar aqui.

Eu quero agradecer também o Sr. José Eduardo Azevedo, Secretário de Desenvolvimento do Espírito Santo.

Se algum dos senhores ou das senhoras não foi nominado aqui, me desculpe, porque eu pedi que fizessem a listagem.

Quero pedir desculpa também pelo desconforto que os senhores e as senhoras estão tendo ao ficarem em pé, sem lugar para sentar. É que o nosso espaço da Comissão é limitado.

Quero agradecer a vinda de todos vocês, o que demonstra a importância da audiência pública para todos os Estados que estão aqui representados, não só para o Pará, não só para o Espírito Santo ou para Mato Grosso, mas, enfim, para o Brasil inteiro.

Quero passar a palavra ao Exmo Governador do Estado do Pará, Dr. Simão Jatene.

O SR. SIMÃO JATENE - Bom dia! Bom dia, senhoras e senhores!

Quero, inicialmente, cumprimentar todos os Senadores, nas pessoas dos Senadores Flexa Ribeiro e Paulo Rocha, que são Senadores do meu Estado.

Eu queria cumprimentar todos os representantes do Governo Federal, na pessoa do Ministro Valter Casimiro.

Eu queria cumprimentar todos os demais.

Vou tentar dividir minha fala em três partes.

Acho que precisamos fazer um esforço para recuperar o objetivo deste encontro. Faço questão de festejar a iniciativa do Senado, que, inclusive, por missão constitucional, é a Casa da Federação brasileira. Por isso, não posso deixar de registrar minha estranheza quando alguém tenta, na Casa da Federação brasileira, sugerir, indicar, propor, insinuar conflito entre Estados. Entendo isso até como uma demonstração lamentável e clara da Federação que este País virou.

Mas, como eu disse, quero dividir minha fala em três partes. A primeira repõe, ou tenta repor, a razão primeira por que estamos aqui. Acho que estamos aqui para tratar da renovação de uma outorga, de uma concessão. Tratamos não apenas da renovação de uma outorga ou de uma concessão, mas também da renovação antecipada de uma outorga ou de uma concessão. Ou seja, temos dois elementos que não podem ser dissociados desta nossa conversa. Acho que a renovação de qualquer concessão, uma nova outorga, necessariamente, tem de partir de uma avaliação do passado: valeu a pena a concessão feita no passado? Cumpriram-se as metas da concessão feita no passado? Faz sentido manter essa

concessão? Essa é uma avaliação absolutamente primária. Mas há essa avaliação, neste caso concreto, porque a ela se agrega a antecipação da renovação e se agregam também novos elementos.

Um deles: qual é o interesse social de se antecipar essa renovação? Qual é a razão pública que nos leva a ela? E aí me permita, Dr. Tarcísio, sou paraense, mas não estou me referindo aqui nem reduzindo a discussão ao Pará; para mim essa é uma discussão nacional. Qualquer que seja a concessão, onde for, a sua renovação exige que se avalie o passado. E, se essa renovação for antecipada, impõe-se que se deem razões objetivas concretas para a antecipação.

E aí me permitam, agora, todos os que pensam contrariamente a mim nesse aspecto. Sem pretender ser indelicado, os melhores adjetivos que eu posso imprimir à atitude do Governo Federal eu lhes confesso que são: precipitação, açodamento, ansiedade ou qualquer outro que se reproduza nessa mesma direção. E digo-lhes por quê. Ouvi várias vezes, e fui muito atento a todas as falas, anunciar-se algo no seguinte sentido: "Mas os estudos ainda não estão feitos". Mas o senhor mesmo chegou a dizer, em uma análise primorosa no que diz respeito à análise de custo-benefício - e eu quero falar sobre isso em seguida -, o senhor foi muito agudo ao dizer o seguinte: "Ora, como vamos, com quatro bilhões, financiar algo de sete? É pouco razoável!" Mas quem lhe disse que são quatro? Ou seja, esse "quatro" foi uma coisa mágica, porque os senhores todos aqui fizeram questão de dizer, repetir, repisar, reafirmar que os estudos não estavam concluídos. E eu quero crer que isso seja verdade, porque, senão, eu vou ter que admitir que o viés antifederativo que o senhor manifestou quando tentou colocar conflito entre dois Estados é mais profundo do que eu imagino, porque o Estado do Pará requisitou, buscou, pediu, implorou para ter acesso aos estudos e teve uma enorme dificuldade para ter acesso a um documento que, com toda a franqueza, todo o respeito e todo o carinho, não diz coisa nenhuma.

Então, como é que se anuncia não apenas uma concessão, mas a antecipação de uma concessão em dez anos praticamente, e, ao ser isso questionado, cria-se uma perplexidade e dizem "Olha, nós ainda não temos estudos, mas eu já falei que valia quatro bilhões, tanto que eu não posso financiar o ramo norte da ferrovia paraense"?

Perdoem-me, eu não entendo absolutamente nada de ferrovia, mas, de lógica, eu acho que um pouco. Não tem nenhuma coerência o que se está dizendo aqui! Nenhuma coerência! Existem os estudos ou não existem? Esta é uma pergunta que precisa ser respondida: há efetivamente uma avaliação ou não? Essa avaliação chegou aos quatro bilhões ou não chegou aos quatro bilhões? Cadê essa avaliação? Cadê a justificativa social? Cadê a justificativa, na verdade, que nos imponha e nos leve a perceber a importância coletiva, a importância pública dessa antecipação em dez anos? "Não" - diz-se aqui -, "mas há um rito, e será seguido o rito." Mas o rito, para ter sido seguido, certamente o bom senso diria que não se saísse dizendo e já escolhendo onde vai ser aplicado antes de haver os estudos.

Então, eu confesso aos senhores, primeiro, a minha perplexidade ao assistir a isso - primeira parte.

Segunda parte.

Agora, quero me deter um pouco mais, como técnico, à rigorosa e precisa contestação feita relativamente à ferrovia paraense quando se diz: "Que bobagem! Querem investir no que ainda não tem estudos. Ferrovia é carga!" - uma descoberta absolutamente "nova"...

(Soa a campainha.)

O SR. SIMÃO JATENE - ... de que ferrovia é carga.

"Trouxemos, agora, algo absolutamente inovador, que é o investimento cruzado." Festejemos. Festejemos!

"O investimento cruzado" - e aí eu anotei e não quero perder - "é uma forma inteligente", que para mim não terá nenhum significado se não for também um conteúdo inteligente, porque já vi muita forma inteligente se perder por um conteúdo não inteligente.

E quero lembrar - como tenho a mesma "deformação", provavelmente, sua, que deve ser Economia - lembrar os velhos manuais de Economia, quando Paul Samuelson dizia que investir em canhão ou manteiga é a mesma coisa. A análise de custo-benefício não raramente compara laranjas com bananas. Na verdade, o que está aqui, e parece ser algo pouco razoável, é que qualquer projeto de infraestrutura, se não tiver como componente integrante para a sua decisão uma análise territorial estratégica, deixa de ser um projeto de infraestrutura e de se constituir em um vetor de desenvolvimento para ser uma correia transportadora, como disse Adnan. E eu acho que este País já cometeu esse pecado por muitos e muitos anos!

Terceira parte. Sou da Amazônia com muito orgulho, com muito orgulho daquela região que, em determinadas horas, quando ela contribui brutalmente para o País, se considera como parte do Território nacional; quando tem um problema, se diz "a Amazônia é um problema". Já fomos inferno verde; transitamos de inferno verde para celeiro do mundo; já fomos almoxarifado, e querem nos fazer santuário e pulmão do mundo, claro, esquecendo de uma coisa simples: somos 60% do Território deste País. Se a gente achar que 60% é resto, eu confesso que aí eu já não entendo mais nada de aritmética, de matemática.

Olhem, meus caros amigos, meus caros Senadores, festejo profundamente este evento. Aqui não se trata de opor Mato Grosso ao Pará. Somos irmãos dos mesmos desafios, Mato Grosso. Não se trata de se opor ao Maranhão, porque a ferrovia tem, ou corta, ou cruza mais Municípios no Maranhão. Trata-se de ter a inteligência que nos faltou até agora, enquanto nação, para utilizar a nossa diversidade para reduzir as nossas desigualdades. Trata-se de ter a competência de entender que este País não será desenvolvido se os Estados não o forem. Trata-se de ter a percepção de que temos uma condição fantástica: oito milhões de quilômetros quadrados falando a mesma língua, oito milhões de quilômetros quadrados integrando a mesma nação. Qualquer coisa que venha no sentido de criar intriga, oposição, animosidade entre unidades federativas, certamente só nos levará a uma condição pior do que a que temos. Eu espero poder morrer sem que a União tenha se transformado na desunião. Espero que a República continue sendo União, exercendo esse papel de forma muito precária, diga-se de passagem, mas pelo menos não perdendo essa condição.

Muito obrigado, senhoras e senhores. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu pediria que os nossos convidados não se manifestassem, porque isso é antirregimental. Quando há aqui alguma aprovação, Governador, de algum projeto, Senadora Fátima, lá da CAS, eles fazem assim, querem indicar que estão aplaudindo. Eu, regimentalmente, teria precedência de fazer as inquirições, ou melhor, os questionamentos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Não, obrigado.

Eu vou me conter aqui e fazer a chamada pela inscrição dos Srs. Senadores.

O primeiro inscrito então, nessa ordem, seria o Senador Ricardo Ferraço, do Espírito Santo. V. Exª tem a palavra.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Flexa, só para que a gente pudesse se organizar...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pois não, Srª Senadora Fátima.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Se V. Exª pudesse ler a ordem dos inscritos...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pois não: Senador Ricardo Ferraço, Senador José Medeiros, Senador Paulo Rocha, Senador Rodrigues Palma, Senador Wellington Fagundes, Senador Roberto Muniz, Senadora Fátima Bezerra.

Se V. Exª usar da questão de gênero e os companheiros aí aceitarem, eu posso fazer uma transposição.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone.*) - Não, pode seguir.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Está bom. Muito obrigado, Senadora.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Já é minha a palavra, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Desculpe-me, Senador Ferraço. Com V. Exª a palavra.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Sr. Presidente, quero cumprimentá-lo pela iniciativa. Ao longo das últimas semanas nós temos debatido muito este tema, e não apenas V. Exª e eu, mas um conjunto de Senadores, até porque julgo que o nosso primeiro e maior compromisso nesta Casa é defender o nosso Estado, e o meu primeiro e maior compromisso aqui no Senado é defender o Espírito Santo. Foi para isso que os capixabas me elegeram, os capixabas não me elegeram para que eu viesse para cá me esquivar ou mesmo me acovardar diante de qualquer situação que possa representar violência e covardia contra o meu Estado. Portanto, defender o Espírito Santo e defender os capixabas é defender um Estado que tem dado uma extraordinária contribuição ao desenvolvimento econômico do nosso País. O Espírito Santo não é filho bastardo da República brasileira, até porque a República Brasileira se constitui do conjunto das unidades federadas, e o Espírito Santo se coloca em pé de igualdade com todos os Estados da Federação na sua representação, sobretudo aqui no Senado da República.

Por que, Sr. Presidente, por que, Governador aqui, o Pará vale igual a São Paulo? Por que o Pará tem três Senadores e São Paulo, poderoso São Paulo, tem três Senadores? Por que Minas Gerais tem três Senadores - e Minas Gerais é um "país" amigo - e o Espírito Santo tem também três Senadores? Porque esta é a Casa da unidade, esta é a Casa da solidariedade

federativa, e ninguém, ninguém vai nos confrontar em razão dos interesses dos nossos Estados. Portanto, nós vamos aqui continuar discutindo e defendendo os interesses dos nossos Estados com a mesma intensidade que defendemos o interesse do País. E não nos colocamos como donos da verdade, mas também não admitimos que quem quer que seja se coloque, neste ou em outro debate, como dono da verdade, porque a verdade tem sempre mais de uma face: tem a minha, tem a sua e tem a própria.

Então, este debate aqui é extraordinário, e eu quero cumprimentá-lo, Senador Flexa, pela oportunidade de nós recebermos aqui as autoridades do Poder Executivo, que eu quero cumprimentar cumprimentando o nosso Ministro Valter Casimiro; cumprimentando-o, eu cumprimento todos os demais.

Cumprimento o bravo Governador do Pará, Simão Jatene, Governador reeleito - reeleito pela vontade do povo do Pará. Cumprimento-o. E as suas manifestações me dão curso de uma providência que eu vou solicitar já hoje aqui, Sr. Presidente, porque o Governador Simão Jatene levantou aqui algumas questões muito graves, muito sérias. Eu vou falar sobre elas e peço concessão a V. Ex^a para poder aprofundar esse tema.

Cumprimento aqui, naturalmente, o Dr. Alexandre Nogueira Alves, Procurador-Geral do Estado do Espírito Santo, que representa nesta oportunidade o Governador Paulo Hartung.

Nós estamos tratando aqui, Sr. Presidente, de uma consequência que é fruto de uma medida provisória que nós debatemos aqui no Senado da República e no Parlamento brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Ferraço, permita-me por favor.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu queira consultar os Srs. Senadores e as Sr^{as} Senadoras - nós temos oito inscritos - se nós podemos fazer dois blocos de quatro, e pediria aos nossos convidados que pudessem anotar os questionamentos de cada um para que pudessem ser respondidos.

Os que concordam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovado.

Devolvo a palavra ao Senador Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Portanto, nós estamos decidindo aqui uma consequência da Medida Provisória 752, que foi convertida na Lei 13.448, que nos dá a condição e a oportunidade de anteciparmos ou não essas concessões à luz do interesse público. Porque está ficando cada vez mais claro aqui que o que está prevalecendo não é o interesse público, é o interesse da Vale, que é uma companhia estratégica para o nosso País, que é uma companhia que contribui muito para o desenvolvimento econômico do nosso País, mas não pode ser mais importante do que o interesse dos brasileiros. Fala aqui alguém de um Estado em que a Vale tem um papel estratégico, mas ela não é mais importante do que o Espírito Santo e não é mais importante do que o Brasil.

Vejam, V. Ex^{as}, a arrogância da diretoria da Vale: sequer está aqui presente para que nós possamos debater um assunto como esse. Está sendo omissa, está sendo covarde. Isso não é um papel - eu vou repetir aqui - que daria honra e satisfação ao engenheiro Eliezer Batista, alguém que teve e terá sempre, pelo legado que deixou, um papel. A Vale é uma antes de Eliezer e outra depois de Eliezer Batista. Eliezer Batista estaria com vergonha disso a que estamos assistindo aqui. A Vale jamais poderá perder o papel de indutora do desenvolvimento econômico e social do nosso País, até porque a Vale foi construída com o sacrifício e com o suor do povo brasileiro.

E nós estamos aqui decidindo sobre a viabilidade ou não de antecipar essa concessão à luz de qual interesse? Esses contratos, salvo melhor juízo, se extinguem em 2027; nós estamos em 2018. O que é que move um governo, no apagar das luzes, de maneira açodada, atropelada, para querer fazer a todo e qualquer custo esse tipo de processo? Não, Sr. Presidente! Eu não votei essa medida provisória e exerci aqui a minha fé pública para que o interesse público fosse subjugado! Não! Não! Nós votamos com o melhor dos propósitos, e nós estamos aqui decidindo sobre a antecipação de duas concessões ferroviárias que são a joia do tesouro brasileiro. Por essas duas concessões circulam 60% do volume das cargas do nosso País - 60% das cargas: na Estrada de Ferro Vitória-Minas e na Estrada de Ferro Carajás.

Nós estamos falando aqui da joia do tesouro, porque esse é um setor muito concentrado em nosso País. Apenas três empresas detêm 99% dessas cargas: a Cosan, a CSN e a própria Vale. É um setor concentrado, é um oligopólio de dimensão sem precedentes. Essas três companhias detêm 98% da extensão ferroviária do nosso País.

Nós estamos aqui discutindo sobre a antecipação de uma ferrovia que nasce em 1904. A Vitória-Minas nasce em 1904, ela se confunde com a história do Brasil e com a história da mineração. Essas duas ferrovias transportam mais ou menos

trezentos milhões de toneladas por ano. Alguém disse aqui - me parece que foi o Dr. Tarcísio - que a Norte-Sul transporta oito milhões de toneladas. Não importa se é de soja, ou de minério, são oito milhões de toneladas! A grande Norte-Sul, oito milhões; e essas duas ferrovias, trezentos milhões de toneladas. Vejam a dimensão e a importância desse assunto!

Então, renovar essas concessões ou licitar? O que interessa mais ao povo brasileiro? É disso que se trata. Nós podemos estar contratando o futuro ou podemos estar condenando o futuro. E eu não estarei aqui para condenar o futuro, eu estarei aqui para contratar o futuro em nome da responsabilidade pública que tenho, porque não estou aqui atuando em meu nome. Estamos aqui atuando em nome do Brasil.

E aí, sinceramente, esse processo é todo muito esquisito, muito estranho. O Governador Jatene disse aqui que estamos há semanas buscando uma resposta para a seguinte pergunta: qual é o custo da avaliação da antecipação dessas duas concessões? E aí eu pergunto ao Dr. Mario Rodrigues Junior: onde estão esses dados? Onde estão esses modelos? Porque me parece uma brincadeira, uma brincadeira de muito mau gosto - e o brasileiro não está disposto a brincadeiras, porque nós estamos atravessando uma indignação coletiva muito forte, muito fundada -, quatro bilhões de reais por essas duas concessões. Esses dados estão lá, superficialmente, nos dados na ANTT, mas onde mais?

Quando nós pegamos somente a Ferrovia Vitória-Minas... Eu vou dar os dados aqui para V. Ex^{as} para termos uma ideia da dimensão e da seriedade do que estamos falando aqui. A estrada de ferro Vitória-Minas, Senador Simão Jatene, teve receitas superiores a...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Governador. Eu falei "Senador"?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Não dá mais tempo. Não é possível mais a desincompatibilização.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Governador Simão Jatene, a Estrada de Ferro Vitória-Minas teve receitas superiores, em 2016, a R\$2,5 bilhões; em 2015, R\$3,2 bilhões. Eu vou repetir: em 2015, R\$3,2 bilhões e, em 2016, R\$2,5 bilhões. Já o lucro líquido foi de R\$708 milhões em 2016, de R\$1 bilhão em 2015 e de R\$650 milhões em 2017. *(Pausa.)*

Não, eu me manifesto assim porque... Cadê os dados? Onde estão esses dados? "Ah, os senhores vão conhecer ao final." Escutem, os dados vêm ao final, mas a decisão do que fazer com esses recursos vem de forma antecipada? No lugar de o cachorro balançar o rabo é o rabo que balança o cachorro? Que conversa é essa?

Qual é o valor... Eu pergunto ao Dr. Mario Rodrigues, eu me dirijo a V. Ex^a na condição de Diretor-Geral da ANTT e pergunto: qual é o valor da antecipação dessas duas concessões? Qual é o valor? Qual é o modelo? Qual é o critério? Como V. Ex^{as} chegaram a esse valor de R\$4 bilhões que está aí navegando sem muita consistência, mas é o número que se tem? Essa pergunta eu quero fazer a V. Ex^a, porque nós estamos decidindo, e essa decisão não será unilateral. Esqueçam V. Ex^{as} executivos do Executivo, V. Ex^{as} não vão nos fazer engolir essa coisa goela abaixo. V. Ex^{as} encontrarão pela frente pessoas modestas, humildes, mas muito duras nas suas convicções, não apenas do Pará e do Espírito Santo, mas do Brasil inteiro, porque o Brasil também não quer assistir a esse tipo de jogada, a esse tipo de estratégia, a esse tipo de definição para atender aos interesses da Vale, e não atender aos interesses do povo brasileiro - é disso que se trata.

Portanto, Sr. Presidente, essas são algumas perguntas que eu gostaria de deixar após a minha manifestação.

Eu vou me dirigir ao Diretor-Geral da ANTT.

Quais foram os requisitos básicos para a antecipação da renovação dessas duas ferrovias considerando que essas duas ferrovias têm o seu prazo de concessão até 2027? Por que antecipar? À guisa de que interesse para o povo brasileiro?

Segundo: onde estão os estudos e os seus detalhamentos para que nós possamos avaliar e demonstrar a vantagem da antecipação e da prorrogação dessas concessões por mais 30 anos? Qual é o valor da antecipação dessas concessões, tanto da Estrada de Ferro Carajás quanto da Vitória-Minas?

