Cuiabá, 01 de setembro de 2021



# **Expediente:**

## Mesa Diretora 2021/2023

(XIX Legislatura)

Presidente

Max Russi (PSB)

1º Vice-Presidente

Dilmar Dal Bosco (DEM)

2° Vice-Presidente

Wilson Santos (PSDB)

1º Secretário

Eduardo Botelho (DEM)

2º Secretário

Janaina Riva (MDB)

3º Secretário

Delegado Claudinei (PSL)

4º Secretário

Prof. Allan Kardec (PDT)

#### **Demais Deputados**

Carlos Avallone (PSDB)

Dr. Eugênio (PSB)

Dr. Gimenez (PV)

Dr. João (MDB)

Elizeu Nascimento (DC)

Faissal Calil (PV)

Gilberto Cattani (PSL)

João Batista do Sindspen (PROS)

Lúdio Cabral (PT)

Ondanir Bortolini - Nininho (PSD)

Paulo Araújo (PP)

Sebastião Rezende (PSC)

Thiago Silva (MDB)

Ulysses Moraes (PSL)

Valdir Barranco (PT)

Valmir Moretto (REPUBLICANOS)

Xuxu Dal Molin (PSC)

#### SECOM / ALMT

#### Rosimeire Felfili

Secretária de Comunicação Social

### Everaldo Jota

Secretário-Adjunto de Comunicação

### Marcelo Klein

Supervisor Executivo de Comunicação

#### Ricardo Sardinha

Gerente de Marketing

# Laís Costa Marques

Márcia Andreola

Editoras

#### Marcos Lopes

Gerência de Fotografia

#### Fabiano Cavalcanti de Albuquerque Leonardo Bezerra Oliveira Ricardo Sardinha

Projeto Gráfico e Diagramação

Fernanda Borges Armond

Revisora

# **EDITORIAL**



barulho do trem faz parte do imaginário popular brasileiro – sobretudo na infância. Permite-nos transportar aos sonhos e cobiçar fazer uma viagem na tão imaginada máquina a vapor. A música "O Trenzinho do Caipira", obra-prima do mestre Heitor Villa-Lobos, embalou crianças justamente porque reproduzia o movimento de uma locomotiva com os instrumentos da orquestra. E nesse desejo, de trazer o desenvolvimento para Mato Grosso em cima de um trem, um grupo liderado pelo exsenador Vicente Vuolo (1929-2001) começava, em 1975, a lutar em prol de uma ferrovia para o estado.

Por acreditar nesse anseio virtuoso, e saber dos benefícios que a ferrovia proporcionará ao futuro dos mais de três milhões de pessoas que vivem aqui, nós, deputados estaduais, retomamos os debates, os estudos, os alinhamentos e garantimos, por meio da Emenda Constitucional nº 93 e da Lei Complementar nº 685/2021, a construção da primeira ferrovia estadual que vai ligar Cuiabá aos municípios de Nova Mutum, Lucas do Rio Verde e Rondonópolis.

Nesta terceira edição do Jornal da Assembleia, abordamos como foram as discussões no Parlamento mato-grossense, a cronologia dos principais trabalhos feitos até a viabilização da Ferronorte. Ainda, com a abertura de novas indústrias e comércio, o quanto o novo empreendimento vai gerar de emprego e renda à população de diversas cidades do estado.

A expansão da malha ferroviária não é meramente um sonho que perdura há mais de 40 anos. É ser visionário, persistir e enfrentar todos os percalços. É a harmonia e o diálogo entre os poderes constituídos. É acreditar no progresso.

Agora, vamos aguardar o apito do trem porque estamos no trilho certo.

Boa leitura!

Deputado Max Russ

Presidente da Assembleia Legislativa de Mato Grosso



# PEQUENO EXPEDIENTE



# Previdência

Os deputados estaduais aprovaram o Projeto de Lei Complementar 38/2021, de autoria de lideranças partidárias, que trata da contribuição previdenciária dos aposentados e pensionistas do Estado de Mato Grosso. A proposta fixa a isenção da cobrança de alíquota de 14% até o teto do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), de R\$ 6,4 mil, para aposentados e pensionistas com doenças raras, inclusive militares. Para os demais inativos, quem ganha até R\$ 3,3 mil ficará isento e aqueles que recebem até R\$ 9 mil terão desconto de 14% sobre R\$ 5,7 mil, que representa a diferença da faixa de isenção. A lei complementar já está em vigor.



