

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

ATA Nº 037

PRESIDENTE - DEPUTADO CAMPOS NETO

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Autoridades presentes, senhoras e senhores, muito bom-dia!

Daremos início à Audiência Pública, requerida pelos Deputados Campos Neto e Verinha Araújo, com o objetivo de discutir o traçado da FERRONORTE no Estado de Mato Grosso.

Convidamos para fazer parte da Mesa: o Diretor-Presidente da FERRONORTE, Sr. Elias David Nigri; a Deputada Verinha Araújo; o Secretário Municipal de Indústria, Comércio e Turismo de Cuiabá, Francisco Vuolo, filho e idealizador desse magnífico projeto; o Sr. Fernando da Silva Sé, Secretaria de Indústria e Comércio de Várzea Grande, neste ato, representando o Prefeito Jaime Campos; a Vereadora Chica Nunes, 1ª Secretária da Câmara Municipal de Cuiabá, neste ato, representando o Presidente Vereador Luiz Marinho; o Sr. Ismael Alves, Vereador da Câmara Municipal de Várzea Grande, representando o Poder Legislativo de Várzea Grande; o Sr. Divino Moraes Coelho, Coordenador do DNIT, em Mato Grosso, Ministério dos Transportes; o Sr. Vicente Vuolo Filho, Assessor Parlamentar, representando, neste ato, a Senadora Serys Shessarenko; o Dr. Oclécio de Assis, Diretor de Tesoureiro da OAB, neste ato, representando o Dr. Ussiel Tavares, Presidente da OAB; o ex-Deputado e ex-Conselheiro, Dr. Afro Stefanini.

Agradeço a presença do Sr. Totó Parente, Vereador de Cuiabá; do Sr. Leoni Vitério (Nico), Vereador de Santo Antônio do Leverger; do Sr. Marcos Pavarini, Gerente de Meio Ambiente da Brasil Ferrovias; do Sr. Sérgio Ricardo Freitas de Souza, Diretor de Relações Institucionais e Comunitária da Brasil Ferrovias; do Sr. Bento Francisco Gomes, neste ato, representando o IMMEQ e INMETRO; do Sr. Jean M. Van Den Haute, Consultor Técnico da Águas e Magia; da Srª Marise Marinho Freitas, Presidente da AMPA - Associação Mato-grossense de Produtores Artesanais; do Sr. Severino Pereira Rezende Filho, do setor de engenharia da FERRONORTE; da Srª Jaqueline Bravo, Professora de Geologia da UFMT; do Sr. Luiz Buzetti e Margareth Buzetti, da empresa Buzetti Pneus; e do Sr. Jandir José Milan, Presidente da Associação dos Empresários dos Distritos Industriais de Mato Grosso.

Agradecemos a presença dos professores e alunos do Colégio Master, dos professores e alunos do Colégio São Gonçalo, dos professores e alunos da Escola Padre Agostinho Colli, dos professores e alunos do Colégio Isaac Newton e de todos os jovens que se fazem presentes nesta audiência pública.

Convido ainda para fazer parte da Mesa a Vereadora Enelinda Scala, autora do pedido de uma audiência para tratar deste assunto na Câmara de Cuiabá, e do empresário das comunicações Júlio Campos Neto, proprietário da Rádio Antena 01, representando seu pai, o Conselheiro Júlio Campos.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Em nome da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso, declaro aberta esta Audiência Pública, com o objetivo de discutir o traçado da FERRONORTE no Estado de Mato Grosso.

Registramos também a honrosa presença das autoridades que se fazem presentes.

Gostaria de passar a palavra aos autores do requerimento. Primeiramente, fará uso da palavra o Deputado Campos Neto.

Convido também, para fazer parte da Mesa, o Deputado João Malheiros e o representante do Município de Cuiabá, Secretário Vivaldo Lopes, Secretário de Finanças do Município.

A IMPORTÂNCIA DA FERRONORTE

Meus senhores e minhas senhoras, autoridades aqui presente:

Todos sabemos que a agricultura tem sido a grande responsável pelo bom desempenho da balança comercial brasileira em 2003, principalmente a produção agrícola do nosso Estado. Esse fato enche de orgulho todos nós mato-grossenses, porém o que gostaríamos de ver é a riqueza, gerada pelo agronegócio, levando desenvolvimento para todo o Estado.

Acredito que a ferrovia pode ser a mola propulsora dessa integração, tal qual foi para os Estados Unidos, que têm ferrovias em todo o seu território.

Hoje, temos 1,7 milhões de quilômetros de rodovias que transportam 96% dos passageiros e 63% da carga; por outro lado, temos 30.000 quilômetros de ferrovias que ficam com 12% da carga transportada, apesar desse frete rodoviário custar o dobro do ferroviário. Já nos Estados Unidos os três levam 47% da carga.