Eu já questionei aqui essa avaliação feita de R\$4 bilhões que está noticiada pela imprensa e nos sites aí da PPI etc. e tal.

As ferrovias apontadas como contrapartidas para a prorrogação antecipada dos contratos atuais são prioritárias para o desenvolvimento econômico interno? A resposta é provavelmente "não", porque está ficando... E eu gostaria que V. S^a, Dr. Mario, me questionasse e me contestasse, pois eu posso estar equivocado e, se estiver, terei aqui a humildade de reconhecer.

À luz do histórico desses investimentos, as ferrovias selecionadas pelo Governo Federal como contrapartida para as renovações são aquelas com maior grau de maturidade de projeto. É isso que está ficando evidente. Por serem esses projetos e por terem esses projetos maior grau de maturidade é que eles foram definidos, e não o interesse de nós viabilizarmos a competitividade no sistema ferroviário do nosso País?

De que maneira as empresas e os empreendedores brasileiros poderão ser privilegiados por meio dessas concessões ou participar dessas concessões? Sim, porque essas concessões continuarão sendo direcionadas e gerenciadas pela Vale, e quero saber se cargas de outros segmentos da economia brasileira terão esse mesmo direito ou se estarão subordinados a essa concentração de poder.

Aí me dirijo a V. S^a para perguntar qual é a vantagem dessa antecipação à luz de nós criarmos, na infraestrutura logística brasileira, competitividade.

Então, Sr. Presidente, essas são algumas perguntas preliminares que preciso dirigir ao Dr. Mario Rodrigues Junior, Diretor-Geral da ANTT, porque me parece que é quem está operacionalmente na coordenação desse tema, que é muito relevante não apenas para os nossos Estados, mas para o nosso País.

Por que, Dr. Mario, antecipar essa concessão? À luz e à guisa de que interesse público, se essa concessão termina em 2027? Daqui a 60 dias, nós teremos um novo governo, eleito com a legitimidade do povo brasileiro, e estamos aqui decidindo sobre a antecipação de um processo de concessão da joia do tesouro do sistema ferroviário brasileiro! É um desrespeito absurdo à vontade soberana do povo brasileiro! Daqui a 60 dias nós temos um novo Presidente da República eleito pelo voto popular, e querem me convencer de que em novembro farão concorrência pública?

Portanto, Sr. Presidente, essas questões não ficam de pé. E nós precisamos, como Senadores da República, estar muito atentos a essa questão. Por isso, cumprimento V. Ex^a mais uma vez por nos dar esta oportunidade.

Aguardarei humildemente as respostas do Diretor-Geral da ANTT, me reservando para, em outra etapa do debate, fazer novas participações. Agradeço a V. Ex^a e aos meus colegas a condescendência e a paciência com o tempo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu é que agradeço, Senador Ricardo Ferraço. V. Ex^a, como representante do Estado do Espírito Santo, faz aquilo que é o papel de todos nós: estarmos presentes, permanentemente, no Senado Federal para defender o Estado de cada um que aqui tem a representação dada pela população. Isso é importante.

Passo a palavra ao nosso Senador José Medeiros para os seus questionamentos.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Tendo em vista a celeridade dos trabalhos, em seu nome cumprimento toda a Mesa e todos os presentes.

Sr. Presidente, nós temos aqui três Estados da Federação, três Estados importantíssimos, e eu louvo o discurso do Governador Simão Jatene de que, na verdade, os interesses são comuns aos nossos Estados; na verdade, nós precisamos olhar o todo. E o que precisamos resolver aqui é essa fórmula para que os Estados possam ter o seu quinhão, independentemente das dificuldades que possam surgir na União ou não.

Eu tenho alguns questionamentos, e são breves, Sr. Presidente. No Brasil, eu vejo algumas corporações por vezes terem mais importância do que suas unidades de Federação, e cito algumas delas: Petrobras, JBS, Vale e tantas outras. Quando os interesses dessas corporações batem aqui em Brasília, é uma coisa dura. Até a CBF tem mais importância do que alguns Estados aqui. Eu vejo interesse da CBF aqui. Aqui há os representantes da CBF que ganham em torno de R\$100 mil, ficam nesses corredores, e, quando é assunto de CBF aqui, o projeto fica amarrado e não anda. Por quê? Porque é interesse da CBF.

Os interesses dos nossos Estados, Senador Flexa Ribeiro, a gente fica aqui malhando em ferro frio, e é uma coisa terrível, não anda. Permita-me esse desabafo. É que o Brasil antes tinha três Poderes, agora tem dois Poderes e a "Geni". Tem o Executivo, o Judiciário e a "Geni", porque aqui este Parlamento virou a casa da mãe Joana em termo de respeitabilidade. Então, os Parlamentares se juntam, tentam a defesa dos seus Estados, mas eu vejo que qualquer corporação que chega aqui vale mais.

Vamos lá. E aqui eu deixo essa provocação para a Mesa. Eu li uma reportagem da revista *Época* dizendo o seguinte: "Observar a lista dos maiores devedores do Governo Federal é como entrar numa área VIP frequentada pelas organizações mais poderosas do País. Estão lá, em destaque, colossos como: [em primeiro lugar] Vale; [em segundo lugar] Petrobras, [em terceiro] Bradesco" - e por aí vai -, Gerdau, Fibria, Eletropaulo, Braskem, Pão de Açúcar" e tudo mais.

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Só mais um tempinho, Sr. Presidente.

O que acontece? E aqui tem JBS, Volkswagen...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Medeiros, não é para lhe interromper, não. É para pedir silêncio, só isso.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Sim.

O que acontece, Presidente? O ponto crucial que eu quero colocar é que aqui está dizendo que a Vale - essa é uma reportagem até nova, feita pelo repórter Marcos Coronato, em 9/06/2017 - deve R\$50 bilhões à União. Então, vamos lá. Se a empresa deve R\$50 bilhões à União, Sr. Presidente, como é que nós vamos fazer um acordo para trazer essa renovação, antecipar por dez anos, por simplesmente quatro pilas, deixando o Espírito Santo parar? Por que nós não fazemos o seguinte, dizemos: Vale, você está me devendo 50, não é? Vamos pegar só a metade! Nós vamos montar uma equipe aqui - poderia ser presidida pelo Dr. Tarcísio, que é o cara nessa área, pelo Ministro dos Transportes, Dr. Valter - e falar o seguinte: vamos ver o que nós temos de prioridade de infraestrutura no País. Não iria resolver o problema só do Pará, do Mato Grosso e do Espírito Santo, não. Tem caixa nessa dívida aí para resolver muito problema e eu creio que ia ser muito benéfico para a Vale.

Agora, como é que nós vamos pegar essa dívida de R\$50 bilhões? E não é dívida previdenciária, não. Está aqui: dívida não previdenciária. E não é só a Vale. Nós temos aqui Petrobras e tantas outras. Por que nós vamos antecipar? E eu acho pouco. Aqui eu estou falando isso porque eu não quero o Mato Grosso disputando com os outros dois Estados, porque nós precisamos, como o cara que está há cinco dias no deserto sem água, dessa ferrovia. E eu digo o porquê. Nós somos hoje, cantado em verso e prosa, o maior produtor de milho de pipoca, de girassol. De tudo o que há, o Mato Grosso é o maior produtor, de rebanho e tudo o mais. Mas, pasme, Senador Flexa Ribeiro: Mato Grosso só tem 20% das suas rodovias federais pavimentadas. O resto é buraco, é canseira, é enfado. Até lá, no Pará, o Mato Grosso sofre, e disso V. Ex^a sabe muito bem.

Há poucos dias estive lá no Pará. Filmei, com *drone* e tudo, Senador Paulo Rocha, a chegada no porto de Miritituba. Os caminhões chegam quase caindo. Por quê? Porque falta infraestrutura para a gente fazer esse escoamento. Mas não é só a infraestrutura, são vidas que se perdem. E nós temos aqui uma empresa devendo R\$50 bilhões e que quer ganhar um prêmio de R\$4 bilhões. Eu sei que, quando vamos fazer as contas, você espreme isso, vêm as filigranas e, aí, no cômputo geral, fica aquela coisa de que parece que o País é quem deve para a empresa.

Mas o que eu quero deixar aqui bem claro é o seguinte: o Mato Grosso precisa dessa FICO. Eu sei que o Pará precisa também da sua ferrovia, o Espírito Santo também precisa, o Brasil precisa dos três. Agora, nós precisamos é do seguinte: de transparência nessas contas, porque nós não podemos... Minha avó é quem dizia isto: que dinheiro de trouxa vive em bolsa de malandro. Eu não estou acusando ninguém de malandrice, não estou dizendo que a Vale é malandra e que ninguém é malandro, mas os Estados não podem passar de bobos nessa história e nem a União, que, às vezes, de boa-fé, querendo resolver um problema, acaba dando muito mais do que deveria.

Então, a nossa agonia é por quê? Nós temos lá gargalos, Senador Flexa Ribeiro, de toda sorte. O Ministro dos Transportes está aí e eu quero que, se não for verdade, ele me desminta ao vivo aqui. Nós temos a União querendo fazer as rodovias, por um lado, e nós temos, como eu disse, três Poderes: dois e a "Geni" e outros que se proliferaram aí, como o Ibama, a Funai e tantos outros, que são Poderes também - são Poderes também -, que não deixam as coisas avançar. Então, nós já temos esses gargalos, esses obstáculos todos. E, aí, nós temos lá a 158, 174, 242, rodovias que o Ministro dos Transportes vem, há tempos, tentando fazer funcionar. Poderíamos já tê-las ligado, inclusive, via rodovia, na Norte-Sul, e não conseguimos. Nós temos, por exemplo, a travessia da Ilha do Bananal, em que poderíamos fazer também uma ligação, mas não conseguimos. Sabem por quê? Por causa desses outros Poderes. Porque vão lá onde V. Ex^a falou e onde o Governador disse, porque querem que nós sejamos o santuário, o pulmão, a munição que formos.

Nós somos muito bonitos na hora de mostrar com *drones* aquelas cargas, os navios nos portos, enchendo de riquezas e divisas, mas, quando é para a infraestrutura, a coisa pesa. E isso não é uma crítica ao Governo, a ninguém. Nós precisamos nos unir no sentido de pegar essas empresas que ganham muito.

Eu fico pasmo e vou fazer uma provocação, Dr. Mário, à ANTT e também a todas as agências de regulação no Brasil. Nós temos aqui as empresas aéreas, que são o poste mijando no cachorro. Nós temos as empresas de telefonia, que são terríveis. Esses dias houve aqui uma audiência em que falaram assim: "Olha, nós não temos obrigação nenhuma de oferecer telefonia nem nos distritos, nem nas rodovias". Há poucos dias, perto de Brasília, houve um acidente com um caminhão,

as vítimas ficaram presas e morreram, porque não havia como fazer uma ligação. E as agências precisam atuar na defesa ... Os diretores das agências precisam começar a ler um pouco de Nietzsche: "Torna-te aquilo que és".

A população brasileira precisa, Dr. Mário, começar a se sentir representada realmente e falar: "Olha, eu vou ligar para a ANTT, eu vou ligar para a Anac." Eu preciso ter as agências como o meu baluarte de transparência e defesa. E num caso como esse, de repente, talvez sejam esses mesmos os números, mas nós precisamos ter a clareza de que uma empresa que deve R\$50 bilhões não pode ser premiada. Ela tem que ser chamada às falas, ao banco de negociação, porque é assim que os bancos fazem com a gente quando a gente está devendo.

Então, Senador Flexa Ribeiro, já no encerramento da minha fala, queria parabenizar V. Ex^a pelo rico debate. O Senado Federal há tempo não tinha um debate rico como esse, um debate de alto nível. Queria parabenizar a cada um agora: o Dr. Alexandre, o Dr. Mario, o Dr. Tarcísio, o Dr. Fabio, que não veio - e fica aqui o nosso registro e a pergunta: por quê? Parabenizar também o Governador do Estado do Pará pela excelente fala, o nosso Ministro Valter Casimiro, o Dr. Adalberto e, pela brilhante explanação, o Dr. Adnan.

Nós ficamos extremamente inquietos com esse tema porque jamais eu quero ver, creio que Parlamentar nenhum quer isso - e estou aqui junto com os Parlamentares de Mato Grosso, com o Senador Rodrigues Palma e com o Senador Wellington Fagundes -, estar digladiando, brigando por pelancas jogadas no terreiro para os Estados, como se fôssemos cães. O que a gente quer é que realmente se possa ter um plano nacional de ferrovias, Senador Flexa Ribeiro, porque hoje nós temos um monte de ferrovias de pé quebrado.

Lá na minha cidade, por exemplo, o Dr. Tarcísio citou a ferrovia que sai de Rondonópolis e vai até o Porto de Santos. Não é que ela não liga nada a lugar nenhum, mas ela podia estar bem mais integrada. E aí nós precisamos ter realmente um aporte nisso. Mas como vamos fazer se ele acabou de dizer que nós estamos numa situação fiscal em que não podemos fazer isso? Agora, essas dívidas aqui nós precisamos discutir. E eu queria que, posteriormente, alguém da Mesa pudesse falar se é possível a gente, em vez de dar esse presente para a Vale, discutir esses temas ou se a gente vai levar um calote.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço, Senador José Medeiros, as suas considerações.

Passo a palavra ao Senador Paulo Rocha, PT, do Pará.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) - Sr. Presidente, meu caro Flexa Ribeiro, queria saudar as autoridades federais na pessoa do Sr. Ministro Casimiro. O Valter é muito querido na nossa Bancada Federal, porque, desde o DNIT, a gente construiu uma relação importante, embora eu saiba que algumas coisas não dependem de S. Ex^a. Na pessoa do Governador do Pará, queria saudar todas as outras autoridades e todos os nossos paraenses que aqui vieram, não só da sua equipe, Governador, mas também os empresários, as personalidades lá do nosso Estado.

Eu não vou fazer nenhum questionamento. Queria fazer algumas afirmações políticas.

Primeiro, queria me somar à fala do Senador do Espírito Santo. Também faço minhas as suas palavras e as suas perguntas. Mas eu queria ser solidário à fala do nosso Governador. E ser solidário à fala do nosso Governador é ser solidário ao nosso Estado, ao nosso povo. Ao longo de décadas, o Pará vem sofrendo com esse tratamento que o Governo central sempre nos reservou aqui, inclusive, usando a sua força para aprovar leis, como a Lei Kandir, que traz graves prejuízos para nós, transformando-nos hoje no maior produtor de energia da Amazônia, e os ganhos maiores vêm para o centro-sul do País, além da falta de respeito e de consideração com que o Governo Federal tratou essa questão. Não é democrática e muito menos republicana a forma como se fez isso.

Como não se chama o Governador do Estado para discutir uma questão tão importante para a União, mas que depende da riqueza desse Estado? É continuar nos tratando como colônia! Nós somos só exportador de riqueza? Ou, como o Governador disse, um almoxarifado? A Amazônia volta a se tornar um almoxarifado? Então, fica aqui o nosso protesto.

Isso nos traz algumas lições. Acho que a ausência de um plano estratégico no País, isso todos os governos nos devem, todos, de todos os partidos que já passaram: planejamento estratégico, espacial, econômico, produtivo do País, pensando, inclusive, na logística etc. Acho que a ausência desse planejamento dá uma ideia de que é de propósito, exatamente para que dominem esses interesses ou para atender os governos de plantão.

Além disso, nós temos de corrigir, de uma vez por todas, essa questão da Federação no nosso País. Há um desvio muito grande nisso. Se o Estado sofre, imaginem os nossos Municípios! Então, acho que uma coisa que deve ficar deste debate são essas lições, para nós Senadores que representamos a União, a Federação, desse processo.

Eu, sinceramente, queria que chegasse esse protesto, tanto do Governador como nosso, via Ministério dos Transportes. É uma desconsideração, é um atentado à democracia pensar uma decisão dessas, repito, em que, a partir de riquezas nossas, dos nossos Estados - aqui, no caso, dos três -, seus Governadores não serem chamados para discutir antecipadamente. Depois de todo o sacrifício que brasileiros e todos passaram para construir um processo democrático no nosso País, o nosso País não merece isso! Um país com tanta riqueza, com todas as condições de desenvolvimento para resolver os problemas de todos os Estados e de todo o seu povo não pode ser pensado assim. Esse é um pensamento muito pequeno, independentemente de quem esteja lá. Não estou criticando este ou aquele outro, até porque ele chegou de uma forma não democrática.

Sinceramente - eu coloco isto com muita tranquilidade -, espero que essas eleições sejam um momento de concertação do País. E, com relação à classe política, que são os mais responsáveis por isso, eu acho que está sob os nossos ombros nós demonstrarmos nessas eleições essa concertação não só para resgate da democracia plena, mas para a possibilidade de sair dessas eleições um governo com autoridade de fazer essa concertação, seja qual for, pois ele vem da força da vontade do povo. Nós estamos num problema sério do País. Levamo-nos a isto: crise econômica, crise social, crise política, crise moral. Então, sinceramente, eu tenho muita esperança, nessas eleições, de que possamos fazer essa concertação. Para nós lá do Pará, que tem lideranças importantes, principalmente o nosso Governador, e eu me considero, de outro lado, representante de um partido importante, não sei, como sempre, a gente já está acostumado com isto aqui: a ausência das representações do PMDB, que é uma força política importante e que poderia estar aqui sendo responsabilizada, para a gente enfrentar este debate aqui. E eu, sinceramente, espero que nas nossas eleições também surjam governos que nos unifiquem, que nos unam e que elejam Senadores e Senadoras, Deputados e Deputadas Federais que possam representar essa força, não só a força da riqueza do nosso Estado, mas a força do potencial que nós temos lá. Como o Governador disse, nós não queremos ser uma coisa à parte; nós queremos participar do desenvolvimento do País. E nós temos autoridade, riqueza e temos quadros políticos que nós construímos ao longo do tempo para poder contribuir com esse processo de desenvolvimento do País.

Então, sinceramente, meu caro Flexa, você sabe da nossa postura aqui - pelo menos nós dois defendemos isso -, que nós estamos aqui "ombrados" na defesa do nosso Estado, para tentar unificar nossas forças políticas e poder ser mais respeitados aqui perante a União. É isso que sinceramente eu queria deixar escrito na ata, porque esse tipo de coisa o nosso Pará já está sofrendo há algum tempo.

Fica para nós do Pará - viu, Governador?- o seguinte: o senhor conte comigo nesse debate político, para que estas eleições a gente faça de uma maneira democrática, respeitosa, para construir e fazer sair delas representantes nossos e governos que possam demonstrar perante o País a nossa força, da nossa riqueza e do nosso Estado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço, Senador Paulo Rocha, suas colocações e, em especial, a inscrição nos *Anais* do Senado Federal. Tudo que está sendo dito vai fazer parte dos *Anais* para a história.

Concedo a palavra ao Senador Rodrigues Palma, de Mato Grosso.

Senador Rodrigues, me permita só saudar também - eu recebi aqui o nome - a presença do Sr. Edeon Vaz, da Aprosoja e da CTLog; e do Sr. Luiz Baldez, da Anut (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga). A presença de V. S^a aqui é importantíssima, porque quem deveria defender os usuários, quer dizer, defender o consumidor, era a ANTT. Foi para isso que a ANTT foi criada, as agências todas, para fiscalizar e defender o cidadão, para não deixar as coisas saírem... Então a sua presença aqui, Sr. Luiz, é importante. E o Sr. Fayet, da CNA.

Eu retorno a palavra ao Senador Palma.

O SR. RODRIGUES PALMA (Bloco Moderador/PR - MT) - Meu amigo, Senador Flexa Ribeiro, por quem tive o prazer de ser recebido quando assumi aqui, como suplente do Senador Blairo Maggi, eu fico feliz de saber que existe uma presença aqui de representantes de Mato Grosso.

Eu vou começar a minha fala dizendo o seguinte: estou estranhando a falta de gente do Maranhão, de Mato Grosso, de Goiás, de entidades que representam esses Estados, que pudessem vir aqui discutir também. É de interesse da Nação. Acho que nós estamos aqui discutindo um assunto de interesse da Nação. O interesse sobre se vai antecipar ou não a concessão é um problema de ordem jurídica, de ordem de decisão. O Presidente da República é Presidente até 31 de dezembro, e tem poder de decisão. Se o outro vai cumprir ou deixar de cumprir, isso é outro problema.