# Meio Ambiente



Tramita na Assembleia Legislativa de Mato Grosso (ALMT) o Projeto de Lei (PL) 671/2021 que proíbe a construção de Usinas Hidrelétricas (UHE) e Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) em toda a extensão do Rio Cuiabá. De autoria do deputado estadual Wilson Santos (PSDB), a proposta visa reduzir os impactos das usinas sobre o nível do rio, estoques pesqueiros e até mesmo sobre o fornecimento de água dos municípios que são dependentes deste curso para abastecimento da população. O projeto será analisado pela Comissão de Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Recursos Minerais, e em seguida será submetido à Comissão de Constituição, Justiça e Redação para averiguação da constitucionalidade.

# **LDO**

A Assembleia Legislativa deu início aos debates para definir o orçamento das áreas de atuação do Estado em 2022. A previsão para o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO nº 449/2021), relativo à Mensagem 80/202, é de R\$ 24 bilhões, 7% acima do estimado para este ano. Duas audiências públicas serão realizadas até a votação da peça, prevista para o final de agosto. A intenção do Parlamento é iniciar as discussões do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) a partir de setembro.



# Até agora foram vacinadas

55.828 pessoas

no Centro de Vacinação da **Assembleia** 







## **FERRONORTE**

# Trilhos Mato Grosso adentro

Laís Costa Marques

á pouco menos de um ano, em outubro de 2020, a Assembleia Legislativa de Mato Grosso (ALMT) aprovava a

Proposta de Emenda Constitucional nº 16/2020 que deu origem à Emenda Constitucional 93/2020. A alteração no Artigo 131 da Constituição permite que o governo estadual explore a malha ferroviária e viabilize a construção e operação da extensão dos trilhos da Ferrovia Senador Vicente Vuolo, a Ferronorte, de Rondonópolis até Lucas do Rio Verde, com um ramal até Cuiabá.

Com a permissão para explorar ferrovias, o governo encaminhou ao Parlamento estadual o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº10/2021 que regulamentou o Sistema Ferroviário do Estado de Mato Grosso (SFE), por meio da Lei Complementar 685/2021. Com isso, foi feito o chamamento público para a construção e exploração de aproximadamente 700 quilômetros de linha férrea que vai

integrar o médio-norte matogrossense ao Porto de Santos (SP) e interligar a baixada cuiabana ao sistema ferroviário brasileiro.

O sonhado trilho enfim avançará para o interior do estado, proporcionando investimentos, redução de custos com logística, segurança viária para os usuários das rodovias, além de empregos e renda para a população. Um dos autores da PEC 16/2020, o deputado estadual Eduardo Botelho (DEM) destacou o pioneirismo da ALMT ao propor a emenda.

"Fomos a primeira Assembleia a alterar a Constituição permitindo o Estado a fazer concessões de ferrovias. A Assembleia de Minas Gerais nos procurou, copiou

nosso projeto e fez o mesmo lá onde as concessões já estão em andamento. Essa luta nossa é secular, essa PEC é muito importante, pois o grande objetivo é tornar mais barato o custo do frete dos produtos que vêm pra cá e dos que saem do estado", disse Botelho.

Coautor da PEC e um dos entusiastas da chegada dos trilhos a Cuiabá, o deputado Carlos Avallone (PSDB) destacou os benefícios da expansão da ferrovia.

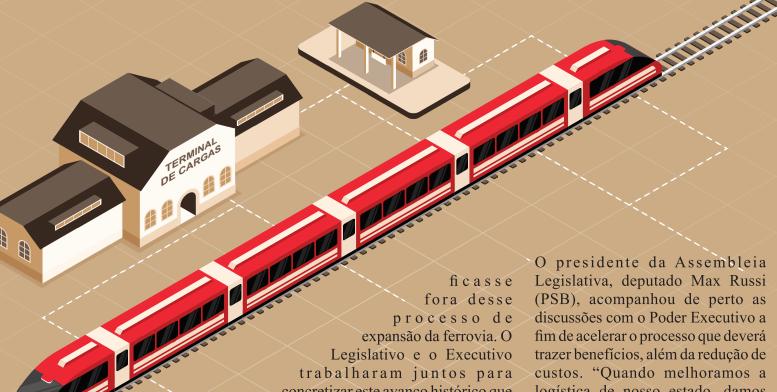
# 1975 2 1976 2 1989 2 1991 2 1996

Deputado federal Vicente Vuolo apresenta projeto de lei para inclusão no Plano Nacional de Viação a ligação entre o Estado de São Paulo e Cuiabá.