Pode-se somar como malefício do transporte rodoviário, o elevado consumo de combustíveis, o aumento da poluição atmosférica e a constante progressão de acidentes fatais.

Agora, voltando a falar de Mato Grosso, acredito que com a vinda da Ferrovia Senador Vicente Vuolo para a Baixada Cuiabana poderá se construir uma ligação entre a região forte de produção agrícola do Estado e Cuiabá e Várzea Grande, o que facilitaria a instalação de indústria de transformação de matéria-prima, no entorno da Capital do Estado, reduzindo a questão do desemprego e potencializando para a produção dos produtos que tem necessidade a Baixada Cuiabana.

Industrializar a nossa produção primária agrega valores, gera empregos, tributos e aquece a economia como um todo. Acontece que para uma indústria se instalar em Mato Grosso são vários os fatores a serem avaliados. Ter a matéria-prima é um deles, mas também é importante a estrutura urbana a ser oferecida, como comércio, serviços e lazer.

Atualmente, 45% da Baixada Cuiabana é área rural com grande potencial para produção hortifrutigranjeira. O que precisamos é de alternativa de mercado, que nos possibilite a industrialização da mandioca, do abacaxi, do caju e de tantos outros produtos da nossa região.

Com a chegada do trem, vamos ter condições de realizar o escoamento da produção a custo baixo. Também vamos trazer produtos de outros mercados, por exemplo, o asiático, produto mais barato.

A consequência disso é um comércio promissor, praticando um preço menor. Defendemos que a integração do Estado passa por Cuiabá, a Capital com maior arrecadação de tributos estaduais e federais. Então, mais uma vez, defendemos a idéia de que cabe muito bem a vinda de indústrias em torno da Capital. Aliás, muitos empresários também entendem assim.

Recentemente, a Alemanha instalou um consulado em Cuiabá. Procurando saber quais motivos a levaram a isso, descobri que empresários alemães pretendem instalar indústrias

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

têxteis em Mato Grosso, pela qualidade e quantidade de nosso algodão. E, para minha alegria, constatei que eles entendem que Cuiabá e Várzea Grande podem ser palcos para essas indústrias.

Mesmo com o nosso pobre sistema rodoviário, é viável a vinda da matéria-prima das áreas produtoras da região oeste de Mato Grosso, para serem industrializados na Baixada Cuiabana, já que aqui é caminho para os centros consumidores, no Brasil ou no exterior.

Com a vinda da Ferrovia Senador Vicente Vuolo, o caminho fica melhor, pois vejam, mesmo considerando que os Estados Unidos têm um custo de escoamento da produção de sua safra menor que o do Brasil, as nossas *commodities*, como a soja, conseguem ter competitividade no exterior, imaginemos com a ferrovia chegando por aqui. Vamos deixar de ser celeiro e tornar o maior centro econômico da América Latina.

Além disso, poderemos ver Cuiabá e Várzea Grande se integrando ao processo de produção, ao invés de lamentarmos a ida de nossa matéria-prima para centros como São Paulo ou até ao exterior, para depois voltar industrializada para nós, que pagamos um preço bem mais alto.

Isso tudo é motivo suficiente para nos empenharmos em agrupar as forças políticas numa verdadeira cruzada para a vinda da ferrovia para o seio de Mato Grosso.

Não posso deixar de lembrar a luta de mais de três décadas do saudoso Senador Vuolo, pai desta obra. Se estamos hoje discutindo sobre ferrovia é porque um cuiabano persistiu, acreditou na idéia e colocou o traçado original da ferrovia no papel. Nós, políticos, empresários e toda sociedade cuiabana adotamos o sonho de Vuolo como nosso também. Por isso, a importância desta Audiência Pública, queremos ouvir o apito do trem chegar nas terras da Baixada Cuiabana. Muito obrigado (PALMAS).

Com a palavra, a nossa colega, autora também deste requerimento, Deputada Verinha Araújo.

A SR^a VERINHA ARAÚJO - Bom-dia a todos e a todas!

Bom-dia a todas as autoridades que não estão à Mesa e que não tiveram como se acomodar. Nós pedimos desculpas. A princípio nós não tínhamos essa informação de que as escolas estariam vindo, mas para nós é um prazer muito grande receber os professores e estudantes. Por isso, pedimos desculpas. O nosso espaço aqui, infelizmente, é pequeno para acomodar todos, mas demonstra a importância e a busca do debate.

Eu, como Deputada Estadual, junto com o Deputado Campos Neto, a partir, inclusive, da visita do Presidente Lula a Mato Grosso nesse ano, quando lá em Alto Araguaia tivemos a oportunidade de ver os trens chegando, de acompanhar toda aquela plataforma, trouxemos para Cuiabá - e a nossa companheira, Vereadora Enelinda, na Câmara Municipal de Cuiabá fez o primeiro debater sobre a importância dos trilhos chegarem a Cuiabá.