Então, Governador, respeito a sua palavra. Acho que o senhor está certo em defender os interesses, mas sinto falta aqui do Governador de Mato Grosso e do Governador de Goiás, que não foram convidados a estarem presentes aqui. E esse seria um assunto de interesse nacional, e não só dos Estados do Pará e do Espírito Santo.

Eu me dei por satisfeito ao ouvir a palavra Dr. Tarcísio, do Dr. Mario Rodrigues e do Ministro. Acho que o interesse que eles estão defendendo é o interesse da Nação. Todo mundo aqui está falando em União, em Nação.

Não vamos nos restringir à fala belíssima do Senador capixaba, que defende intransigentemente o seu Estado. Eu também tenho o direito de defender intransigentemente o Estado de Mato Grosso, e não só de Mato Grosso, porque essa ferrovia não será uma ferrovia de Mato Grosso, será uma ferrovia de interesse nacional. Nós hoje somos os maiores produtores de soja, de milho, de algodão e vamos ser agora de girassol. Nós temos o maior rebanho bovino, nós somos os maiores exportadores de frango, de suíno. Tudo isso está saindo de Mato Grosso. Mato Grosso hoje concorre para a balança comercial com quase, sei lá, nesse processo todo, 20% ou 30%. Mato Grosso é o maior exportador do Brasil disso que eu estou dizendo. E nós estamos fazendo tudo isso de caminhão, gente, criando problemas nas estradas do Brasil, criando problemas no Pará, criando problemas em São Paulo, criando problemas em todo canto, porque os caminhões saem e nós sabemos o que acontece nesse transporte. São filas de caminhões atrapalhando. Nada contra o transporte de caminhão, acho que o transporte é fundamental, essencial. Mas nós precisamos também fazer chegar o progresso a Mato Grosso. Chega! Mato Grosso não pode ser mais o patinho feio.

Nós precisamos ter a presença da ferrovia. Está lá a ferrovia em Rondonópolis, está dizendo o Medeiros aqui. Nós precisamos dar prosseguimento a essa ferrovia. Essa ferrovia tem que chegar a Sinop. O Governo tem que insistir nisso. A FICO é importantíssima, porque vai pegar a maior região produtora de Mato Grosso. Vai contribuir para o Estado do Pará, ao chegar no seu porto, ao chegar tanto no porto do Pará quanto no porto do Maranhão. Ela vai chegar ao Espírito Santo. A FICO vai integrar o extremo Leste ao extremo Oeste do Brasil, nós vamos ter uma ligação maravilhosa. O interesse dessa ferrovia, repito, não é só de Mato Grosso. Ela é importante para Mato Grosso, mas é de interesse do País. Então, Presidente, eu já ouvi tudo o que tinha que ouvir.

Quanto à decisão que está sendo contestada, da antecipação, não entro nesse mérito. Aí, é uma questão do Governo, que tem poder para isso. Se ela é justa, se ela é decente, o que é que vai acontecer? Vamos ter as audiências públicas ao longo do período para a decisão final. E espero que sejam convidados representantes do Governo de Mato Grosso, de Goiás, do Maranhão, e que estejam presentes as entidades que representam a produção dessa região, senão vamos ficar numa posição de depender única e exclusivamente dos dois Estados em que a Vale atua, pelo que me está sendo informado, com muita eficiência, contribuindo muito para o desenvolvimento desses dois Estados, pelo que estou ouvindo aqui.

Ouvi dizer que a Vale é muito importante nos dois Estados. Agora, não sei dizer por que o questionamento de o Governo...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Senador, V. Exª me concederia um aparte?

O SR. RODRIGUES PALMA (PR - MT) - Pois não. É um prazer.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Com a palavra, o Senador Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Senador, nenhum de nós se manifesta pelo não reconhecimento do extraordinário papel que o Estado de Mato Grosso exerce como protagonista em nosso País, sobretudo por suas extraordinárias vocações e potenciais. Muito pelo contrário. Nós defendemos que essa ferrovia possa contribuir com o Mato Grosso, porque, assim o fazendo, estará contribuindo com o País. Não é disso que se trata. O que estamos questionando é se nós anteciparmos a concessão de dois terços das ferrovias que transportam grãos no Brasil para uma companhia por R\$4 bilhões é algo moral. Isso antecede a todo o debate.

O SR. RODRIGUES PALMA (PR - MT) - Exatamente. Perfeito.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Se é moral que a gente possa pegar as duas ferrovias, que transportam mais de 300 milhões de toneladas por ano, mais de 60% da extensão ferroviária do País, por R\$4 bi.

Eu quero fazer a FICO; quero fazer o Pará; e quero fazer o Espírito Santo. Nós precisamos estar unidos nesse debate.

O SR. RODRIGUES PALMA (PR - MT) - É isto que estou propondo: que se faça a união.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Pronto. É isso!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Obrigado, Senador Ferraço.

Devolvo a palavra ao Senador Rodrigues Palma.

O SR. RODRIGUES PALMA (PR - MT) - E não ficar procurando...

O senhor tem o direito de defender o seu Estado, assim como eu tenho o direito de defender o meu. Não temos nada contra a sua defesa. Ao contrário: acho e coloco aqui a posição de que o Governo Federal, ao antecipar - e tem o direito de

antecipar por lei -, não o está fazendo por livre e espontânea vontade, pois existe a lei. Agora, se é moral, se é legal, essa é uma posição que vai ser questionada, como o Estado do Espírito Santo está questionando na Justiça. Já recebeu na primeira instância uma posição contrária, no sentido de que é permitido, que é possível, que é legal. Não entro nessa discussão.

Quero chamar a atenção, neste momento, para o fato de que a união seja exercida, que a união, que a federação dos Estados seja possível, para que todos possam contribuir com o Brasil. E a ferrovia do FICO é importante não só para o Mato Grosso.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Claro.

O SR. RODRIGUES PALMA (PR - MT) - A ferrovia é importante para o Brasil, porque vamos ter a maior área produtiva de Mato Grosso buscando transportar por ferrovia, com condições melhores para os produtores, com frete talvez mais barato e com condições de ajudar o Brasil e os Estados do Maranhão, do Pará e do Espírito Santo a viabilizarem melhor ainda os seus portos de exportação. Essa é a minha posição.

Eu só tenho um questionamento a fazer e é o seguinte, uma pergunta: o Governo Federal, que já, açodadamente, antecipou a decisão, ao tomar a posição de dizer que vai investir o direito da renovação das ferrovias na construção de um trecho da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, tomou a decisão aleatoriamente ou tem estudos dizendo que esse trecho é mais importante que outros trechos que possam ser usados da ferrovia? Esta é a única pergunta que eu tenho: o Governo Federal fez aleatoriamente porque quer fazer ou porque esse trecho é importante e interessante para o Brasil?

Muito obrigado, Presidente.

E digo que eu estou sentido por não estarem presentes aqui o Governo de Mato Grosso, o Governo de Goiás, o Governo do Maranhão e empresas representativas do Estado de Mato Grosso para participar desta reunião.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço, Senador Rodrigues Palma.

Eu vou esclarecer: o nosso amigo, o Governador Pedro Taques, do Mato Grosso, é sempre bem-vindo à Comissão. Teria que haver requerimento dos Srs. Senadores convidando-o, a ele e aos representantes da iniciativa privada, ao Governador do Maranhão; todos são bem-vindos. Tenho certeza absoluta que o nosso Presidente, Senador Eduardo Braga, faria a aprovação de todos os requerimentos encaminhados pelos Senadores.

O SR. RODRIGUES PALMA (Bloco Moderador/PR - MT) - Senador, quando da convocação, eu entendi que - na época eu estava presente aqui, no dia -, ao pedir esta audiência pública, participaria todo mundo e que o senhor faria a convocação. Eu não pedi porque eu achei que o pedido partiria do senhor para que todos esses Estados interessados nesse processo pudessem estar presentes. Essa é a minha...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Rodrigues Palma, a audiência que foi solicitada, na realidade, foi para discutir a renovação das duas ferrovias. É isso que foi feito. O Governador Pedro Taques seria muito bem-vindo aqui e qualquer outro governador.

Com relação à FICO, considere o Estado do Pará como aliado do Mato Grosso para a FICO ser construída. Nós a defendemos.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - É isso.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agora, o que é importante, Senador Rodrigues Palma, é que nós temos, sim, muito a ver com a questão da renovação da concessão, dos valores. Sabe o que vai acontecer, Senador Rodrigues Palma? Quando nós abirmos essa caixa-preta que é o cálculo, porque isso aqui está uma escuridão total, quando nós a abirmos, vai sobrar dinheiro para fazer a FICO, para fazer a ferrovia.

O SR. RODRIGUES PALMA (Bloco Moderador/PR - MT) - Beleza. Acho que será sensacional.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu não vou mais falar em ferrovia paraense, não, mas ferrovia brasileira, porque parece, Senador Ferraço, que o Governo Federal tem alguma coisa contra o Pará, Senador Paulo Rocha, porque não é possível. Toda vez que falo do Pará, o Governo é contra; não deixa nem a gente colocar aqui a posição nossa. Mas tenho certeza, certeza que agora, sim, com a sociedade brasileira atenta àquilo que estava sendo feito nos escaninhos do Governo, vão ir à tona recursos mais do que suficientes para se fazer isso tudo e muito mais.

Com a palavra o Senador Wellington Fagundes, de Mato Grosso, mais um.

Eu quero parabenizar a Bancada de Mato Grosso que estava aqui, parabenizar o Senador Paulo Rocha e o Senador Ferraço, que são de Estados diretamente ligados à questão que estamos discutindo aqui hoje. Quero ainda agradecer a presença dos

demais Senadores, que olham para o Brasil, não olham só para essa questão da renovação. Eles não têm interesse direto nessa questão, mas têm interesse em defender o Brasil.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Nós vamos pedir para anexar o Pará ao Mato Grosso. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É uma boa ideia, é uma boa ideia. Aí a gente podia criar a Organização dos Estados Amazônicos, que eu já propus há muito tempo, e a coisa não anda. Seria a OEA. Pelo menos nós iríamos ser conhecidos mundialmente. Quando se falasse em OEA, Organização dos Estados Amazônicos, pensariam que seria o outro órgão; mas, não, seria a Amazônia falando para o mundo.

Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu quero saudar o nosso Presidente, Flexa Ribeiro, Presidente desta Comissão, já que foi também o autor. Quero cumprimentar todos os companheiros Senadores; o Ministro Valter Casimiro, parabenizá-lo principalmente pela forma não só educada, mas também tranquila de conduzir o DNIT e agora muito mais como Ministro; cumprimentar também o Adalberto, o Adnan, o nosso companheiro Mario, da ANTT, o nosso Tarcísio, experiente também, pois passou pelo DNIT, e, hoje, concursado, em primeiro lugar, na Câmara dos Deputados, e servindo ao Governo, ao Executivo; cumprimentar o Alexandre e principalmente o Governador Simão, que já esteve aqui.

Eu queria, Presidente, dizer que estou com um requerimento em que solicito a V. Ex^a a possibilidade, de acordo com o inciso II do art. 99 do Regimento Interno, em aditamento ao Requerimento 28, que é o que estamos fazendo aqui hoje, incluir, para que possa ter a oportunidade de falar aqui, o Sr. Edeon Vaz Ferreira, Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística. Se isso for permitido, vou tentar falar em pouco tempo para que ele possa falar também, porque é um dos maiores conhecedores dessa questão da logística do Brasil. Ele tem ido constantemente ao Pará, com toda a Aprosoja brasileira. V. Ex^a pode analisar o meu pedido. Não precisa me dar a resposta agora.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - É absolutamente possível. Eu, como Presidente em exercício desta Comissão, defiro o pedido. Apenas precisamos fazer primeiro a rodada das perguntas e respostas.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Isso! Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Posteriormente, teremos muita satisfação e alegria em deferir a solicitação de V. Ex^a, agradecendo pela iniciativa.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Apesar de não se tratar do mesmo tema, Presidente, Governador, acabo de vir de uma reunião - aliás, estava aqui e tive que ir à reunião - da Confederação Nacional dos Municípios. E o principal assunto lá é a questão da Lei Kandir. O Governador Jatene já esteve aqui conosco em muitas audiências.

Eu sou Relator da Comissão Especial do Congresso, Câmara e Senado, que já aprovou um relatório, as duas Casas, assim como também já foi aprovado lá na Câmara dos Deputados, na Comissão Especial. Então, agora depende apenas e tão somente da decisão do Deputado Rodrigo Maia de colocar em pauta.

Semana passada, nós tivemos uma reunião, estive aqui o Governador do Rio de Janeiro, para que esse assunto pudesse ser colocado em votação esta semana. O Rodrigo Maia, Presidente da Câmara dos Deputados, disse textualmente: "Se vocês encontrarem a fonte para que a compensação"... Ou seja, o FEX, do esforço das exportações dos Estados como o Pará, Estado do Mato Grosso, Estado de Minas Gerais, cada um na exportação, digamos, mais expressiva, que no caso do Pará e Minas Gerais são as *commodities* minerais, no caso de Mato Grosso e outros Estados, Rio Grande do Sul e tantos outros são as *commodities* agrícolas, e também ainda dos semielaborados, textualmente, a afirmação do Presidente da Câmara: "Se vocês encontrarem a fonte, nós vamos colocar em votação". A Confederação dos Municípios já entregou à Câmara dos Deputados. E nós precisamos, mais do que nunca, pressionar, ainda hoje, se possível.

O Presidente Eunício, eu falo aqui também como Líder do Bloco Moderador, me garantiu que, se a Câmara votasse, colocaria na pauta no mesmo dia. O Senador Flexa Ribeiro é uma testemunha disso, porque esteve comigo no Ministério da Fazenda muitas vezes.

E nós estamos tratando aqui principalmente não de briga de Partido e muito menos de Estado. Como disse o Senador Flexa, nós precisamos encontrar os recursos que na União estão sobrando. A concentração dos recursos está grande. E a compensação, o FEX é um direito de todos os Estados que estão fazendo o seu exercício, principalmente trabalhando para ajudar a fazer com que a balança comercial possa ser superavitária.

No Brasil, a nossa vocação é a agropecuária mineral, essa é a grande força que o Brasil tem. Claro que a indústria é extremamente importante, mas criar, como foi criado, o programa Moderfrota para entulhar o Brasil de caminhões, para incentivar a indústria automobilística! E as nossas estradas estão todas sobrecarregadas, com o volume de acidentes que acontecem nas nossas estradas, sem dúvida nenhuma, e os impactos, com mortes e impactos na saúde, dá para construir muitas ferrovias, muitas FICOs neste Brasil. Nós queremos integrar o Brasil. Infelizmente, houve um momento bom para a indústria automobilística, mas o Brasil não suporta mais. Nós precisamos produzir, melhorar as condições de nossos portos, da nossa infraestrutura para que a gente possa produzir mais.

Então, aqui não pode ser uma guerra entre Estados. Muito bem falou aqui o Senador Flexa Ribeiro. A Amazônia foi ocupada exatamente porque o Governo foi lá e chamou todos os brasileiros, de todos os recantos deste País: "Venham ocupar para não entregar". E a Amazônia só é brasileira porque os brasileiros foram para lá defendê-la.

Eu me lembro bem aqui de um Deputado do Mato Grosso, quando disse: "Olha, vocês querem que a gente fique aqui só lustrando carcunda de jacaré e o nosso povo passando fome." Não! Nós queremos desenvolvimento, mas desenvolvimento sustentável, respeitando o meio ambiente, gerando riqueza para gerar emprego para a população. Todos sabem que as comunidades indígenas hoje vivem penúria por falta de atenção do Governo do Estado.

E eu digo, Governador Jatene, que a nossa luta foi sempre para concluir a BR-163, ligando Cuiabá até Santarém, porque o que é bom para o Pará é bom para o Mato Grosso, o que é bom para Rondônia é bom para o Mato Grosso, o que é bom para o Acre é bom para o Mato Grosso.

A Região Amazônica precisa ser integrada, porque senão vai ser entregue à biopirataria. São bilhões que o Brasil perde, além de com as consequências do narcotráfico, que inferniza a vida dos nossos brasileiros, dos nossos jovens, de crianças que são levadas, com oito, dez anos de idade, a entrar no mundo da droga e a se potencializar como bandidos.

Então, nós temos que gerar riqueza. Não podemos aqui ficar brigando para construir aqui, ali. Não! Nós precisamos construir toda essa integração.

Por isso, Tarcísio, quero parabenizar todo servidor público, principalmente você, como servidor público - V. S^a, com mais respeito, como servidor público -, e quero aqui falar para todos os servidores públicos brasileiros, que estão amedrontados de assinar qualquer documento, que nós temos que fazer, sim, controle, fiscalização. Mas a riqueza deste País, a condição de vida do nosso povo só será melhorada se a gente gerar oportunidades. E aí quero me referir exatamente à questão da...

E, concluindo, quanto à Lei Kandir, hoje o Governo Federal deve para os Estados e para os Municípios brasileiros 39 bilhões. E a nossa proposta é que o Governo pague em 30 anos, exatamente para que os Estados tenham uma programação. Aliás, esse Estado concentrador brasileiro em que a Fazenda não quer perder o poder nunca... Com todas as alternativas que nós tivemos lá, Senador Flexa, com todas as sugestões, a Fazenda não quer abrir mão. A Fazenda só quer arrecadar. Por quê? O poder está onde há o recurso. Mas, a cada dia, se cria um programa novo para os Municípios ficarem na penúria. O cidadão vive no Município. Os problemas estão lá, e a solução, claro, sem dúvida nenhuma, é a grande parceria.

Senador Jatene, nós levamos, agora, lá para a Fazenda, só de convênios, só de convênios realizados no Brasil, convênios assinados, publicados... Nós, os Parlamentares, aqui chamamos os prefeitos. Os prefeitos gastam o dinheirinho que têm, que às vezes falta para o remédio, para fazer um projeto, vêm aqui, a esta imensidão de Ministérios, cada um querendo ser mais poder do que o outro, fazendo um retrabalho, porque não conversam, não se interconectam, e aí o que acontece? Só de convênios - convênios, não são nem obras iniciadas, sem falar nas obras inacabadas Brasil afora, desperdício de dinheiro público. Sempre tenho dito que uma obra inacabada não serve para nada, porque só causa prejuízo. Se ela ficar lá abandonada, vai ser depredada. Se se tiver que guardar, tem que haver custo para fazer aquilo ali, para guardar uma obra inacabada. E a população não tem o benefício. Então, só de convênios... Os prefeitos para cá vieram. E aí a gente assina o convênio, e a bancada vai lá e, com toda a satisfação, com toda... Claro, nós somos agentes políticos e temos que publicar nossa ação. E aí aquilo é publicado no *Diário Oficial da União*, e a obra não sai pelo excesso da burocracia. E o que acontece? O cidadão lá na ponta... Isto a gente ouve todo dia: "O dinheiro veio para cá, e o prefeito sumiu com o dinheiro". Isso é a desmoralização da classe política.

Haverá eleições neste ano. Eu sei que o eleitor está revoltado. Ele tem direito de estar revoltado, porque quem paga o seu imposto quer não o Estado mínimo, Senadora Fátima.

O cidadão quer um Estado do tamanho que seja necessário para devolver o imposto que ele paga com saúde, com educação, com serviço prestado.

Então, só de convênios realizados, assinados com essa expectativa há R\$21 bilhões. São R\$21 bilhões!

Então, aqui, eu fico feliz, Senador Flexa, por termos esta audiência para a gente ter a oportunidade de discutir não só esses recursos de R\$4 bilhões, não. Esses recursos de R\$4 bilhões são importantes para a FICO, sim, são muito importantes, mas

nós temos de discutir os fundos que estão aí, servindo só para colchão, o famoso colchão para equilibrar, para o Governo manusear a questão de pagamento dos juros da dívida. Ou seja, do serviço da dívida, cada um fala de uma forma; para nós, é pagar juros! E o pior é o fato de os Estados não aguentarem essa agiotagem que existe no Brasil. Nós, do Mato Grosso, é claro, estamos aqui para defender a FICO, porque é uma ferrovia que tem começo, meio e fim. Ela vai fazer com que a Ferronorte, que integra o nosso querido Estado do Maranhão, possa fomentar mais ainda a produção do Pará e do Mato Grosso, porque aquela região do Araguaia é toda integrada.

Então, assim como é a nossa luta pela BR-163, da mesma forma é a da BR-158.