Aprovação da Lei 6.346/76 que incluía no Plano Nacional de Viação a ligação Rubinéia (SP)-Aparecida do Taboado (MS) - Rondonópolis (MT)-Cuiabá (MT) Assinatura do contrato de concessão para a construção e operação da ferrovia por 90 anos, com a e m p r e s a Ferronorte S.A.

Início das obras do trecho da cidade de Santa Fé do Sul (SP) a o município de Alto Araguaia (MT).

Inauguração da ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná, na divisa entre os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, ponto inicial da ferrovia.



"Sempre defendi que a baixada cuiabana não concretizar este avanço histórico que vai impactar positivamente a economia de todo o estado", pontuou. A deputada estadual Janaina Riva (MDB) foi uma das autoras do projeto.

logística de nosso estado, damos condições ao nosso produtor, aprimoramos a balança comercial do país e damos melhores condições de vida ao nosso povo".



# O QUE VEM **POR AÍ**

- R\$ 12 bilhões em investimentos
- 700 km de trilhos
- 235 mil empregos

#### 1998 2021 1997

Assembleia Legislativa de Mato Grosso aprova o projeto que deu o nome de Senador Vicente Vuolo á ferrovia.

Início da operação do trecho entre Santa Fé do Sul (SP) e Alto Araguaia (MT).

Início da operação do trecho entre os municípios Alta Araguaia e Rondonópolis.

ALMT aprova Emenda Constitucional nº 93 que autoriza o governo a construir e explorar, de forma direta, a malha ferroviária.



## **EMPREGO E RENDA**

# Obra deve gerar 235 mil vagas de empregos diretos e indiretos



Ingridy Peixoto

evantamento realizado pelo governo do estado de Mato Grosso estima que a construção de novos trechos da Ferrovia Senador Vicente Vuolo (Ferronorte) gerará 235 mil empregos entre diretos, indiretos, temporários, além de vagas criadas por conta do desenvolvimento econômico que será proporcionado pela nova infraestrutura.

O chamamento público para realização da obra foi feito no dia 19 de julho pelo Poder Executivo. A empresa que sair vencedora do edital será responsável por fazer todos os investimentos necessários para a extensão da Ferronorte, e, em troca, poderá operar o modal por 45 anos. A ferrovia vai interligar Cuiabá a Rondonópolis, bem como Rondonópolis a Nova Mutum e Lucas do Rio Verde, além de se conectar com a malha ferroviária nacional.

O economista Vitor Galesso acredita que as primeiras vagas de emprego criadas serão ligadas à construção civil por conta do início da obra de extensão da Ferronorte, mas que o efeito em longo prazo será estendido a outros setores. "A ferrovia também facilita para que novas indústrias queiram se instalar aqui em Mato Grosso, no aspecto de ter facilidade e menor custo para chegar com mercadorias para exportação. Essas cadeias vão ser beneficiadas em primeira instância e obviamente i s s o t u d o t r a z u m e f e i t o multiplicador, porque você vai ter em todo estado o que hoje a gente vê em Rondonópolis", avalia Galesso.

"Em Mato Grosso você tem produção de soja e carne suína, bovina e de aves, então por que não ter o máximo desenvolvimento possível com tecnologias na área de indústria alimentícia? Isso geraria uma necessidade de engenheiros de alimentos e técnicos na área para que fosse desenvolvida toda a tecnologia da cadeia para agregar ao máximo valor possível no final", completa o economista.

Ele ainda defende que o investimento em qualificação de mão de obra deve ser feito desde já. "É fundamental que nós tenhamos um investimento pesado em escolas técnicas, em qualificação da nossa mão de obra e melhoria da educação, porque senão nós vamos trazer de fora os empregados mais qualificados e as empresas vão empregar, aqui em Mato Grosso, apenas aqueles que têm menor qualificação e menores salários, por

conseguinte", diz Vitor Galesso.

A equipe de Educação Profissional e Tecnológica da Seciteci tem um projeto voltado a atender a demanda da ferrovia, com a oferta de pelo menos seis cursos nas áreas de maquinista, manutenção, operador e mecânico. Ainda segundo a secretaria, a viabilização de recursos que vai garantir a realização do projeto será alvo de discussão pelo governo.