Então, esta Audiência, na verdade, eu quero dizer que ela não é nossa, esta Audiência é de vocês, é de todos nós. Esta Audiência é fruto de um sonho de um homem, de uma pessoa que eu tive a oportunidade de conhecer, e eu gostaria de, rapidamente, citar alguns trechos sobre ele, ex-Senador Vicente Vuolo.

Está aqui sua família. Os seus filhos estão acompanhando para que abracemos essa causa. Esse sonho está lançado. É uma semente. Vai depender de nós todos abraçarmos ou não, permitirmos que aconteça ou não. Por isso é importante a participação aqui dos jovens, da juventude, porque o futuro está nas mãos de vocês também.

Então, diz aqui o editorial do jornal *Folha do Estado* do dia 21 de maio: "Existem homens que têm um ideal de vida, outros fazem da vida um ideal. Assim foi a existência do ex-Senador Vicente Emílio Vuolo. Sem dúvida, sem o seu ideal de vida, os trilhos da FERRONORTE

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

difícilmente já teriam chegado a Mato Grosso. Em especial, porque o milionário Sudeste demonstra pouco interesse em ver o barateamento no transporte do Cerrado do Centro-Oeste”.

Uma outra citação da jornalista Sueli Batista, também na *Folha do Estado*, no dia 23 de maio: “A plataforma dessa gestão é a vida”. Depois, no *Diário de Cuiabá*: “Quem foi Vicente Vuolo? Prefeito de Cuiabá, Deputado Estadual e Federal, Senador, membro do Ministério Público e servidor do Banco do Brasil, Vuolo deixa por principal legado a lisura no trato do erário público, predicado raro na vida pública nos dias de hoje, no plano nacional.”

Então, a mim ficou delegada a responsabilidade de passar a história da ferrovia, nós buscamos em arquivos, quero passar rapidamente com a responsabilidade que tive para esta Audiência Pública.

Nós estamos vendo ali (NESTE MOMENTO, A ORADORA APONTA PARA O DATASHOW) várias fotografias da ferrovia, do Senador Vicente Vuolo, onde diz:

“O trem já apitou em Mato Grosso - FERRONORTE”

Em seguida, de onde vem essa idéia? Vocês vejam que nós tiramos uma citação de Euclides da Cunha, 1901, onde ele diz: “De fato, percorridos os 435 quilômetros que vão de Jaboticabal à margem direita do Paraná, fronteira ao Taboado, mercê de uma ponte de 880 metros sobre o grande rio, a única obra de arte dispendiosa a executar a estrada se desdobrará a partir de Santa Ana pelo Vale do Guaporé. Quando isso suceder, a travessia de Jaboticabal e Cuiabá será feita folgadamente em 10 dias. E se isso não acontecer é que decididamente nos faltam um grande engenheiro, um grande ministro e um grande chefe de estado para a realização das grandes obras...” E nós tivemos a oportunidade de ter esse grande engenheiro, esse grande ministro que se chamou Senador Vicente Vuolo.

O PROJETO

Vemos aí o Senador Vicente Vuolo que foi Deputado Federal por Mato Grosso, apresentou Projeto de Lei nº 312-A-75, incluindo a ligação ferroviária entre São Paulo e Cuiabá, além de uma ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná (Plano Nacional de Viação), aprovado pelo Congresso, tornando-se então a Lei nº 6346/76, que foi sancionada pelo Presidente Ernesto Geisel.

A FERRONORTE

19 de maio de 1989, em licitação aberta pelo Presidente José Sarney, a FERRONORTE S.A - Ferrovias Norte do Brasil vence a concorrência de concessão por 90 anos para a construção e operação da ferrovia. À frente Olacyr de Moraes, construtor e empresário agrícola (fundador do Grupo Itamarati e da Construtora Constran).

A RETOMADA DAS OBRAS

Vocês vejam o tempo da aprovação, entre a autorização da obra e o início da obra.

Ocorre em agosto de 1997, após 08 anos do início, e após inúmeras paralisações, o empreendimento foi definitivamente retomado em agosto de 1997, quando se concluiu a operação de aumento de capital e a FERRONORTE passou a contar com novos sócios, sendo o principal deles a PREVI - Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil. A obra da Ponte Rodoferroviária sobre o rio Paraná foi concluída em 29 de agosto de 1998.

Aí vocês vejam a ponte rodoferroviária, um dos maiores obstáculos e que já está superado, já está construído.

A ponte sobre o rio Paraná, um dos marcos do transporte do Brasil, pois possui utilidade dupla, ferrovia no patamar inferior e veículos em quatro faixas no patamar superior.