Então, o Pará e toda a Amazônia têm de estar juntos mesmo na causa de cobrar do Governo Federal que devolva o que é direito nosso, principalmente a nossa Amazônia, tão falada pelo mundo afora. Às vezes, muitos brasileiros que saem daqui e vão para o exterior dizem que a Amazônia tem de ser uma nova Nação. A Amazônia é brasileira, a Amazônia é dos amazônidas! E os amazônidas exigem não só respeito, não, Governador Jatene. A Amazônia, o amazônida exige exatamente a atenção desta Nação para que essa riqueza não seja biopirataada, para que essa riqueza não seja fruto só da desgraça do povo mais simples que está lá, como o índio, como os quilombolas, como aqueles que estão abandonados.

Então, quero concluir minha fala, dizendo o que disse aqui Blairo Maggi, o Senador Blairo Maggi, Ministro da Agricultura, que V. Ex^a, Senador Flexa, admira. E tenho certeza de que aqui todos nós o admiramos pela sua competência. É um grande empresário. Aliás, o Brasil precisa dos grandes, precisa dos médios e precisa dos pequenos. Quando se fala em agronegócio, não se fala só do grande, não, mas se fala também do pequeno que está criando galinha, que está criando frango, que está criando porco, para melhorar a cesta básica do brasileiro. Nós temos de valorizar, mas o Estado não está conseguindo dar assistência técnica, o Estado não consegue - digo do Estado como um todo - dar o mínimo necessário.

Felizmente, agora, Governador, nós conseguimos aqui, depois de muita luta, aprovar a medida provisória da regularização fundiária. Só no meu Estado, são mais de 80 mil famílias que foram chamadas pelo Governo Federal para ocuparem a Amazônia, para não entregarmos a Amazônia. Famílias que estão lá há 30 anos, há 40 anos, não têm um documento, não têm como exercerem a cidadania, não têm como irem ao banco, porque não têm crédito, porque não têm documento. Felizmente, nós a aprovamos, mas ainda não conseguimos cumprir a nossa meta. Oitenta mil famílias estão lá, e vão lá os órgãos de controle, vão lá os órgãos ambientais, como aconteceu em Mato Grosso, principalmente na cidade de Sinop. Pequenos e médios empresários estavam lá e foram presos, pela ausência do Estado de ir lá dizer o que o produtor tem de fazer, raspando a cabeça de um trabalhador rural, para levá-lo para a cadeia algemado. Isso não só desmoraliza o cidadão, mas acaba com a imagem dos brasileiros. Nós não podemos permitir isso.

Nós só vamos estar integrados se dermos mais condições para aqueles sofridos que estão lá na ponta, os pobres, os miseráveis, aqueles que não tiveram oportunidade de ir à escola. É obrigação do Estado permitir que cada criança brasileira tenha creche, tenha escola, tenha alimento. Essas futuras gerações vão cobrar de nós. A nossa briga aqui não pode ser nenhuma que não seja a luta de integrar a Amazônia.

Então, nós vamos construir, sim, a FICO, Tarcísio. Precisamos fazer uma homenagem ao Pagot, que, com você, trabalhou e elaborou essa ideia.

Sr. Ministro dos Transportes, sei que V. Ex^a não tem os recursos disponíveis, mas quero aqui chamar uma atenção especial: o grande problema do Brasil não é recurso, pois o mundo todo quer investir no Brasil; o grande problema do Brasil...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - ...é a falta de segurança jurídica. Todos os investidores querem segurança para investir em curto, médio e, principalmente, longo prazo.

Hoje as nossas concessões rodoviárias estão sendo devolvidas para o Governo. O Ministério dos Transportes e o DNIT estão assumindo agora - acabaram de assumir - uma concessão, mas não têm *expertise* para isso. Se, em Mato Grosso, no meu Mato Grosso, no Mato Grosso de Rodrigues Palma, no Mato Grosso do Sul, a nossa concessão da BR-163 cair por terra, for devolvida, vai causar um caos principalmente no trecho da minha cidade natal, que vai de Rondonópolis a Cuiabá, que é o trecho em que há mais acidentes frontais no Brasil. Milhares de pessoas morreram, milhares de pessoas morreram! Eu quero aqui...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu vou encerrar, Sr. Presidente, mas tenho de concluir, porque minha revolta é muito grande por ver muita coisa não acontecendo no Brasil exatamente porque, a cada dia, cria-se mais um instrumento para trazer dificuldade a quem quer trabalhar e a quem quer produzir.

Eu quero aqui, inclusive, fazer uma homenagem a um amigo meu, um político. Às vezes, sobre nós políticos também, a população não consegue compreender nossa angústia e nossa dificuldade. Todo homem que está aqui quer servir ao País.

V. Ex^a foi eleito, como todos nós, para buscar principalmente... Como tenho dito, o voto é uma confiança que o eleitor deposita no político, e a única forma que nós temos para retribuir essa confiança é trabalhar. E nós temos de vencer essa burocracia. Nós não podemos aqui brigar um com o outro, nós somos irmãos. Felizmente, no Brasil não há guerra. E nós não podemos propiciar que amanhã as nossas populações vivam em conflito.

Por isso, eu quero fazer uma homenagem aqui a um companheiro que acabou de falecer num acidente grave nesse trecho da BR-163, entre Rondonópolis e Cuiabá, um Deputado Estadual de muitos mandatos, Prefeito da minha cidade, o companheiro Deputado Jota Barreto. A minha luta por essa duplicação nasceu exatamente com ele, levando lá o Superintendente do DNIT, o Dr. Mauro Barbosa, para que a gente pudesse começar o sonho da duplicação. Já está praticamente duplicada, graças ao esforço de pessoas competentes como o Ministro Valter e como o Tarcísio. E volto a falar do Pagot e de todos os técnicos do DNIT e do Ministério dos Transportes, que, às vezes, ficam lá pressionados, amedrontados de poderem assinar um projeto.

Então, essa concessão da BR-163, a tão sonhada BR-163, em que vivemos o atoleiro no ano passado... Quer dizer, a riqueza brasileira, obtida com o suor dos nossos brasileiros, e até com o sangue, está atolada, porque o Estado estava distante, Senador Flexa, a 700km. Não havia um policial a 700km de distância! Esse isolamento não interessa a nenhum brasileiro, principalmente a quem está lá. O Estado tem de estar presente.

Então, a Lei Kandir não pode... Alguns estão defendendo acabar com a Lei Kandir. Ora, é o instrumento que nós temos para promover o desenvolvimento e, principalmente, para promover mais riqueza, para que possamos ajudar o Brasil realmente a pagar as dívidas. Nós queremos pagá-las. Se as contraímos, temos de pagar mesmo, mas não pode ser com a morte das pessoas, não pode ser com a desesperança!

Eu sou autor de uma PEC que traz exatamente segurança jurídica, para que quem quer investir no Brasil, e há muitos... O Governador Jatene...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - ...é um governador que já viajou por esse mundo afora.

O senhor sabe disso, o senhor é testemunha disso. Eu gostaria, inclusive, que V. Ex^a desse aqui o testemunho. Já fizemos viagens, já fomos à China. A China quer investir no Brasil. O mundo lá fora quer investir no Brasil. Agora, sem segurança jurídica, não se faz isso. Não se pode fazer de um contrato de 20, 30, 40, 50 anos, como agora estamos discutindo aqui, uma política de governo, de um governo de plantão! Um governo entra, e aí o outro fala: "Não vou concluir as obras do passado. Isso é problema do passado." No meu Mato Grosso, está desse jeito, com recursos na conta!

Senador Flexa, peço dois minutos. Eu vou até abrir mão da fala do Edeon, e ele vai compreender isso, porque eu me estendi muito.

Mas nós temos um recurso parado há quatro anos!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - V. Ex^a é que vai definir.

Está parado, há quatro anos, na conta do Estado! São mais de R\$80 milhões, para se construir o Hospital Universitário. A obra começou e tem 4%. Nem a licitação, Governador Jatene, o Governo do Estado consegue, porque a burocracia...

Eu até não quero condenar o Governador, não, porque todo governante quer a realização. Mas a máquina burocrática, a exigência é tanta, que as coisas não andam! Só do Ministério dos Transportes, só numa obra, que é o Contorno Viário de Cuiabá, o Contorno Norte, R\$110 milhões estão parados há quatro anos, e a obra não acontece.

Então, Senador Flexa, o Brasil precisa da FICO.

(Interrupção do som.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - O Mato Grosso quer produzir mais, e não será exatamente com um conflito entre os Municípios dos nossos Estados que nós vamos conseguir fazer isso. *(Fora do microfone.)*

Agora, é claro que, como o Blairo disse, a ferrovia de transporte de cargas tem de ir à roça, tem de ir aonde está a produção. No mundo todo é assim. Eu acabei de vir da Rússia, onde a gente vê a ferrovia encostada na roça, onde está o roceiro, onde está produzindo o leiteiro, onde está produzindo o trabalhador rural. Aliás, vá à França! A França paga US\$1 mil para cada cidadão que mantém uma vaca leiteira no seu quintal, exatamente porque, estrategicamente, o país precisa ter um mínimo de produção. Mas, enquanto nós exportamos um caminhão...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Wellington, eu pediria a V. Ex^a que concluísse por causa do adiantado da hora.

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

Enquanto nós exportamos um caminhão de soja, eles exportam para nós uma caixinha de *chip* e tomam todo o nosso dinheiro.

Então, eu encerro, Senador Flexa. V. Ex^a é um lutador. V. Ex^a representa muito bem o Estado do Pará.

Quero aqui dizer que, se eu pudesse assinar uma procuração em nome de todos os brasileiros, eu assinaria uma procuração lhe outorgando isso, para que V. Ex^a nos ajudasse a construir a nossa Fico, para que pudéssemos integrar mais. Eu poderia lhe dar uma procuração, Governador Jatene, porque tenho a certeza de que V. Ex^a é um homem bem-intencionado, um homem que teve a confiança do seu eleitor, para que V. Ex^a nos ajudasse a integrar a Amazônia.

E aqui eu faço uma homenagem, em nome do Ministro Valter e do Dr. Tarcísio, a todos os servidores públicos que ainda resistem em ter coragem de assinar alguma coisa, responder ao Tribunal de Contas e, às vezes, até ir para a cadeia. E, muito mais ainda, às vezes, todo o seu patrimônio, construído com o salário, amanhã, pode ser tomado pelo Estado. Não é isso que nós queremos. Nós queremos o servidor público com todas as condições de atender a todos nós, brasileiros.

Senador Flexa, muito obrigado.

Que Deus nos ilumine para que tenhamos equilíbrio nessa eleição, para conversar com o eleitor e motivá-lo, ainda desesperançoso, a ir à urna e depositar o voto naquele que for melhor para o Brasil. Eu sou Senador da República e ainda não decidi em quem vou votar. Agora teremos de ouvir os nossos presidentes, porque, em toda campanha, cada um fala que vai fazer as reformas, ganha a eleição, e não há reforma.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço, Senador Wellington Fagundes, a sua luta e determinação. Considere-me como o quarto Senador de Mato Grosso para defender a FICO.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Tem a procuração!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pronto, eu serei o quarto Senador para defender a FICO. E peço também que V. Ex^a e os outros sejam o quarto, o quinto e o sexto Senador do Pará para defender a ferrovia brasileira.

Primeiro, quero pedir permissão aos meus pares. Em face do adiantado da hora, que façamos um conjunto só. Não vamos dividir para ouvir os nossos convidados.

Eu quero dizer a V. Ex^a, Senador Wellington, que, todos os anos, o Executivo faz com que nós tenhamos de ir de joelhos, pedindo para se aprovar o FEX. É isso que está lá. Estamos chagando ao final do ano, e o projeto não é aprovado.

E, mais do que isso, nós temos de aprovar o relatório de V. Ex^a sobre a Lei Kandir. É isso que nós temos de pedir para o...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Presidente da Câmara! Está lá!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - ...Presidente da Câmara, para que ele paute. É para isso que nós temos de ir lá em conjunto, todos nós!

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Eu quero convidar V. Ex^a e, se possível, o Governador também. Hoje, tenho uma audiência, às 18h30, com o Ministro Gilmar Mendes, para discutir exatamente isso, para saber se, se o Congresso mais uma vez for omissivo, nós, os Estados, teremos condições de entrar com alguma medida para que o Supremo Tribunal imponha isso. Se depender do Tribunal de Contas - V. Ex^a já foi lá comigo -, eles vão demorar mais três anos, e essa situação não será resolvida.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Wellington, o Estado do Pará já entrou com uma ADO por omissão do Congresso.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Presidente, só para...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Com a palavra a Senadora Fátima, pela ordem.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Pela ordem.) - V. Ex^a vai dar a palavra agora a todo mundo?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Isso.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Perfeito, exatamente! Por conta do avançado da hora...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - V. Exª já usou da palavra, e vou dá-la novamente.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É claro, com certeza!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Quero usar novamente da palavra...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Fará uso da palavra.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ...para defender o Brasil, mas para defender principalmente o meu Rio Grande do Norte.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Isso, Senadora Fátima! Meus parabéns pela defesa do Rio Grande do Norte!

Com a palavra o Senador Roberto Muniz, da nossa querida Bahia.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Senador Flexa, primeiro, quero parabenizá-lo pela condução dos trabalhos...

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - ...por esta reunião tão importante e também pela questão da diminuição do procedimento, porque isso vai fazer com que outros Senadores possam participar.

Primeira coisa: eu queria destacar a questão do Plano Nacional de Logística. Acho que a gente também não pode deixar de destacar algumas questões que são importantes para o Brasil.

Quero saudar o nosso Ministro Valter Casimiro, quero saudar também o nosso Governador Simão Jatene e todos os técnicos aqui presentes.

Quero dizer que o Plano Nacional de Logística traz para nós uma luz para o futuro, porque também já chega de termos muita intenção e pouca ação. A política nos levou a um descaminho, porque ela não dizia aonde queria chegar, e eu digo sempre que o maior desafio do homem público é colocar os sonhos dentro do orçamento. Este é o maior desafio que o Brasil ou qualquer gestor público terá na sua atividade: colocar todos os sonhos dentro do orçamento.

Aí, neste caso, eu queria aqui, em nome de um humilde Senador, mas também do Senado Federal, Senador Flexa Ribeiro, dizer que existe uma questão que nós precisamos debater: planos nacionais. Se são nacionais, precisam ser planos de Estado, não de Governo. E, para ser plano de Estado, precisa passar pelo Senado Federal. Essa é uma questão simbólica politicamente, mas que teria permitido que este debate que estamos tendo *a posteriori* tivesse sido o início de todo o processo.

Aí quero dizer que há audiências públicas, quero dizer que, quando fica para consulta pública, isso não tira do Governo de plantão - governos são de plantão, estão lá plantonistas nos seus cargos - a possibilidade de terem um olhar sobre o processo de médio e longo prazo das relações das instituições brasileiras. Posso aqui dizer que o Plano Nacional de Saneamento não acontece porque virou um plano de gaveta.

Diversos planos de logística já teve este País. Eles não acontecem porque não são planos de Estado. E, quando não é abraçado pelo Congresso Nacional, ele fica restrito a uma decisão de um conselho da PPI, que aprovou agora no começo de julho esse documento; ele tem esse rebatimento político. E aí quero destacar que esse olhar técnico, suprimindo o olhar político, não faz um país avançar. Democracia sem política não existe. Política sem tecnicismo são apenas sonhos e devaneios.

Então, temos a possibilidade de trazer para o leito natural esse trabalho que foi tão bem colocado aqui pelo competente Tarcísio, reconhecido aqui no Congresso Nacional e também na Esplanada dos Ministérios como um dos grandes técnicos do Estado brasileiro, e de dizer que, já que chegamos a um documento que pode fazer com que tenhamos a possibilidade de efetivamente balancear e equilibrar esses interesses nacionais, colocando sob a mesma régua esses interesses, já que os técnicos estiveram estudando esses números, é óbvio que seria interessante que esse plano de logística também fosse aqui sabatinado, fosse aqui discutido e fosse, se não aprovado, dado ao conhecimento.

Quero destacar aqui o Senador Wellington, que, em abril, teve essa ideia. Aprovou-se, e nós - quero aqui, mais uma vez, Senador Wellington, dizer - não fomos competentes o suficiente para antever este problema que está acontecendo hoje pela falta de debate nesta Casa.

E aí quero dizer que esse plano tem coisa que são fundamentais. Ele tem um enfrentamento do custo da logística no Brasil, que é um problema que transpassa governos; ele tem algo muito importante, que dialoga com o futuro, que é a questão da diminuição da emissão de carbono no nosso País e no mundo. Esse plano de logística estabelece essa possibilidade, porque traz o modal ferroviário para a centralidade dos investimentos do Estado brasileiro. Ele tem um rebatimento importante para os problemas que vivenciamos há poucos dias, que foi a crise dos caminhoneiros. A gente viu que, quando as estradas fecham, a boca do povo fica sem comida e o País fica sem gerar riqueza. A gente precisa fazer esse enfrentamento, e o enfrentamento se dará se a gente mudar essa matriz de transporte neste País. Esse plano - quero parabenizar a EPL - conversa com esse Brasil do futuro.

Quero aqui dizer que nós estamos discutindo não é a questão de briga entre Estados, nós estamos aqui discutindo qual é o papel do Brasil no futuro no mundo. Em 2050, haverá dez bilhões de bocas de seres humanos querendo comida. E o Brasil poderá ser o celeiro da produção de alimentos neste mundo. E, quando nós estamos tratando de ferrovia e das cargas, tecnicamente, não estamos só tratando de logística, estamos tratando de alimentos para o mundo, de humanização da ação política para gerar conforto e resultado para a vida humana.

Então, quero aqui dizer que este debate perpassa uma visão de País de futuro. E é óbvio que, quando a gente entra na questão...

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - ...da antecipação de alguns contratos de concessão - quero me solidarizar com todos os Estados e com todos os Senadores que aqui colocaram que esses contratos são a joia da Coroa -, fica uma perplexidade neste local. Como é que o maior concessionário, que está ali em nome do Estado... A gente precisa entender que, quando alguém toma uma concessão para si, não é de si próprio, é em nome deste Estado. E aqui o Estado estaria colaborando para este debate, ampliando essa visão, para que a concessão dele ou de qualquer outro pudesse ter resultados melhores para o Estado brasileiro.

Então, é muito importante a gente entender que, para esses contratos, para essas antecipações, precisam ser finalizados, primeiro, esses estudos, que são antecipatórios da decisão. Fica muito claro isso. Eu acho que qualquer um que nos está ouvindo percebe que nós precisamos ter esses estudos. É claro que, neste País, a gente também criou uma burocracia sem responsabilidade!

Quero aqui até agradecer ao Ministro Valter Casimiro.

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Para vocês terem uma ideia do que é, na BR-415, Senador Flexa, existe um fato inédito: o Governo Federal fez o orçamento, deu R\$110 milhões; o Governo do Estado fez a licitação, foram R\$105 milhões para a obra; e o Tribunal de Contas da União parou a obra, porque disse que havia superfaturamento e que ele poderia fazer a obra por R\$107 milhões. Ou seja, quem ganhou a faria por R\$105 milhões, e ele acha que pode fazer com R\$107 milhões. Isso está parado desde 2013, veio para 2015, e estamos em 2018, e o País está parado sem investimento, e as pessoas estão sem emprego. Esta é a realidade deste País, que também tem de entender que os estudos são feitos...

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - ...para suportar uma decisão, mas não para impedi-la. Nós não podemos criar instituições... Aí a gente precisa fazer este debate nesta Casa: qual o papel das instituições nessa redemocratização que fizemos? O Tribunal de Contas é para ver pareceres de procedimento. Quem determina tecnicamente como vai ser a decisão é o Governo que foi colocado pelo povo com o voto direto.

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Então, eu quero aqui trazer este debate.

Quero aqui também dizer que a gente se sente contemplado nesse estudo, Ministro. Quero aqui agradecer.

Houve hoje a publicação, a aprovação da abertura da audiência pública dos estudos para a concessão da Fiol. Também se articula, junto com a FICO, com a Transnordestina e com outras ferrovias, este coração desse futuro País - a gente precisa entender isso.

Precisamos fazer um esforço concentrado mesmo nesta Casa e estabelecer quanto teremos de investimento e o que nós podemos atrair da iniciativa privada para fazer os investimentos necessários, para que nós possamos gerar emprego e gerar riqueza para o futuro.