"Se essa lição de casa for feita, com investimentos pesados em qualificação, poderemos ver entre 10 a 20 anos uma redução da pobreza no estado e melhoria na qualidade de vida. No curto prazo, esse modelo agroexportador é extremamente concentrador", analisa Vitor Galesso. Para ele, cabe ao poder público equilibrar isso por meio de investimentos e tributação.

A obra de extensão da Ferronorte será iniciada em até seis meses após a emissão da licença ambiental de instalação. A previsão é que o terminal de Cuiabá seja concluído até o segundo semestre de 2025 e o de Lucas do Rio Verde até meados de 2028.

## **ECONOMIA**

# Frete ficará até 25% mais barato



Ingridy Peixoto

uando entregues, os novos 700 km da Ferronorte vão ajudar a escoar grãos produzidos em Mato Grosso e destinados à exportação. No sentido contrário dos trilhos, produtos fabricados em São Paulo e consumidos por mato-grossenses chegarão por um custo menor. A estimativa do diretor executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, Edeon Vaz Ferreira, é que essa redução seja de 20 a 25%.

"Isso vai fazer com que produtos cheguem mais baratos à sociedade", adianta o especialista. Segundo Edeon Vaz Ferreira, os bens produzidos fora de Mato Grosso têm hoje um frete caro por chegarem principalmente pelo modal rodoviário. "Os produtos que chegam mais caro são os da linha branca, fogões, máquina de lavar, geladeira. Esses produtos volumosos chegam com valor mais alto em Mato Grosso em função do frete rodoviário", avalia.

Os supermercados do estado também recebem muitos produtos que não são produzidos aqui, como industrializados e materiais de limpeza. "Tudo que não é produzido em Mato Grosso vem de fora, e a maior parte vem de São Paulo. Esses

itens chegam mais caro em função do custo do transporte rodoviário, que futuramente, poderá ser substituído pelo ferroviário, que é mais baixo", afirma Ferreira. "As obras de infraestrutura são muito importantes e têm efeito de médio e longo prazo", defende.

A viabilidade da construção de um ramal ferroviário até Cuiabá está justamente na chamada logística reversa, uma vez que os vagões que vêm da região Sudeste poderão trazer produtos tanto de consumo, quanto insumos para as indústrias locais.



## **ACIDENTES**

# Ferrovia traz avanços, mas não é solução



Renata Neves

Federal (PRF).

si só, não resultará na redução do número de acidentes nas rodovias federais e estaduais, uma vez que nos próximos anos o estado deverá registrar aumento significativo de sua produção agrícola. Mas esta é uma das soluções para o problema que tira tantas vidas todos os anos. Essa é a avaliação da Polícia Rodoviária

construção da ferrovia, por

Segundo o superintendente da PRF em Mato Grosso, Francisco Elcio Lima Lucena, a tendência é que haja um aumento do fluxo de veículos de carga nas rodovias, visto que pequenas e médias distâncias continuarão sendo percorridas por caminhões.

"A ferrovia é importante e estratégica, mas teremos o desafio de ampliar os investimentos em infraestrutura, pois o aumento da produção demandará mais insumos, como combustível, adubo, defensivo agrícola, entre outros, que terão que ser transportados pelas rodovias", avalia.

Estudos do Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária (Imea) apontam que a produção agrícola do estado registrará crescimento de 68% até 2028, ultrapassando 100 milhões de toneladas por ano.

Conforme Francisco, o cenário pode resultar no aumento do número de acidentes registrados nas rodovias, caso não sejam destinados mais investimentos para infraestrutura. Entre as medidas que considera essenciais para evitar que isso ocorra, estão a pavimentação e duplicação de vias, a retirada do fluxo de veículos pesados do perímetro urbano, a continuidade dos contratos de concessão e a construção de viadutos e passarelas. "Ouase 70% do fluxo total nas rodovias federais são veículos de carga. Muitos deles são

superdimensionados e as rodovias

não estão preparadas para suportálos. É preciso prover os pequenos e médios municípios com infraestrutura para aguentar a passagem de caminhões", afirma.

O superintendente destaca ainda a importância da criação de rodovias digitais, que possibilitará o monitoramento em tempo real pelas forças de segurança e, consequentemente, o planejamento de ações mais assertivas visando evitar a ocorrência de acidentes e crimes como roubos e furtos.

Em Mato Grosso, mais de 200 pessoas morrem por ano em acidentes nas rodovias e mais de mil ficam gravemente feridas. De cada dez acidentes, seis envolvem veículos de carga.