Então, eu queria aqui me solidarizar com essa questão levantada aqui pelos Senadores, mas dizer que precisamos apoiar, precisamos ter este debate aqui na Casa, Senador Flexa.

Quero pedir ao Senador Wellington que a gente possa trazer esses estudos aqui, para que vocês possam ampliar este nosso debate nesta Casa, entendendo que esse estudo, ao passar...

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - ...por aqui, passa a ser de Estado e estará absorvido e abraçado no orçamento futuro que debateremos nesta Casa.

Então, eu queria parabenizar o senhor, Senador Flexa, sempre presente, sempre combatente, em defesa não só de seu Estado, mas de todo o Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu lhe agradeço, Senador Roberto Muniz. V. Ex^a está sempre pautando os assuntos de forma competente e responsável.

O grande problema... Os que nos estão assistindo, quando veem aqui o nosso querido Ministro Valter Casimiro, do Ministério dos Transportes, podem perceber que o foco da audiência se expande para tudo quanto é lado, porque é rodovia, ferrovia, portos, aviação civil, hidrovias. Aí a gente fica sem poder conter, sem ficar direto na...

Senadora Fátima, V. Ex^a...

O SR. RODRIGUES PALMA (Bloco Moderador/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Será a última?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Não, o último serei eu, mas eu já estou me sentindo prejudicado, pelo adiantado da hora.

Senadora Fátima Bezerra, V. Ex^a quer ainda usar da palavra?

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - É claro que sim! É evidente!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pela segunda vez, tem a palavra V. Ex^a.

A SR^a FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Senador Flexa, eu quero cumprimentar V. Ex^a, mais uma vez aqui, pela realização desta importante audiência.

Ouvi aqui a participação de alguns Senadores, chamando a atenção para a necessidade de se aprofundar o debate no que diz respeito à questão dessas concessões que foram, enfim, estabelecidas.

Não vou aprofundar esse assunto, mas quero só ressaltar aqui um aspecto: a necessidade imperiosa que o Brasil tem de retomar os investimentos na infraestrutura ferroviária. Eu falo pelo meu Estado. É inaceitável o Estado do Rio Grande do Norte não dispor absolutamente de nenhuma estrutura, Ministro Valter Casimiro, do ponto de vista ferroviário, que é uma ferramenta fundamental, é claro, em matéria de infraestrutura, para que a gente possa alavancar e promover o desenvolvimento econômico do nosso Estado. O nosso Estado, por exemplo, tem um potencial extraordinário do ponto de vista de minérios. É impossível a gente pensar numa atividade de exploração da cadeia produtiva do minério ousada, se não for pensada a logística de uma infraestrutura ferroviária.

Infelizmente, tivemos aquelas iniciativas do passado, quando privatizaram as ferrovias, e ficou por isso mesmo. No Rio Grande do Norte, o que nós temos são esqueletos simplesmente abandonados. Se esses esqueletos tivessem tido outro destino, se as privatizações, naquela época, infelizmente, do governo FHC, não tivessem sido feitas de maneira tão irresponsável, como ocorreu na área da infraestrutura ferroviária, hoje era para a gente ter, em vez de esqueletos, essas estruturas funcionando, para dar suporte às cadeias produtivas e para promover o desenvolvimento do nosso Estado.

Eu apenas gostaria de me inserir neste debate, porque vamos lutar pela infraestrutura ferroviária do nosso Estado.

Agora, rapidamente, Senador Flexa, eu não poderia desperdiçar, com a presença do Ministro dos Transportes, a oportunidade de dialogar aqui com o Ministro Valter Casimiro sobre investimentos do Ministério dos Transportes no nosso Estado, que são fundamentais para a vida do nosso povo.

Eu começo aqui, por exemplo, com a questão da Avenida Maria Lacerda, que são aqueles investimentos, como eu disse aqui no início, feitos na duplicação da BR-101. Felizmente, felizmente, esta obra aqui está bem mais avançada, tanto é que eu queria pedir ao Ministro que ele pudesse nos dar uma posição com relação a essa fase conclusiva da obra, no que diz respeito, Ministro, às trincheiras da Avenida Maria Lacerda.

(Soa a campainha.)

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Está previsto para ela ser concluída agora em agosto, se esse calendário está mantido.

Indago também quando será iniciada a obra do túnel de acesso na Avenida Alagoas, que fica no bairro de Neópolis, zona sul de Natal, bem como também o viaduto do Parque de Exposições Aristóфанes Fernandes, em Parnamirim.

Essa obra, Senador Flexa, tem o valor de R\$196 milhões. Aqui, mais uma vez, por dever de justiça, quero fazer um registro e um agradecimento a então Ministra Miriam Belchior, Ministra do Planejamento à época do governo da Presidenta Dilma, porque o fato é que essas intervenções, nessa faixa da BR-101, não estavam previstas no PAC original. O Ministro dos Transportes sabe disso. Esse foi, sem dúvida, um erro grave à época. A despeito de o orçamento já estar fechado, lutei muito...

(Soa a campainha.)

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ...como era o meu papel, e conseguimos inserir isso no Plano Plurianual. A Ministra empenhou-se muito e, portanto, garantiu uma suplementação. Assim, essa obra teve início. Agora, graças a Deus, ela está perto de ser entregue!

Eu apenas estou reforçando aqui a importância da conclusão dessa obra, porque ela é fundamental para a mobilidade urbana de Natal e da Grande Natal. Quando eu falo de Natal e da Grande Natal, estou falando praticamente de metade da população do Rio Grande do Norte.

Ministro, hoje a saída de Natal...

(Soa a campainha.)

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ...até Parnamirim, em função exatamente desses gargalos no trânsito, que serão corrigidos agora com esses investimentos na BR-101, com os viadutos e túneis, a gente gasta, em média, de 40 a 50 minutos em um trecho de poucos quilômetros. Daí a importância, repito, dessa obra do ponto de vista de melhorar a mobilidade urbana e, conseqüentemente, melhorar a qualidade de vida.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senadora Fátima...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Peço só mais um minuto, Senador Flexa.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Encaminhe para o encerramento, porque nós precisamos concluir.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Só um momentinho, porque eu estou falando. Os outros Senadores aqui falaram por quase meia hora.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - No tema.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu sei, o tema tem tudo a ver. Outros falaram aqui de vários outros temas. Peço só a paciência de V. Exª. É um esforço concentrado apenas de dois dias.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu assumo o compromisso com V. Exª de fazer um requerimento convidando o Ministro Valter para tratar de pauta aberta.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O.k.!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - E aí ele virá tratar do Brasil todo aqui.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Por favor, Senador Flexa, deixe-me só...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Fique à vontade, conclua!

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ...terminar.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Conclua!

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu presido a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Vamos convidá-lo para ir lá também.

Então, até para facilitar para os que estão em casa nos escutando, quero, portanto, só reforçar, Ministro, que estou aqui apenas pedindo e cobrando o empenho, a vigilância do Ministério dos Transportes, para que essa obra, que está no calendário para ser entregue agora no segundo semestre, seja entregue ao povo de Natal e da Grande Natal, ao povo do Rio Grande do Norte.

Segundo, Ministro, trato da questão do porto. Quero pedir também uma atenção de V. Ex^a. Nós temos o porto de Natal, o Porto-Ilha, que V. Ex^a conhece. Na verdade, o Terminal Salineiro de Areia Branca é conhecido como Porto-Ilha. Fica localizado na região de Costa Branca, no meu Estado, o Rio Grande do Norte, e foi interditado por duas vezes, no final do ano e agora recentemente.

É importante aqui a gente destacar que, quando a gente fala do Porto-Ilha, a gente está falando, Senador Flexa, de um porto que está sediado em um Estado, que é o Rio Grande do Norte, que é o maior produtor de sal do País. E todo sal movimentado no Porto-Ilha, nosso lá, é oriundo exatamente das salinas do Rio Grande do Norte, especialmente as que vêm de Macau, de Mossoró e de Areia Branca. E os senhores sabem para onde esse sal que é escoado pelo Porto-Ilha de Areia Branca vai, qual o destino dele.

(Soa a campainha.)

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O destino dele é o mercado internacional e as indústrias de cloro do País. Só para se ter uma ideia da importância estratégica do Porto-Ilha para o Rio Grande do Norte e para o Brasil, entre os meses de janeiro e dezembro de 2017, o nosso porto movimentou mais de dois milhões de toneladas de sal, o que representa 5,7 mil toneladas por dia.

Então, Ministro, eu coloquei isso aqui, porque V. Ex^a sabe que nós já fomos várias vezes ao Ministério dos Transportes cobrar, pedir algo essencial, que é pelo menos a manutenção do porto. Esse porto teve um investimento muito importante na época do PAC do governo da Presidenta Dilma. Foram mais de R\$200 milhões destinados à ampliação do Porto-Ilha. Agora, um porto que é sediado no mar e que, por isso, tem toda uma sofisticação do ponto de vista da sua engenharia, um porto desse, mais do que qualquer outro, carece de manutenção permanente.

Ministro, por que é que houve essas interdições agora? Interditaram o porto, por duas vezes, o Ministério do Trabalho, Senador Ferraço, e o Ibama. O senhor imagina o que é um porto que gera mais de 25 mil empregos diretos e indiretos para o meu Estado, mais um Porto-Ilha, que é fundamental para a indústria química do Brasil, para a indústria do cloro do Brasil, ser interditado! Ele foi interditado no final do ano e agora. E qual é a verdadeira razão para se interditar o Porto-Ilha de Areia Branca? Qual? É a falta de manutenção, Ministro! É a falta de manutenção.

Só um momentinho, Flexa!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senadora Fátima, por favor, conclua.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Só um momentinho!

O Diretor-Presidente à época, o Emerson, esteve aqui, o Diretor atual, pedindo até pelo amor de Deus! A gente tem cobrado que o Ministério dos Transportes inclua a manutenção do Porto-Ilha e de Natal em um plano de investimentos. Chegamos ao ponto de lá a CODERN estar sem dinheiro; de repente, viu-se obrigada até a demitir servidores.

Isso é inaceitável, Ministro. Eu sei do seu olhar e faço aqui um apelo. Eu não estou falando de uma infraestrutura qualquer. Não é só para o meu Estado. É meu dever aqui zelar pelos empregos que são gerados no Rio Grande do Norte através da cadeia produtiva do sal, mas eu estou olhando aqui, estou chamando a atenção para uma infraestrutura portuária que é fundamental para o Brasil, pelo que significa o sal, o Rio Grande do Norte como o principal produtor de sal no País. Então, fica aqui o nosso apelo.

E, para terminar mesmo, Senador Flexa, só quero reforçar a questão da Reta Tabajara. O Ministro sabe perfeitamente que também não é outra obra de infraestrutura rodoviária qualquer. Ela é muito importante. Esse trecho que fica na BR-304...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fazendo soar a campainha.*) - Senadora Fátima, V. Ex^a pode usar o terceiro tempo da sua fala.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vou concluir, Senador. Só um momentinho, vou concluir. Tenha paciência, por favor. O senhor está falando muito aqui do Pará. Eu tenho de falar do Rio Grande do Norte, nós temos de falar do Brasil. Mas vou concluir.

Então, só quero dizer, Ministro, que espero que nesses 45 dias...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Na pauta devida...

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O senhor disse que espera retomar a obra. Espero que ela, de fato, seja retomada.

O senhor sabe daquele trecho da duplicação da BR-304. O senhor sabe que um dos principais motivos que levou a gente a lutar, junto ao Governo Federal, ainda na época do governo da Presidenta Dilma, para inserir a duplicação daquela reta foi o elevado número de acidentes que aquele trecho apresenta. Quantos já perderam suas vidas? E se some a isso o quanto aquela rodovia é importante para o escoamento da produção do Rio Grande do Norte.

Então, aqui fica o nosso apelo, realmente, pelo amor de Deus, para que a obra seja retomada, no prazo de 45 dias...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço à Senadora Fátima Bezerra.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - ...para que ela seja entregue, porque nós também não vamos desistir da nossa luta, que é a duplicação, como um todo, da BR-304.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Obrigado, Senadora.

Eu estava inscrito, estou inscrito também para fazer os questionamentos, mas, devido ao horário, vou passar uma cópia das perguntas aos nossos convidados, a cada um, para que possam, então, responder por escrito à Secretaria da Comissão de Infraestrutura.

Vou apenas me ater a alguns pontos que são fundamentais para esta audiência aqui.

Lamentavelmente, nós fugimos muito do foco. Não é que a gente queira, Senadora Fátima, discutir o Pará, não. Estamos aqui discutindo o Pará, o Espírito Santo, o Mato Grosso, num foco. Já combinei aqui com o Ministro de convidá-lo para ele vir aqui falar sobre todos os Estados.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu sei. E vamos chamá-lo para a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Isso! Vai chamá-lo para a sua Comissão também.

Mas eu queria dizer, Dr. Tarcísio, que ali nós temos o traçado da ferrovia brasileira. Na sua extensão total, ela vai de Santana do Araguaia até Barcarena. O primeiro trecho, de Marabá a Barcarena, foi colocado como primeiro trecho porque já há carga consolidada ali, já existem empresas interessadas na concessão, empresa russa, empresa chinesa. Agora, é preciso - sempre lhe pedi isso, mas não conseguimos - que o Governo brasileiro diga que apoia a ferrovia brasileira. O Governo nunca disse isso, e eles estão aguardando que isso seja feito.

Mas eu lhe pergunto... Quero que todo o Brasil veja ali, Senador Ferraço, se há lógica, primeiro, que a Norte-Sul, lá atrás... Quero aqui parabenizar o Presidente Sarney, porque o Presidente Sarney, quando Presidente, mandou construir a Norte-Sul, que, naquela altura, ligava nada a coisa nenhuma. E aí ele fez a Vale, naquela altura estatal, investir no polo de soja em Balsas, para dar carga, para justificar a Norte-Sul. Mas hoje a Norte-Sul é importante, é muito importante para o Brasil, e queremos concluí-la. Não faz sentido, Senador Ferraço, haver uma ferrovia que não chega ao porto. Como pode haver um negócio desses? Isso não existe! É só aqui no Brasil! É uma "jabuticaba" que só existe no Brasil.

Então, o que estamos discutindo aqui é o trecho da Norte-Sul de Açailândia a Barcarena.

A oposição a nós, no Estado do Pará, diz que a nossa ferrovia é uma imaginação. O Secretário Adnan fez o traçado de helicóptero, diz que é fantasia. Mas vai ter de se render à realidade, Dr. Tarcísio! Vai ter de se render à realidade, porque ninguém pode defender... Eles pediram a inclusão. É uma pergunta que quero fazer-lhe: quem foi que pediu para colocar de volta o trecho Açailândia-Barcarena para o leilão? Estava fora, pelas conversas que tivemos. Quem pode defender? Não é isso, Valter? Lamentavelmente, não há o traçado pontilhado.

O trecho de Açailândia a Barcarena interessa não só para o Pará. Ele interessa, para o Pará ajudar o Brasil. Então, é importante.

Mas nós podemos fazer o mesmo papel da Norte-Sul, naquele último tramo, com a ferrovia brasileira, ligando ali... Os senhores veem o trecho de Açailândia a Rondon. Há um trecho ali de 58km. Aquele trecho ali...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Dr. Tarcísio, o senhor sabe bem disso.

Aquele trecho ali é que faz a ferrovia brasileira exercer o mesmo papel que Açailândia-Barcarena. É a mesma coisa, com uma diferença: esse trecho da ferrovia brasileira interessa ao Brasil, sim, mas interessa ao Pará! Ele corta 23 Municípios do Estado. Ele está só no Estado do Pará. A proposta é trazer até Santana do Araguaia e, depois, se for o caso, ligar com Água Boa, lá para baixo. Mas o trecho que a gente quer fazer agora é o que vai de Marabá a Barcarena.

Então, eu queria também ouvir de V. Ex^a qual o melhor traçado para atender o Brasil e o Pará.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Senador Flexa...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pois não.

O SR. ADNAN DEMACHKI - V. Ex^a me concede um pequeno aparte?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pois não, com a palavra o Sr. Adnan Demachki.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Obrigado.

Em relação a essa pergunta, eu queria fazer uma complementação.

O Adalberto teve de sair para um voo, mas, conversando com ele - o Senador pede uma informação em relação à nova inserção desse trecho antigo de Açailândia a Barcarena -, o Adalberto comentou, quando perguntei a ele, quantos projetos existem hoje na PPI. Ele me disse que são 94. Esse é um dos 94. Perguntei se ele vai ser licitado este ano. Disse ele que não, que não há condição de ser licitado este ano.

O *Valor Econômico* anunciou - todas as informações que temos são pela imprensa - que R\$1 bilhão do fundo que vai ser auferido, se porventura houver a licitação desse trecho sul da Ferrovia Norte-Sul, será pago pelo concessionário em 30 anos, em 30 parcelas anuais. Então, o valor de R\$1 bilhão em 30 anos corresponde a R\$33 milhões ao ano. Eu queria que ele confirmasse essa situação.

Só para finalizar, Senador Flexa, estou me sentindo, neste momento, como me senti aqui em Brasília. Eu era Prefeito da minha cidade, fui Prefeito por oito anos e muito lutei pela Ferrovia Norte-Sul, por esse trecho de Açailândia até Barcarena, porque passa pela minha cidade, Paragominas. Então, muito lutei. Eu estive aqui em Brasília, no Palácio do Planalto, como prefeito, e vi muito feliz a Presidente Dilma incluir esse trecho no PAC. Infelizmente, ficou empacado. Hoje novamente se inclui no PPI, e, daqui a cinco meses, vem um novo Presidente. Será que vai manter o PPI?

Ou seja, são ilações que nos permitem apresentar essa proposta. Já temos aí nas mãos agora alguns bilhões da Vale. Se for efetivamente feita a avaliação, como todos os articulistas e gente da área de ferrovia têm demonstrado publicamente, para propor: vamos fazer o primeiro trecho com recurso da Vale, obrigatório; depois de construído, passa para o Governo. Para quem vencer, o pagamento da outorga vai ser a construção do segundo trecho e a opção de chegar até Água Boa, para que a gente possa recolher a soja não só de Água Boa mas também de Santana do Araguaia, no Pará, a região do Araguaia, que tem uma grande produção de soja e vai ter uma produção muito maior quando tiver logística, fora os minérios que nós temos no sul do Pará adormecidos, sem poder extraí-los e gerar emprego, em razão de a Vale ter uma correia transportadora dela, e não da sociedade.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu que agradeço, Secretário Adnan.

A primeira pergunta é esta: qual o melhor traçado?

A questão de a Vale... Eu vou repetir aqui o que eu tenho dito por todos os anos em que estou no Senado: a Vale é um câncer do Pará, e onde ela está instalada são metástases. Só que nós vamos vencer esse câncer. Vamos vencer esse câncer! Lamento de novo que o Presidente da Vale tenha sido covarde de não vir aqui colocar para os brasileiros o que a Vale quer: dominar o País.

Daí, eu pergunto, Dr. Tarcísio: no passado próximo, nós assistimos ao maior exercício de corrupção do mundo, com a Lava Jato mostrando para o Brasil todo que é isso. Eu lembro o seguinte: a JBS recorreu a recursos do BNDES, e o Brasil se endividou em R\$500 bilhões para atender, entre eles, a JBS, para ela sair comprando frigorífico nos Estados Unidos, não sei onde mais, comprando todos os frigoríficos, como aconteceu no meu Estado do Pará. Ela comprou todos! Para produzir? Não, para fechar. E é o que a Vale quer fazer no setor ferroviário. É o que a Vale quer fazer na mineração do Brasil.

Se o senhor tiver o trabalho de ver aqui, no trabalho que o Secretário Adnan fez, existem, entre outros, dois, quatro, seis, oito, dez projetos de mineração de jazida no Estado do Pará que não vão à frente porque não há ferrovia no trecho que

será feito no futuro; não vão à frente porque a Vale não deixa haver logística para levar o minério. Ela tem o monopólio, Senador Fagundes. Monopólio! A estrada de ferro é dela, e ela leva o que quer e pelo preço que quer.

Um empresário do Pará já falecido dizia para mim: "Flexa, é um dado impressionante. Levar minério de ferro de Marabá a Barcarena de caminhão é o mesmo preço que levar pela Ferrovia Carajás". É a forma de manter o monopólio, de não deixar as cargas passarem pela ferrovia.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Senador Flexa, essa é a realidade do Brasil, e o Tarcísio sempre defendeu o direito de passagem. Nós temos uma ferrovia também, a Ferronorte, de Rondonópolis a São Paulo, até o Porto de Santos, da mesma forma. Levar a mercadoria de caminhão, apesar de ser um prejuízo para o País, para quem está pagando o frete é o mesmo preço da ferrovia. Isso também é um absurdo!

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É bom que o exemplo também sirva para Mato Grosso.

Mas, Dr. Tarcísio, como é que a Vale... Como é que a PPI aceita e a ANTT aceita a Vale colocar como contrapartida para a renovação da concessão R\$27,5 bilhões? Eu estou procurando a página para dar o... São R\$25,7 bilhões como contrapartida. Ou seja, não precisa pagar nada porque ela já investiu. Gente! Dr. Tarcísio, é impossível. Não dá para desconhecer que na Amazônia não vive só índio, não. Ninguém tem nariz furado, atravessado. Não é possível que o Governo aceite a Vale dizer que fez 25,7 bilhões de investimento para suprir o pagamento da renovação, quando isso aqui é o custo total da implantação do Projeto S11D! Total! É um absurdo os senhores aceitarem no Governo; é ser muito submisso à Vale do Rio Doce, ou melhor - desculpem-me -, à Vale. Porque aqui dentro há a duplicação da Ferrovia Carajás, de interesse de quem? Do Pará não é. De interesse de quem? Da Vale. Ela fez o S11D, que é o maior projeto de mineração do mundo. Era Carajás, agora é o S11D. Lamentavelmente, os dois no Pará. Lamentavelmente.

Aí eu queria que o senhor me dissesse também, Dr. Mario, como aceitaram isso. Aí venha talvez a justificativa de que a Vale é credora da União, com relação à renovação da concessão. E esses 4 bilhões aí dizem respeito à Ferrovia Vitória-Minas.

Outro detalhe aqui que é importante: a Vale está usando - e é importante que a PPI e a ANTT fiquem atentas -, a Vale está usando um subterfúgio, sofisma, quando ela quer fazer - o Senador Ferraço já saiu -, para atender o Espírito Santo, um ramal onde seria uma ferrovia. Por que ramal? Responda-me, por favor, Dr. Tarcísio: por que ramal?

Eu vou, dado o adiantado da hora...

Ah, só uma pergunta também. Foi dito pelo Dr. Mario - ou pelo senhor - que a audiência pública da Norte-Sul seria dia 8 de agosto agora. Um falou agosto, o outro falou setembro. Eu quero saber quando é realmente essa audiência pública.

E, por último, eu não entendo como é que o Governo brasileiro antecipa a renovação da concessão por quase dez anos e aí chega ao cálculo de que é negativo, não tem que entrar nada para o Governo. Por quê? Qual é a estimativa, Dr. Tarcísio, Dr. Mario, do Governo? O que o Governo poderia arrecadar com a relicitação da Estrada de Ferro Carajás? Aí eu quero ver se quem for o vencedor vai receber do Governo para poder fazer, ter a concessão.

As demais questões eu vou, como eu disse, encaminhar a todos os nossos convidados, pedindo que as respondam por escrito aqui para a Comissão.

Eu vou, agora, passar a palavra aos senhores convidados para que possam responder. Lamento, desculpem-me, terem sido feitos por um conjunto de Senadores muito amplo, mas espero que vocês tenham anotado os questionamentos.

Vamos começar com o Dr. Tarcísio, PPI.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Em primeiro lugar, eu queria dizer da satisfação de estar aqui em um debate deste nível no Senado Federal, que é a Casa da Federação e, sobretudo, a Casa do contraditório. Ninguém é dono da verdade; eu acho que está todo mundo procurando fazer o melhor para o País. A gente acredita que está tentando fazer o melhor.

Realmente estamos tendo uma ideia - e aí vamos nos prender ao conceito - que ninguém teve, que é pegar a outorga, fazer uma ferrovia; a concessionária fazer essa obra ferroviária, entregar aquilo para a União; e, depois, você licitar e reinvestir aquele dinheiro no sistema. Convenhamos, é algo inteligente.

Outras soluções já se tentaram aí há bem pouco tempo - por exemplo, vamos mudar o modelo, vamos adotar o modelo horizontal - sem observar a vocação das rodovias. E aí a Valec vai comprar capacidade, vai vender capacidade, esquecendo-se da questão, por exemplo, do imperativo fiscal. Como ela vai comprar essa capacidade? Como o investidor vai acreditar realmente que vai ter a sua capacidade comprada?

Então, talvez, seja o que tenha tido de melhor em termos de ideia nos últimos anos.

E isso vai trazer um fluxo de investimentos para o setor ferroviário como um todo. E aí eu estou falando do conjunto, estou falando do Ferroanel de São Paulo, estou falando da FICO, estou falando da EF-118, estou falando dos investimentos nas próprias malhas.

Porque observem: só na malha paulista, 5 bilhões nos próximos cinco anos; sair de uma capacidade de 35 milhões de toneladas para 75 milhões de toneladas de capacidade. É algo muito importante. E é o maior fluxo de recursos no setor ferroviário desde 1913.

Nós tivemos um bum ferroviário de 1854 a 1913, praticamente todo patrocinado por recursos privados, mas com uma série de incentivos do Estado. Que incentivos? Um incentivo de retorno sobre capital investido, aproveitamento de direitos minerários ao longo das faixas de domínio, incentivo quilométrico - que, no fim das contas, virou comportamento oportunista, mas nós tivemos uma série de incentivos.

Então, o que está sendo feito é grandioso.

E aí o pessoal questiona: "Bom, mas está sendo feito agora, no final do mandato?" Observem, era um Governo de transição; era um mandato de dois anos. Se a gente estivesse em um mandato normal, a gente estaria no meio dele. E é o tempo de maturação dos estudos, é o tempo que se leva para estudar e chegar ao nível de maturidade em que nós estamos.

Uma coisa que foi colocada: os estudos não estão prontos? Estão. A gente não poderia deliberar na colegiada da agência reguladora algo no dia 8 de agosto - e aí a gente inicia o período de consulta pública, onde haverá audiências presenciais - se os estudos não estivessem prontos.

E aí, assim, não é um processo administrativo de 50 páginas, absolutamente. São cadernos e cadernos. Um estudo deste, a avaliação de um plano de negócio, desgraçadamente envolve algumas etapas. Primeiro, a avaliação da demanda, porque a demanda é que gera receita. Essa demanda foi checada, recheçada. Fizemos batimento, por exemplo, no DNPM para saber se aquelas informações da produção de cada uma das minas realmente condizem com aquilo que está sendo informado. Todo o Opex foi discutido; toda a base de ativos foi discutida. Então, há uma série de crivos técnicos que foram feitos ao longo do processo.

Então, observem, esses estudos todos estarão disponibilizados agora no período da consulta pública e serão objeto de análise do TCU. Ponto. O TCU vai dizer se acertamos a conta, se erramos a conta.

E aí eu vou fazer um registro aqui: primeiro, da equipe do Mario, na pessoa do Mario, que vem conduzindo isso, juntamente com o Sérgio, com muito afinco, com muita determinação, com muito amor ao País; e da equipe do Alexandre Porto, lá na Superintendência de Ferrovias, que tem sido um gigante junto com todo o time dele, tem conseguido fazer um trabalho muito técnico, muito profissional, tem resistido a toda sorte de pressões e, por isso, é credor da minha homenagem no dia de hoje.

Então, os estudos vão estar disponíveis. A partir do momento em que a audiência pública começar, os estudos vão para a internet. E nós vamos ser sabatinados nas sessões públicas. O valor da prorrogação vai poder ser discutido nessas oportunidades. E aí eu tenho plena confiança naquilo que está sendo feito.

Observem, nós iríamos desconsiderar agora o investimento que foi feito ao longo do tempo, por exemplo, na duplicação da linha? O investimento na Ponta da Madeira? O investimento feito no ramal do S11D? Aqueles investimentos se transformaram em ativos da União. Então, não é simplesmente pegar: "Ah, a prorrogação vale 4 bi..." Ora, ninguém aqui é inocente de achar que ferrovias que geram tanto valor proporcionariam apenas 4 bilhões de outorga. Claro que não! Existe a consideração de todos os investimentos que foram feitos ao longo do tempo. É a mesma coisa de eu dizer... Nós fizemos o leilão há pouco tempo agora, muito bem sucedido, da distribuidora de energia do Piauí. Houve uma outorga de R\$95 milhões. É a mesma coisa de eu dizer que a companhia foi vendida por R\$95 milhões e esquecer o que ficou na mesa em renúncia de restituição de RGR, que, no fim das contas, dá 1 bi, fora os investimentos que vão ser feitos com repercussão de 8,5% na tarifa, de imediato. Então, não podemos ter esta miopia de achar que estamos entregando a ferrovia por 4 bilhões. Não, há mais de 20 lá enterrados! E essa questão dos valores será sabatinada pela sociedade e pelo tribunal de contas.

Existe um critério técnico que hierarquizou as ferrovias. Porque, observe, não há uma caixa de dinheiro, uma caixa da biogênese onde eu ponho uma uva-passa e começo a fabricar dinheiro, surgir dinheiro, dinheiro, dinheiro, dinheiro. Isso não existe. Qual é a nossa intenção como técnico, qual é o nosso sonho? Eu quero fazer todas as ferrovias possíveis. O Valter quer fazer todas as ferrovias possíveis. Se ele fizesse todas as ferrovias, se se desse toda essa outorga, o Valter ganharia um busto, ao lado do busto do Mauá, no Ministério dos Transportes. Aí faríamos a extensão norte da Norte-Sul - eu vou depois responder as perguntas do senhor sobre esse ponto -, faríamos a FICO, completariamos a Fiol, terminariamos a Transnordestina. Todas elas são importantes. E por que não o fazemos? Por que não queremos? Não; nós queremos.

Queremos fazer. Nós temos que resolver o acesso à Baixada Santista? Temos que resolver. Nós temos que fazer o Ferroanel de São Paulo e resolver o conflito de ferrovia, de carga *versus* passageiros em São Paulo? Temos que resolver. Nós temos que fazer a FICO? Temos que fazer. Nós temos que fazer a Fiol? Temos que fazer.

Observe: quando a Cruz Ferroviária estiver pronta - e aí eu me refiro à Fiol, Ferrovia Norte-Sul, FICO -, nós vamos ter quatro concessionárias diferentes brigando para trazer carga para seus portos. A repercussão disso é imediata no frete. E aí nós estamos de custo Brasil na veia. É custo Brasil na veia.

Nós queremos fazer tudo. O problema é: o dinheiro não dá para tudo, face, *vis-à-vis*, os critérios que foram adotados. E aí nós temos que fazer conta. E, se o dinheiro não dá, o que dá para fazer? Isso aqui é o que dá para fazer e é o que vai ser discutido agora na audiência pública, é o que vai ser discutido com o tribunal de contas, é o que vai ser discutido com o Ministério Público Federal, porque a 3ª Câmara do MPF está acompanhando isso de perto. Nós não temos medo do debate, do contraditório, da transparência.

E outra coisa: o grande ganho que se tem, além de tudo, é a reformulação desses contratos dez anos antes ou, do contrário, nós manteríamos os contratos sem direito de passagem, com a União sendo obrigada a fazer os investimentos nas concessões por mais dez anos. Observe: o concessionário não tem obrigação de investir. Esse foi o modelo feito lá atrás. E digo mais, para quem conhece o contrato da Vale que foi firmado na década de 90, basta pegar o contrato, está lá, §4º da Cláusula 3ª. É claro que compete à União verificar se há vantajosidade ou não em fazer a sua prorrogação, mas, uma vez decidindo-se pela prorrogação, não é devido nenhum valor pela prorrogação. Está no contrato. E aqui estamos falando em segurança jurídica? Está no contrato. Se formos respeitar exatamente o contrato, nenhum valor é devido pela prorrogação, se essa for a decisão do Governo.

"Ah, então, vamos licitar." E se o chinês ganhar a ferrovia? E se o russo ganhar? E se o australiano ganhar da BHP? Nós vamos quebrar aquilo que foi pensado pelo Eliezer Batista lá atrás, que é a integração ferrovia-mina-porto? É isso? E aí quero lembrar que, desgraçadamente, estamos falando de 30 mil empregos diretos no Pará, 10 mil empregos diretos no Espírito Santo. É disso que estamos falando.

Então, eu vejo como muito vantajosa a prorrogação do ponto de vista estratégico, do ponto de vista de reestruturação do sistema ferroviário, que é uma oportunidade que nós temos. E a vantagem está justamente em se antecipar a isso, porque é custo Brasil na veia; a repercussão é imediata não só não logística, mas na indústria, porque, observe, nós temos uma indústria hoje que já não tem encomendas para locomotivas, para rodoviários, para eixos. Então, é toda uma cadeia que vai se movimentar.

E nós temos que pensar soluções integradas. Na nossa visão de logística, por exemplo, é muito importante para nós o derrocamento do Pedral do Lourenço, que foi contratado pelo Ministério dos Transportes, porque viabiliza a utilização da hidrovia do Tocantins. Nós temos uma hidrovia lá poderosa que pode ser usada. E, quando eu junto a questão da hidrovia, da chegada dos grãos em Miritituba, o deslocamento pela hidrovia do Tapajós, todo esse conjunto vai bater lá no Porto de Vila do Conde, lá em Barcarena, e vai impulsionar outras indústrias, como, por exemplo, a indústria de estaleiros de Belém, que fabrica as barcas para esse transporte fluvial, esse transporte aquaviário. Cada estaleiro daquele gera 300, 400 empregos.

Nós estamos insistindo, nós estamos fazendo muita força, por exemplo, para a licitação da Ferrogrão, e a Ferrogrão vai para o TCU agora no segundo semestre. E observe: vai ser uma ferrovia muito importante também para Mato Grosso caso consigamos viabilizá-la. São 13 bi de investimentos. E muito se fala: "É um corredor. O Pará não vai ganhar nada." Vai, porque, no fim das contas, há a manutenção da ferrovia...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Antigamente ainda havia o apito da maria-fumaça. Hoje nem isso.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Mas há fibra ótica que percorre a via, há fábrica de dormente, há manutenção. É repaginar inclusive a questão do emprego.

Com relação à questão da inclusão do trecho Barcarena-Açailândia no programa, primeiro, a inclusão se dá porque ela é prioritária, é importante terminar, fechar a...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Não estava...

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não é questão de... Ia entrar...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Não, não. Não diga isso.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O Ferroanel também não estava, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Não, não. V. S^a retirou.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não. Nós resolvemos...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Retirou do leilão...

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Sim, porque nós esperamos a licitação da Ferrovia Paraense.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Que era... Que era a...

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Que era...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Que era a que realmente atendia ao Brasil e ao Pará. Por V. S^a, pelo Ministro Moreira Franco à época.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O que eu quero dizer é o seguinte. O que eu quero dizer é que, quando nós fazemos a inclusão...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Eu quero saber por que voltou.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Porque é prioridade.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Não, senhor.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É prioridade. Sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Não é prioridade.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É prioridade. E mais: o fato de ter voltado... O problema é a interpretação. O fato de ter entrado o trecho Açailândia-Barcarena na qualificação não significa, em absoluto, que o projeto é aquele traçado da PMI antigo. Não. A gente está amarrando um ponto inicial em um ponto final. O traçado da ferrovia paraense, sendo o melhor traçado, poderá ser utilizado. A gente vai poder fazer a ferrovia Açailândia-Rondon-Barcarena.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Dr. Tarcísio, com licença, eu fiz uma pergunta a V. Ex^a: qual é o melhor traçado? Eu quero que V. Ex^a repita isso. Ou melhor, responda qual o melhor traçado; se atendendo à Norte-Sul - para chegar ao Porto de Barcarena com aquele ramal, ligação de 58km e atender à ferrovia brasileira - ou desperdiçar recursos da União fazendo a Norte-Sul ir de Açailândia a Barcarena sem beneficiar nada e ninguém.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Se esse trecho da Norte-Sul, de Açailândia a Barcarena, foi incluso, foi qualificado no PPI, vai ser licitado este ano.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não. Olha só: o fato de ser qualificado - isso é uma confusão que tem sido feita com alguma frequência - significa que isso é prioridade nacional, não significa que vai ser concedido, que vai ser licitado...

O SR. ADNAN DEMACHKI - Deste Governo.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - A gente não está dizendo como é que vai ser feito. Entendeu?

O SR. ADNAN DEMACHKI - Deste Governo. Para a Presidente Dilma, era prioridade no PAC, e não foi feito.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Mas, aí, meu caro Adnan, aí é que está o problema; o pensamento tem de ser o de Estado.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Concorde.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Na verdade, os cargos são impessoais.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Vamos deixar, Adnan, o Dr. Tarcísio responder, porque eu quero que ele me diga qual é o melhor traçado para o Brasil.

É isso o que eu quero que o senhor diga, efetivamente.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - A definição do melhor traçado sairá do projeto de engenharia. E, se o melhor traçado for o da ferrovia paraense, vai ser esse que vai ser viabilizado. Simples assim.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Fugindo sempre da resposta.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O senhor está me perguntando o que eu não tenho como responder.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Qualquer criança, olhando ali o traçado, qualquer criança vai dizer: "É melhor a gente ir por aqui, que a gente atende aos dois lados". Qualquer criança! Aí, o senhor diz que não há dados para ver.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não... É porque é o seguinte; existem...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É por essa falta de respeito, Dr. Tarcísio, com o Pará e com outras unidades da Federação por parte da União é que nós vamos ter que dar uma solução aqui no Congresso.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O que eu estou dizendo para o senhor é o seguinte: se o traçado da ferrovia paraense for o melhor traçado, será esse que vai ser feito.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Mas eu estou lhe mostrando e estou lhe dizendo que qualquer criança vai ver que aquele ramal de 58km atende à Norte-Sul.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Atende, mas não é...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agora, Açailândia-Barcarena, pelo traçado Norte-Sul, não atende ao Pará. Pronto. Essa é a realidade.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O que eu estou querendo dizer é que o traçado Açailândia-Rondon-Barcarena nos atende, porque o que nos interessa é ligar a Norte-Sul ao Porto de Barcarena. Acabou.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - O senhor está dizendo que nós temos que investir. Existem empresas e grupos interessados em terem a concessão de Marabá a Barcarena. Não vão ver qual é o melhor e qual é o pior para colocar no mercado. Não; há grupo já interessado. Agora, estão querendo que o Governo Federal faça o leilão, teste para ver se vai aparecer ou se vai dar vazão.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Bem, nós vamos trabalhar para viabilizar esse trecho. Obviamente, se há interessados, ela vai ficar de pé e vai acontecer, porque ela foi priorizada. Então...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O trecho Açailândia-Barcarena.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não, Senador. Deixe-me explicar...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Não vamos, porque a gente vai confundir quem está assistindo. Não vamos falar trecho Açailândia-Barcarena. Vamos falar assim: trecho Açailândia-Rondon-Barcarena. Pronto. Aí fica claro.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Pronto.

O Sistema Nacional de Viação estabelece ponto de origem e ponto de destino. Então, a extensão norte da Norte-Sul, por exemplo, é Açailândia-Barcarena. Não importa se ela passa, por exemplo, por Rondon, se ela vem Açailândia-Rondon-Barcarena.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA. *Fora do microfone.*) - Para o Pará importa e muito. E muito!

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Essa é a questão.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Mas para o Pará importa. *(Fora do microfone.)* Eu não entendo que não importa por onde ela vá. Para nós importa!

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - O que eu estou querendo dizer é que, do ponto de vista, vamos dizer, formal, não faz diferença. Do ponto de vista técnico, faz diferença, e é isso que a gente vai viabilizar, Senador. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Desculpe. Continue.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Agora já não sei nem onde é que eu estava.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu também não. (Risos.)

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - A questão do direito de passagem, que foi mencionada. O direito de passagem vai estar previsto nos contratos agora. Só para o senhor ter uma ideia, para a gente licitar a Norte-Sul, estão sendo firmados aditivos com todas as concessionárias, estabelecendo direito de passagem, deixando claro no contrato quais são as regras operacionais, qual é o valor teto de tarifa, qual é a obrigação de capacidade para viabilizar o direito de passagem, que é também uma mudança na regulação, porque até então o direito de passagem não era efetivo. E ele vai ser efetivo a partir do momento que a gente conseguir disponibilizar mais oferta.

Então, a grande questão é que nós temos interesse de fazer o máximo de segmentos possíveis. O problema é que a gente tem que descobrir - e é por isso que nós estamos estudando muito - qual é o meio de viabilizar essas ferrovias do ponto de vista da equação econômico-financeira. Foi criado um fundo. O fundo pode contribuir, deve contribuir para a construção desse trecho, para a viabilização desse trecho no Pará, e aí nós temos uma série de mecanismos financeiros para isso. É muito interessante o futuro concessionário saber que ele vai poder contar com recursos da União, e isso ajuda a viabilizar a concessão.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Um bilhão em 30 anos. É brincadeira, Dr. Tarcísio! São 33 milhões por ano.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - A gente tem que raciocinar na perspectiva de fluxo de caixa, porque muitas vezes o investidor está interessado em antecipar receita e ter aquela geração de caixa ao longo do tempo. Então, 1 bilhão em 30 anos não é problema para quem vai fazer investimento, porque ele vai trocar 1 bilhão agora para uma garantia de receita ao longo do tempo.

E, primeiro, não é só 1 bilhão, nós temos toda a captura de um possível ágio da Norte-Sul, e nós temos também a possibilidade de ter recursos privados. E há outros aportes que virão para esse fundo.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Então, confirma que é 1 bilhão em 30 anos. E a duplicação da ponte rodoferroviária de Marabá também está inclusa nesse fundo?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não. A ponte não está inclusão nesse fundo, não tem nada a ver com o fundo.

O SR. ADNAN DEMACHKI - O *Valor Econômico* divulgou.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não tem nada a ver com o fundo.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Então, é 1 bilhão em 30 anos; 33 milhões por ano?

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - É de 1,1 bilhão o valor da outorga.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Ok. São 35 milhões por ano. São 3,5km por ano de ferrovia.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Não é isso. Você sabe que não é isso, que não é assim que funciona.

O SR. ADNAN DEMACHKI - São 10 milhões cada quilômetro.

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Tem de raciocinar que são 35 milhões de receita por ano no fluxo de caixa garantido. É assim que funciona. Acho que todo mundo conhece como é que funciona a modelagem econômico-financeira desses projetos.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Concluído.
Dr. Mario, Diretor-Geral da ANTT.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Grande parte também aqui o Tarcísio já respondeu. O Senador Ferraço não está. Nós estamos concluindo os estudos, essa é a fase em que nós estamos hoje desse processo. Aprovaremos nesta semana. Senador, nós vamos já lançar em audiência pública no sistema, e as audiências públicas presenciais serão em setembro. Mas ela já vai entrar nesta semana. Serão divulgadas pelo nosso *site* e já entrarão em processo de audiência pública. E daí estaremos amplamente à disposição para debate.

Se quiser, Senador, a gente pode vir apresentar todos esses estudos, que são estudos maciços. Você tem toda a parte da viabilidade, da parte econômica, dos investimentos de engenharia, dos investimentos em obras que vão solucionar os confrontos urbanos; você tem investimentos em equipamentos; enfim, uma série de investimentos previstos, que só não divulgamos ontem porque não estavam fechados esses estudos.

Os estudos estão concluídos. Devemos aprovar, entre hoje e amanhã, na reunião de diretoria, e eles serão disponibilizados. Aí sim nós iniciaremos a outra fase, que será a das contribuições, das discussões, para, depois disso, fazermos a conclusão e ser encaminhada ao Ministério dos Transportes e ao Tribunal de Contas da União.

Eu garanto a todos aqui que, em nenhum momento, a agência ou qualquer técnico ou diretor vai propor alguma coisa que não tenha vantajosidade. Nós seremos responsabilizados. E é o nosso dever e a nossa função que demonstremos a vantajosidade. Senão, eu sou o primeiro a não assinar, porque vou ser responsabilizado por isso. Então, essa vantajosidade vai estar muito clara.

Há outra colocação que o Tarcísio colocou aqui que eu acho muito importante. Nós vamos deixar de conviver com um contrato não adequado por mais dez anos, sendo que vamos ter uma renovação em que vamos criar regras que não existem, principalmente resolvendo problema de direito de passagem, novos investimentos e ainda teremos outorgas. O contrato atual dessas concessionárias, ao término do prazo, permite uma recondução, uma renovação pelo período, sem custo de outorga ou absolutamente nada. O que nós estamos fazendo agora é aproveitando para criar novas regras e colocar investimentos necessários, o que é uma forma que estamos buscando de suprir a necessidade, infelizmente, com a falta de recursos que nós temos para o modal.

Então, a agência, a partir de amanhã ou depois de amanhã, vai publicar. E aí sim, Senador, se o senhor achar interessante, a gente pode vir para uma apresentação técnica que vai responder muito o porquê dessas duas, a questão da qualificação, por que o investimento, por que entrou um investimento que já foi concluído, o que estamos prevendo de investimentos para frente. Seria uma reunião um pouco mais longa até, porque é um processo que não é de 50 páginas, é um trabalho monstruoso. Só na questão de engenharia, é um trabalho... Até agradeço aqui o esforço, porque há dois anos, desde 2015, estamos estudando.

E hoje não é só a ANTT, não. Hoje é um grupo de trabalho formado tanto pelo Ministério dos Transportes, PPI, agência, EPL, é uma concentração de esforços, um trabalho totalmente embasado, que vai dar muita segurança para que nós afirmemos que haverá vantajosidade. Então, essas dúvidas serão demonstradas com esses estudos.

Mais uma vez, se for necessário, se o Senador Ferraço achar, a gente pode vir para uma reunião específica para demonstrar todos os parâmetros que a gente está considerando nessa renovação.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Considere-se convidado.

Eu vou fazer a leitura aqui do e-Cidadania, dos nossos telespectadores ou ouvintes que fizeram a consulta.

Gabriel Miranda, do Acre: "Sou acriano, morador da cidade de Rio Branco, pago atualmente um dos combustíveis mais caros do Brasil, resultante dos altos encargos públicos sobre o transporte automotivo. Não só ter participação da Vale, mas do Poder Público, para diversificar o transporte em todo o País!"

Antonio Sanches, de São Paulo: "A pior coisa que aconteceu no Brasil foi a retirada dos trens de passageiros. Isso é muito necessário, barato e diminuiria milhares de acidentes."

Giovane Ramos, do Rio de Janeiro: "Parabéns pela iniciativa de criar mais ferrovias. No entanto, é necessário acrescentar trechos de passageiros, entre cidades [...]."

Marisa Inez, de Sergipe: "O Brasil [...], se quisesse dar um grande salto de qualidade no desenvolvimento, deveria manter a malha ferroviária, restaurar onde foi abandonado e construir onde ainda não há. Para o escoamento da produção, sairia bem mais em conta para todos os setores."

Finalmente, Artur Cury, de São Paulo: "Quem deveria construir as ferrovias deveria ser apenas o Poder Público, mas, pelo menos, estão expandindo as linhas férreas, o que é de fundamental importância em um país de dimensões continentais!"

Se os nossos convidados tiverem alguma resposta aos nossos internautas, podem fazê-lo.

Com a palavra o Dr. Adnan Demachki.

O SR. ADNAN DEMACHKI - Só para encerrar, Senador Flexa, para não ser repetitivo e não cansar a todos, eu gostaria de fazer um apelo à ANTT. Isso foi muito debatido no Pará. O assunto é de tamanha grandeza e envolve todo o Estado. Uma audiência pública no Pará é muito pouco. Precisamos fazer algumas audiências públicas para a renovação da Ferrovia de Carajás, em Marabá, onde a ferrovia passa, em Belém, no sul do Pará, na região de Paragominas. Enfim, acho que esse assunto tem que ser não só transparente, mas muito debatido com a sociedade paraense.

Já fomos preteridos, como disse, há 30 anos, e a sociedade tem que debater esse assunto. É importante o Senado debater. Então, solicito que sejam feitas algumas audiências públicas no Pará. Isso já foi solicitado através da Ouvidoria da ANTT, mas ontem já não se conseguia mais acesso pela internet.

Parabenizo o Senador Flexa pela proposição desta reunião.

Quicá a gente consiga convencer o Governo de que o recurso da renovação da Ferrovia de Carajás não deve ser pensado só em transporte de carga e logística, deve ser pensado também para desenvolvimento regional para que a gente consiga fazer com que o País todo corrija desigualdades e que possam prosperar todas as regiões do Brasil.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Obrigado, Dr. Adnan.

Passo a palavra ao nosso Ministro Valter Casimiro, mas antes eu gostaria de acrescentar duas indagações a V. Ex^a.

Ministro, por que a outorga, a delegação, melhor dizendo, para que o Estado do Pará pudesse fazer as obras do BRT na rodovia BR-316, nos 12 quilômetros iniciais, demorou um ano para que fosse entregue pelo DNIT e Ministério dos Transportes? V. Ex^a era o Diretor-Geral do DNIT e hoje é Ministro.

Outra pergunta é com relação à dragagem do Canal do Quiriri. O que falta para que o Ministério dos Transportes dê ao Pará a delegação para fazer não só o estudo, mas a dragagem também? É um pedido de quase um ano! Está emparelhando com o do BRT.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Mais uma vez, Senador, obrigado pela oportunidade de vir aqui prestar contas do trabalho do Ministério dos Transportes.

Acho que a grande pergunta que ficou nesta audiência é, com relação à questão da antecipação da renovação - que foi em parte já respondida, independentemente de se ter iniciado o processo de audiência pública e de estarem disponibilizados todos esses estudos para a análise dos senhores e da sociedade em geral -, a questão da necessidade de investimento. Não dá para esperarmos dez anos para fazer a renovação das nossas ferrovias, tomando-se em conta hoje como elas estão estranguladas.

Hoje, o principal motivo para buscarmos essas renovações é a necessidade urgente de aumentar a capacidade de toda a nossa malha ferroviária para podermos atingir o mínimo - que foi colocado aqui e que foi colocado também pelo Tribunal de Contas da União - de 30% da nossa logística sendo servida pelo modal ferroviário.

Hoje, é urgente a necessidade de ampliação da nossa malha ferroviária para que possamos dar conta da demanda de produção. O agronegócio vive no Ministério dos Transportes falando que não se produz mais porque não há como escoar a produção, porque não há logística. Então, precisamos urgentemente ampliar a nossa malha para darmos conta da produção de que o Brasil tem capacidade, para escoar essa produção e dar competitividade à nossa malha logística.

Quanto a essa questão da paralisia dos investimentos que foi colocada, de não informarmos os dados, como foi colocado aqui pelos técnicos, vai haver o prazo para poder abrir. Foi colocado o seguinte ponto: por que vocês já falaram da possibilidade de se fazer investimento? O Governo é um governo do diálogo e que sempre trabalhou com transparência, dizendo o caminho que está sendo seguido. Acho que o debate é válido, é trazer para cá para conversarmos. Não precisamos ficar no gabinete fazendo as coisas para, depois, na hora da audiência pública, trazer como uma surpresa para todo mundo. Acho que é salutar apresentarmos para todo mundo, trazer para o Congresso, trazer para o Senado a intenção do Governo. E temos tempo para ouvir as considerações de todos. Se, por acaso, se chegar à audiência pública e ficar comprovado que a melhor opção não é a FICO, mas uma outra ferrovia, por que não mudar? Acho que o debate é válido e o trazemos aqui para podermos realmente mostrar quais são as opções: o que nós temos dos estudos, no que pode contribuir a sociedade, o Congresso, o Tribunal de Contas, as nossas audiências públicas aqui na Comissão de Infraestrutura do Senado... Então, é muito bem-vinda toda a contribuição dos Srs. Senadores.

Nós temos um Plano Nacional de Logística. A contribuição que o Senador colocou foi de que poderíamos trazer também o Plano Nacional de Logística para ser debatido aqui no Senado até para podermos fazer uma discussão igualitária. Aqui nós temos representantes de todos os Estados para podermos discutir realmente o que deveria ser o Plano Nacional de Logística, para podermos fazer um plano consensualizado com o Congresso, já que, para implementarmos o Plano Nacional de Logística, precisamos de recursos e quem coloca recursos do Orçamento no Ministério dos Transportes é o Congresso, é o Senado, é a Câmara. Então, eu acho que é fundamental a participação dos nossos Parlamentares nessa construção.

Claro, há outras perguntas que foram colocadas por alguns Senadores, pontuais, especificamente sobre as obras. O Ministério está à disposição para conversar com os Parlamentares e explicar como está o andamento das obras, os gargalos... O senhor colocou muito bem aqui a questão da demora: a demora na delegação na 316; a demora na delegação no Canal do Quiriri. O Brasil precisa destravar esses pequenos entraves burocráticos - ou poderia até chamá-los de grandes entraves burocráticos - que emperram a máquina pública. Precisamos ser mais eficientes. Precisamos trazer algumas soluções inovadoras para destravarmos a máquina pública e para que não precisemos gastar um ano com idas e vindas de papel para delegarmos uma rodovia importante que o Estado quer tocar. Da mesma forma, o Canal do Quiriri, que precisa de um pronunciamento da área técnica, um pronunciamento da área jurídica, com a burocracia emperrando tudo.

Contem comigo para propormos soluções e trabalharmos nelas para diminuirmos esses tempos. O Brasil não pode mais ficar amarrado nessa burocracia de termos de gastar seis meses a um ano para se fazer uma delegação simples para se fazer um processo de investimento.

Senador, V. Ex^a tem aqui um parceiro do Senado, e eu sei que o Ministério dos Transportes tem um parceiro que é o Senado Federal, para podermos conseguir melhorar a infraestrutura logística do País.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço ao Ministro Valter Casimiro e passo a palavra ao Governador Simão Jatene.

O SR. SIMÃO JATENE - Senador, eu quero muito rapidamente, primeiro, dizer da satisfação de olhar para aquele relógio, ver 2h da tarde e a presença de todas as senhoras e de todos os senhores aqui. Nesses tempos em que descrença e descrédito passaram a ser a moeda circulante mais importante deste País, ver isso é sempre ter uma esperança de que é possível discutir coisas importantes e que existem pessoas dispostas e comprometidas a fazê-lo.

Quero fazer apenas algumas rápidas observações. A primeira delas: não é a primeira vez que participo de um evento desse tipo. E, ao ver a constatação do Ministro, ao ver a constatação dos profissionais do Governo Federal de que "Ah! Que bom que a gente tivesse trazido, ou de que agora não se esqueçam de trazer esses projetos para discussão com o Senado..." Eu diria, meu caro Ministro, que é incrível como parece que temos uma capacidade muito pequena de aprender com a história. Essa é a reprodução de uma velha história de uma país federativo, mas que, a rigor, tem muito pouco de federativo.

Custa-me crer que se pudesse fazer um plano nacional sem as unidades federativas serem ouvidas, mas fazemos. E isso termina, muitas vezes, gerando confusões desnecessárias. Para mim, isso é o reflexo de uma história que precisamos mudar.

Por outro lado, todos temos que festejar haver um plano nacional. A questão do território: as pessoas vivem é em um território, não é nessa abstração chamada União. Este País é muito diverso, este País é muito desigual, mas essa diversidade é uma brutal riqueza que nós não tivemos a competência de utilizar de forma correta para reduzir as nossas desigualdades. E aí, muitas vezes, caímos em uma armadilha que é exatamente isso: achar que o conflito federativo, sendo estimulado ou não, vai terminar facilitando as coisas para a União. Eu acho que isso é uma bobagem que não se sustenta; uma bobagem que não se sustenta.

Mas que bom que se coloque em discussão. Se chegarmos lá na frente à conclusão de que estava errado, voltamos no tempo. Temos pressa. Se temos pressa, acho que, mais do que nunca, precisamos evitar errar no caminho. E, certamente, evitaríamos erros no caminho se tivéssemos uma relação mais republicana, mais federativa. Chegar ao final para concluir: "não, esse não era o melhor caminho", de que valeu a pressa?

O importante é que aqui, ninguém, certamente, em sã consciência, vai negar a absoluta necessidade de se rediscutir a questão ferroviária neste País. Ninguém! Pelo contrário, acho que nós temos talvez - a minha geração, certamente - essa oportunidade de renovação de outorgas, de concessões, etc. É a última chance de você recolocar essa questão em um patamar historicamente diferente e melhor do que foi colocado até agora. E é por isso que ela é importante.

Aqui não se trata simplesmente de discutir, não. É birrinha se é a ferrovia paraense ou se é o tramo da Norte-Sul. Custa-me crer que seja razoável dizer: "olha, para mim é chegar daqui a ali - desculpe-me, Dr. Tarcísio -, o caminho não me interessa". É claro que interessa, sim. Interessa, e muito, porque daqui a ali, há vários daqui a ali, e há pessoas no daqui a ali, e isso precisaria ser visto de uma forma diferente. É essa visão - desculpe-me - pequena que faz com que determinados investimentos que poderiam ter um papel importante para o desenvolvimento deste País, importante para o desenvolvimento regional, se percam.

O que nós estamos tentando discutir aqui é o seguinte: ninguém está... Discutir a FICO, é claro que a FICO é importante, quem é que tem dúvida? É uma região extremamente produtiva. Mas não dá, este País não tem dinheiro suficiente para discutir de forma fragmentada, de forma parcial, de forma atomizada os seus investimentos sem ter uma avaliação clara do seguinte: qual é o impacto que isso tem nas regiões onde eles acontecem? Qual é o impacto que tem sobre as vidas das pessoas?

Por causa dessa maluquice é que nós temos hoje ainda Cuiabá e Santarém sem estarem completamente asfaltadas, a Transamazônica sem estar asfaltada. E quando eu vejo nessa dimensão, certamente eu acho que o debate toma outra qualidade. Perdoe-me, eu insisto muito. Sempre me irritava essa história de que tanto faz economicamente produzir canhão ou manteiga. Não, as pessoas não comem canhão, mas comem manteiga. Então, não basta formalmente se ter encontrado um bom caminho - e eu entendo que seja para realizar investimento -, nós temos que maximizar esses investimentos e fazer a melhor alternativa.

Perdoe-me, mas eu custo a crer também quando faço a conta e vejo... Diz-se o seguinte: "Mas nesse negócio já se investiram 25 bilhões e ainda vai haver mais investimentos." Então, não se pode dizer que isso vale mais do que quatro agora, porque estamos desconsiderando.

Eu vou fazer o raciocínio inverso. O que se está dizendo é o seguinte: uma empresa pega agora quatro, paga nisso, tem mais 30 anos depois daqui e, com isso, preserva o fato de ter investido 25. Eu vou fazer a conta de trás para frente. Daqui a nove anos, chova canivete, se nada acontecer agora, essa empresa tem que pegar esses 25 bilhões, mais o que ela investir nesse período, menos a depreciação desse período, e dizer o seguinte: "Isso é da União, ou seja, isso é do povo brasileiro." Ela está trocando isso por quatro bilhões agora. A troca é essa realmente. É o que ela tem, mais o que ela vai investir, menos a depreciação. E ela está trocando isso pelos quatro bilhões.

Essa conta, para mim, perdoe-me, eu acho que tem um resultado muito diferente. Eu acho que, se eu pegar esses 25 bilhões lá na frente, mais o que for investido, menos a depreciação, e trouxer para agora dá muito mais do que quatro bilhões! Dá muito mais do que quatro bilhões. E aí talvez não seja necessário estarmos discutindo se faz a FICO ou o Ramos. Talvez isso dê para fazer as duas ferrovias, talvez isso seja um incentivo para que a iniciativa privada venha com muito mais garra.

Eu confesso aos senhores que tive a oportunidade de discutir com chineses e com russos. Uma das maiores dificuldades que tivemos é que jamais tivemos uma palavra - pelo menos, pública; privada é sempre - de apoio à questão da ferrovia paraense por parte do Governo Federal. E os investidores dizendo: "Estamos dispostos, mas isso é prioridade para o Governo brasileiro?" De novo, voltamos à Federação capenga e não conseguimos.

Amigos, Senador Flexa, Srs. Senadores, senhoras e senhores, eu quero lhes dizer que volto lá para o Norte feliz. Pelo menos, se disso tudo ficar a necessidade e a compreensão clara de que a Amazônia só tem uma forma legítima e legal de contribuir para o desenvolvimento brasileiro que é através de seu próprio desenvolvimento, eu acho que demos um passo enorme.

A Amazônia, historicamente, tem contribuído e muito para o desenvolvimento brasileiro, mas ela só tem uma forma legítima, legal, ética e moderna de fazê-lo, que é através de seu próprio desenvolvimento. Então, por favor, parem com essa história de que, para quem não tem nada, qualquer coisa é mais do que nada.

A Amazônia tem sido marcada por escolhas que desconsideram as consequências locais dessas escolhas. Não vamos continuar repetindo isso. Se é indiferente fazer o traçado que está ali ou um outro mais à direita, que se faça aquele que atravessa regiões mais produtivas, que se faça aquele... O nome que se dá para isso, para mim, é indiferente.

Ministro, quero passar às suas mãos o Relatório de Impacto Ambiental da Ferrovia Paraense e o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental em meio magnético. Nós não queremos ser donos da verdade. Nós queremos pelo menos ter o direito de os senhores analisarem a proposta - e aqui foi repetido que se está estudando isso há dois anos.

Eu quero dizer que a Ferrovia Paraense está sendo estudada há mais de três anos e não foi pensada simplesmente para resolver um problema do Pará. Eu estive com o Governador Pedro Taques, do Mato Grosso, discutindo a importância que ela pode ter no sentido de tornar a soja produzida nessa região a mais barata do mundo a chegar no mercado global, porque ela vai pegar uma reta só aqui.

Não queremos ser donos da verdade, mas queremos, como brasileiros, dizer claramente o seguinte: a Amazônia deve e pode contribuir para o desenvolvimento brasileiro, mas essa visão bipolar e maniqueísta que historicamente tem marcado o olhar sobre a Amazônia não tem contribuído para que ela seja o que de fato ela é.

Entendo que a Amazônia, sim, tem um papel natural como grande prestador de serviços ambientais em escala planetária, mas ela tem necessariamente um papel histórico-social que é ser base material de vida digna para as pessoas que lá moram e para as pessoas que se deslocaram para lá para construir suas vidas.

Dr. Tarcísio, Dr. Mário, nós temos todo o interesse em discutir tecnicamente essas coisas, tecnicamente. E saibam que não há aí nenhum regionalismo barato ou qualquer coisa mesquinha de achar que o Pará ou coisas do gênero...

Não. Mas há, sim, uma preocupação muito clara de que se nós não tivermos a humildade de reconhecer os erros do passado e superá-los, nós vamos deixar para as gerações futuras um país que certamente não é o que nós queremos.

Muito obrigado a todos, senhoras e senhores. Parabenizo esta iniciativa e saio daqui convencido de que vamos ter ainda outras oportunidades para debater isso. Insisto, não se trata de dizer: "Vai fazer FICO; não vai fazer FICO." Fica, rapaz! Mas se trata de dizer o seguinte: quatro bilhões não é um número razoável para esse debate que nós estamos fazendo. E talvez isso possa ser possível de resolver muito mais... E aí, a antecipação de determinadas coisas é equivocada. Por que não chama governo do Mato Grosso? Por que não chama governo do Pará, governo do Maranhão, governo... Enfim, para que a gente possa sentir, sentar, discutir essas coisas e ver quem tem propostas sobre isso? A União precisa entender que

essa palavrinha fantástica chamada união não pode ser só uma palavrinha, ela tem que ser o exercício de construção de nação. As gerações que nos antecederam nos deixaram esse legado, não vamos perder isso.

Muito obrigado, senhoras e senhores.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agradeço, Governador Jatene.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, na verdade, eu não queria a palavra, queria um aparte na fala do Governador, apenas para dizer o seguinte,...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Concedo a palavra ao Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - ...que V. Ex^a é um lutador pela questão do FEX, o fundo de compensação das exportações.

Nós estamos em um dia definitivo, porque se o Presidente da Câmara não colocar em votação, nós poderemos perder todo nosso trabalho. Aí, quero aqui, de público, testemunhar que V. Ex^a, Governador Jatene, foi um governador atuante nessa área. V. Ex^a esteve conosco, apoiando nosso trabalho na Comissão Especial. Infelizmente, tenho que registrar que o nosso Governador de Mato Grosso nunca esteve aqui, mandou o Secretário de Fazenda.

Eu queria pedir a V. Ex^a - exatamente pelo término da sua abordagem, como não estou conseguindo trazer o meu Governador, o Governador do meu Estado - que V. Ex^a tente ainda pressionar o Presidente da Câmara para que essa matéria seja votada, que se coloque em pauta. Só essa questão do FEX, o fundo de compensação das exportações, já nos alivia. Talvez com 39 bilhões... Se passarmos a ter, em vez de 1.900, 5 bilhões, Mato Grosso e o Pará poderão fazer talvez muito disso que nós discutimos aqui.

Então, eu queria pedir, pela sua liderança como Governador da nossa Amazônia, experiente que é... V. Ex^a esteve, nós estivemos juntos em caminhadas do Mato Grosso, de Cuiabá, muitas vezes ao rumo do Pará e vice-versa e V. Ex^a pode ser o líder neste momento. Além do que, claro, vamos estar fazendo justiça também com todos os Municípios do Brasil.

E ainda eu quero aqui registrar: nós não vamos conseguir recursos suficientes para atender as demandas de infraestrutura do País se nós não tivermos uma segurança jurídica.

Nós temos uma PEC aqui para ser aprovada, e ninguém vai investir sem segurança jurídica. Um contrato, tal como foram feitas as concessões, que estão entregando agora... Porque o Governo se comprometeu a financiar a longo prazo. Então, empresas como uma empresa canadense, no nosso caso lá, no trecho de Mato Grosso, já estava definida a comprar, com investimento externo, essa concessão, mas não o fez porque nós não temos... Nem a Câmara dos Deputados aprovou as duas medidas provisórias para dar condições a que os investimentos cheguem.

Mas, acima de tudo, nós não podemos falar em infraestrutura com investimentos de longo prazo onde tudo é uma política do Governo do momento. Nós temos de fazer disso uma política de Estado. Independentemente de quem seja o Presidente da República, esse é um compromisso do País com esses investimentos necessários.

Essa angústia que V. Ex^a vive, como Governador, de pegar todos os recursos imprescindíveis para fazer as obras de infraestrutura para gerar empregos - essa discussão toda que nós estamos fazendo aqui - e ter de atender a saúde, porque, afinal de contas, as pessoas estão morrendo. Assim, o senhor fica - qualquer prefeito, qualquer governador - nessa situação: ou eu invisto ali para salvar vidas, ou eu vou cuidar das futuras gerações. Ou seja, nós não podemos viver esse legado de trabalhar tanto, todo homem público, principalmente quem tem mandato executivo, trabalhar tanto e ter a frustração de não deixar nenhum legado para as nossas futuras gerações, não deixar o legado da garantia do recurso para as crianças irem à escola e com o direito de todos a terem, na escola, a merenda escolar.

Então, Ministro, Presidente, Governador, enfim, tudo o que o senhor já foi na vida... E digo Presidente porque V. Ex^a pode ser um Presidente do Brasil da Amazônia, pela experiência que tem. Não será candidato agora, mas Deus vai lhe dar muita saúde e quem sabe... Mas, principalmente, pela sua experiência, pode ajudar a discutir essa campanha nacional para que a gente faça realmente tudo isso e possamos ajudar os brasileiros a melhorar o seu destino, principalmente escolhendo bem.

Mas, Senador Flexa, eu tenho de testemunhar aqui, para ser verdadeiro, a sua luta comigo nessa área. V. Ex^a e eu estivemos no Ministério da Fazenda, onde V. Ex^a colocou a sua indignação para o então Ministro Meirelles, não aceitando essa frieza do Ministério da Fazenda em não reconhecer e não saber quem vive lá na ponta. Está aqui o Ministro dos Transportes. Há alguns anos, a gente ia ao Ministério dos Transportes falar de uma travessia urbana - e o Tarcísio sabe disso - e eles diziam que isso era uma obra paroquial. E foi exatamente o Tarcísio, o Pagot e o Ministro Valter que mudaram esse conceito. E o Ministro Antonio Carlos dizia que uma travessia urbana é sempre um ponto crítico, pois é onde mais as pessoas morrem. Quer dizer, conseguimos mudar no Ministério essa cultura. Então, nós precisamos mudar a cultura da priorização dos investimentos.

Mas eu tenho de registrar isso porque esta audiência pública foi provocada, Senador Flexa, por V. Ex^a e é uma oportunidade de todos nós mostrarmos o nosso trabalho e, principalmente, as necessidades das transformações que este País precisa.

Então, eu agradeço imensamente, Senador Flexa, a oportunidade que V. Ex^a está dando a todos nós, inclusive para o Brasil nos ouvir, porque V. Ex^a quer o melhor para o seu Estado. Todos nós aqui, o Senador José Medeiros, o Senador Palma, o Senador Cidinho, o Senador Blairo, que é do meu Estado, queremos o melhor para o nosso Estado. E, às vezes, a população pergunta: o que vocês estão fazendo lá?

Então, por isso, este momento é extremamente importante não só para aqueles que vão disputar a eleição, mas, principalmente, para todos os políticos que precisam resgatar a credibilidade, acima de tudo.

Governador Jatene, V. Ex^a foi um dos responsáveis pela redemocratização no País. Nós não podemos nem pensar em retroceder. Nós só vamos consolidar a nossa democracia exatamente fazendo com que a população acredite nos partidos e, acima de tudo, nos homens e nas mulheres que estão colocando seu nome à aprovação.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Ao encerrar esta primeira parte da nossa reunião de hoje da Comissão de Serviços de Infraestrutura, quero agradecer a todos.

Quero agradecer ao representante do Governador Paulo Hartung, Dr. Alexandre Nogueira Alves; ao Dr. Mario Rodrigues Junior, Diretor-Geral da ANTT; ao Dr. Tarcísio Freitas, Secretário de Coordenação da PPI; ao Secretário Adnan Demachki, ex-Secretário de Desenvolvimento.

Quero aqui fazer justiça, Secretário, pelo seu empenho, pela sua dedicação. O que nós discutimos hoje aqui com relação à ferrovia brasileira é fruto de um trabalho seu intenso e determinado. Mesmo tendo saído da Secretaria, continua com a mesma luta. Parabéns! O Pará fica muito agradecido a V. S^a.

Quero agradecer ao Dr. Adalberto Vasconcelos, que teve, como o Dr. Alexandre, de se ausentar em função de compromissos já assumidos.

Quero agradecer ao meu amigo Ministro Valter Casimiro.

Valter, apesar de você não ter respondido às minhas perguntas, às perguntas que fiz, que seriam muito objetivas... Se você explicasse para o Brasil e para o Pará o motivo da demora... Eu sei que não é seu, não é da burocracia do Ministério. Sei que você fica numa saia justa, como a gente diz, para poder dizer o que realmente aconteceu e acontece. Mas muito obrigado. Muito obrigado mesmo.

Eu liguei para o Ministro hoje às 8h. Ele não tinha na agenda dele esta reunião e, mesmo assim, veio aqui, para dela participar, e ficou conosco até o fim.

Quero agradecer ao Governador Simão Jatene.

Governador Jatene, com tudo que aqui discutimos, acho que nós abrimos com chave de ouro a nossa retomada dos trabalhos legislativos na 4ª Sessão Legislativa da 55ª Legislatura. Abrimos com chave de ouro, porque nós discutimos aqui não só a questão da renovação da Ferrovia Carajás ou da Ferrovia Minas-Vitória, mas acabamos discutindo o Brasil por inteiro, porque as perguntas aqui foram direcionadas não só para as ferrovias como também para as rodovias.

Particularmente, até conversei com o Ministro Valter sobre aviação, sobre os nossos aeroportos do Estado do Pará, que não saem do papel há dez anos. Então, foi muito polivalente.

Agradeço a todos aqueles amigos que vieram do Estado do Pará, deslocaram-se - todos nós sabemos das distâncias, das horas de voo -, deixaram os seus afazeres, mas estiveram aqui para participar da audiência pública, firmando posicionamento como sempre o fazem em favor do Estado do Pará.

O que nós estamos discutindo aqui é realmente o desenvolvimento do Brasil, mas não podemos nos esquecer do desenvolvimento do Estado. O Brasil não será forte se os Estados estiverem enfraquecidos. Não existe isso! Então, nós temos de fortalecer os Estados para que, aí sim, possamos dar um avanço maior ao nosso desenvolvimento.

Encerro a nossa audiência pública e retomo a parte deliberativa da reunião para a apreciação do item 1 da pauta, agradecendo. Se V. Ex^s e V. S^s quiserem ficar, serão muito bem-vindos. *(Pausa.)*

(Soa a campanha.)

Por favor, nós precisamos retomar os trabalhos da segunda parte da reunião de hoje.

Vamos à segunda parte da nossa pauta, a parte deliberativa, para apreciação do item 1 da pauta.

2ª PARTE

ITEM 1
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 83, de 2017

- Não terminativo -

Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.

Autoria: Deputado Jaime Martins

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação.

Após análise da Comissão de infraestrutura, a matéria segue à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Solicito ao Senador Rodrigues Palma que, como Relator *ad hoc*, faça a leitura do relatório do Senador Ricardo Ferraço.

V. Ex^a tem a palavra, Senador Rodrigues Palma.

O SR. RODRIGUES PALMA (Bloco Moderador/PR - MT. Como Relator.) - Sr. Presidente, muito obrigado.

A proposta, como o senhor disse, em análise é composta de nove artigos, com a instituição do Programa Bicicleta Brasil (PBB).

Esse programa está previsto, em cumprimento ao art. 7º da Lei Complementar nº 95.

Ele analisa um por um dos artigos.

O art. 2º institui, de fato, o programa.

No art. 3º, fala dos objetivos, que serão: apoiar, no PBB, os Estados e Municípios na construção da infraestrutura cicloviária.

No art. 4º, afirma que o PBB integra a Política Nacional da Mobilidade Urbana.

No art. 5º, que o PBB será voltado às ações que contemplam ou estimulam o desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária.

Nos arts. 6º, 7º e 8º, estabelece os recursos para o PBB, 15% da arrecadação com multas de trânsito e um percentual a ser especificado em regulamento de recurso da CIDE.

O art. 9º é a cláusula de vigência, que será 90 dias após a publicação oficial.

A matéria foi encaminhada à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e deve ser analisada ainda pelo Plenário da Casa.

Não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

Análise.

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre os transportes terrestres, como é o caso das bicicletas. No mérito, concordamos com a criação de um programa de estímulo ao transporte por bicicleta.

Trata-se de alternativa já bastante usada no Brasil, em especial porque as tarifas de transporte público são inadequadas à capacidade econômica de parte expressiva da população.

No entanto, ao contrário do que ocorre em países desenvolvidos, não há uma cultura de proteção e respeito ao ciclista para que seja possível a convivência entre bicicletas e veículos motorizados nas vias públicas.

A arrecadação com multas de trânsito é da ordem de R\$9 bilhões anuais, o que significaria que, aprovada fração de 15% para a infraestrutura cicloviária, investiríamos nesse programa da mobilidade urbana mais de R\$1 bilhão anuais.

Voto.

Pelos motivos expostos, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 83, de 2017.

É o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Obrigado, Senador Rodrigues Palma.

Em discussão o relatório. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o relatório.

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

Aprovado.

A matéria vai à Comissão de Assuntos Econômicos para seguimento de sua tramitação.

Com a palavra o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, eu apresentei à Mesa e gostaria de ter aqui a aprovação de um requerimento extrapauta que faço para discutir exatamente as obras estruturantes do meu Estado, em especial, a conclusão da BR-163, a sua duplicação.

No trecho de Rondonópolis até a cidade de Sinop, esse trecho que está concessionado, nós temos o trecho de Cuiabá a Rosário, que está no limbo.

Já foi feita a licitação por parte do DNIT. No início da concessão, previa-se que essas obras seriam feitas pelo DNIT. Posteriormente, por uma decisão também de governo, ficou para a concessionária executar as obras. E agora, como a concessionária paralisou as obras, nós queremos discutir, junto com o Ministério dos Transportes, junto com a ANTT, de que forma nós vamos solucionar o trecho de Cuiabá a Rosário principalmente, porque no trecho de Rondonópolis a Cuiabá estão indo muito bem as obras, tocadas pelo DNIT, e até o final do ano nós vamos ter praticamente concluído, com mais de 80%, até quase 90% da obra no trecho de Rondonópolis a Cuiabá. De Rondonópolis à divisa do Mato Grosso do Sul a obra também já está concluída, mas esse trecho de Cuiabá a Rosário nos causa uma preocupação muito grande, além também da questão da BR-174, que liga a Juarena, a Colniza, e o trecho da 242, que é de Querência a Santiago do Norte, em que temos alguns problemas de licenças ambientais. E, ainda, na 158 há um trecho também. Isso tudo depende muito mais de decisões do Ministério dos Transportes.

Então, nós queríamos aprovar esse requerimento, Sr. Presidente, e contar com o apoio de V. Ex^a e de toda a Comissão. Vamos discutir depois o momento oportuno, se vamos ter reuniões em agosto... Mas nós queremos aprovar aqui, na verdade, uma mesa redonda, que poderemos realizar, inclusive, em parceria com a Assembleia Legislativa de Mato Grosso - já fica aqui no requerimento a Assembleia Legislativa de Mato Grosso. Convidaremos o Ministério dos Transportes e a ANTT, através da sua diretoria - claro, se puder ser o Ministro; no nosso requerimento, é a figura do Ministro, mas o Ministro pode determinar um representante, assim como a ANTT, o Dr. Mario - e também um representante do Tribunal de Contas da União, porque, dentro dessas obras, temos o contorno Norte, com recursos, como eu disse aqui, em caixa, com dinheiro na conta, e as obras não são tocadas.

Então, eu gostaria de contar com V. Ex^a, como Presidente, e com o apoio de todos os companheiros para que a gente possa aprovar esse requerimento. E, aí, com o Presidente, nós vamos definir o momento oportuno para essa mesa redonda acontecer, no Estado de Mato Grosso, em parceria com a Assembleia Legislativa de Mato Grosso.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Senador Wellington Fagundes, a vontade de V. Ex^a, como a do Senador Rodrigues Palma, de ajudar em Mato Grosso é tão grande que V. Ex^a não me deixou nem aprovar a inclusão extrapauta. Eu vou ter que voltar para poder colocar dentro da norma.

Consulto a inclusão extrapauta de um requerimento de autoria do Senador Wellington Fagundes.

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

Aprovada a inclusão extrapauta.

Agora, vamos aprovar o requerimento de V. Ex^a. Só que o requerimento não chegou até aqui; V. Ex^a o fez oralmente. Eu pediria que V. Ex^a fizesse chegar à Secretaria o ofício do requerimento para que possa, então, ser colocado nos *Anais*.

Nós já discutimos; V. Ex^a já fez a discussão, já pediu a mesa-redonda no Estado de Mato Grosso.

Senador Rodrigues Palma, gostaria de falar, de comentar sobre o requerimento? *(Pausa.)*

Então, agradeço a V. Ex^a.

Antes de terminar...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - V. Ex^a poderia colocar em votação?

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Agora, eu que me antecipei. *(Risos.)*

EXTRAPAUTA

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 34, de 2018

- Não terminativo -

Requer a realização de Seminário, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado, em Cuiabá, no Estado de Mato Grosso, em parceria com a Assembleia Legislativa daquele Estado, a fim de discutir a duplicação da BR-163, a paralisação da obra no trecho Cuiabá - Rosário Oeste e no contorno Norte de Cuiabá; além de debater a interrupção dos serviços na BR-174, no trecho Juruena - Colniza.

Autoria: Senador Wellington Fagundes.

Então, coloco em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira discutir o requerimento do Senador Wellington Fagundes, em votação.

Os Srs. Senadores e as Sr^{as} Senadoras que concordam com a aprovação permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado, Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Agradeço muito a V. Ex^a. Tenho certeza de que teremos a oportunidade de discutirmos toda essa complexidade que representa a infraestrutura para o meu Estado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu que agradeço, Senador Wellington.

Antes de encerrar - agradecendo mais uma vez a presença de todos - quero fazer uma correção que me foi colocada aqui. Durante a audiência pública, quanto às ferrovias, fiz uma intervenção e me referi aos dois projetos, Carajás e S11D, dizendo que infelizmente eles estavam no Pará. Não é isso, não. Nós agradecemos a Deus por ter dado ao Pará todas as riquezas que nós temos lá. Infelizmente por estarem sendo exploradas pela Vale - aí é infelizmente mesmo.

Encerro a reunião de hoje agradecendo a presença de todos.

Obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 17 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 46 minutos.)