São dois mil e seiscentos metros sobre o rio Paraná, mais mil cento e setenta metros em viadutos de acesso, suas obras terminaram no dia 29 de maio de 1998. Possibilita maior rapidez no escoamentos de cargas de imensa região.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

A inauguração e início das operações.

O primeiro carregamento de soja viajou pelos trilhos em 29 de maio de 1998. Em Inocência, no terminal graneleiro, foram embarcadas mil toneladas de soja em vinte vagões da FEPASA.

A inauguração oficial deu-se em agosto de 1999. O projeto inicial da ferrovia estimava que o pacto na sua área de influência direta levaria à produção de cerca de trinta e oito milhões de toneladas de grãos, cerca de metade de toda produção atual de grãos no Brasil, ampliando safras e receitas com exportação, além de gerar empregos diretos e indiretos.

A parte de economia e segurança:

Vemos lá o CPK, que é o custo por quilômetro do transporte de uma tonelada que cai de cinquenta e seis dólares nas rodovias para dezessete dólares na ferrovia.

Nos trens atuais, seis mil toneladas, a economia é de duzentos e trinta e quatro mil dólares por viagem, ou seja, mais de seiscentos mil reais. Ainda temos a economia indireta causada pela redução da utilização das rodovias pelas carretas e a diminuição dos acidentes rodoviários.

Aqui nós vamos ver os terminais.

Terminais de alta capacidade de armazenamento. A ferronorte já possui vários terminais que armazenam grãos que serão transportados ao longo dos mil trezentos e dez quilômetros de trilha até o Porto de Santos.

Então, nós vemos ali o terminal de Inocência, que é em Mato Grosso do Sul, no KM-110 da ferrovia.

Terminal de Chapadão do Sul, em Mato Grosso do Sul, no KM-291, com três silos que armazenam até três mil e quinhentas toneladas cada um e com estrutura para carregamento de vagões de quatrocentas toneladas por hora.

O terminal de Alto Taquari, com a capacidade para trinta mil toneladas, já em Mato Grosso, sendo quatro silos de quatro mil e seiscentas toneladas cada um, quinto silo para dez mil toneladas de farelo. Nesse terminal, a capacidade de carregamento de vagões é de mil toneladas por hora.

O terminal de Alto Araguaia, que este ano nós tivemos a oportunidade de ir lá com o Presidente Lula, com a ferrovia recém-chegada àquele Município, rumando para Rondonópolis, Santo Antônio do Leverger e Cuiabá (PALMAS).

Aqui nós vamos falar rapidamente. Devido à carência de instalações portuárias, a FERRONORTE optou por construir seu próprio terminal no Porto de Santos. Um compromisso firmado com a CODESP, que é a Companhia de Doca de São Paulo, em 1991, permitiu à FERRONORTE assinar, em 1997, um contrato de arrendamento de uma área para implantar e escorar um terminal portuário de grãos agrícolas nesse porto.

No futuro, a FERRONORTE vai chegar a Santarém, no Pará, alcançará o rio Amazonas, através do qual poderá realizar diretamente o embarque marítimo de suas exportações, com redução sensível de custo e maximização do tempo, barateando o frete.

Aqui nós estamos vendo o trecho, onde nós pegamos o Triângulo Mineiro, alcançando Alto Araguaia, que são setecentos e setenta e um quilômetros. A conexão com as malhas da Ferrovia Centro-Atlântica, com a estrada de FERROVITÓRIA, Minas de CVRD, permitirá às cargas da FERRONORTE alcançarem os portos de Vitória, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, alargando ainda mais o campo de atuação dessa ferrovia.

Num futuro três, o trem apitará, também em Diamantino. O Secretário de Estado de Transportes, Luiz Antônio Pagot, anunciou que o Governador Blairo Maggi determinou a

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

realização de estudos técnicos para implantação de um trecho ferroviário com aproximadamente duzentos quilômetros da Capital à Diamantino.

Em Santo Antônio do Leverger, o Secretário de Indústria, Comércio e Turismo, Francisco Vuolo, que está aqui ao meu lado, filho do ex-Senador Vicente Vuolo, proferiu palestra na Câmara Municipal, alertando para o risco da ferrovia ficar estagnada em Rondonópolis. O trecho de Rondonópolis a Cuiabá ainda não tem projeto técnico nem EIA/RIMA. Por isso, essa campanha, essa camiseta que os senhores estão usando aqui hoje para nós abraçarmos essa liberação.

Depois, nós colocamos ali algumas frases do Governador Blairo Maggi, em que ele diz: “Cuiabá é o centro de todos os serviços prestados em Mato Grosso. O que vai acontecer no futuro é o posicionamento das fábricas que estamos tentando trazer para Mato Grosso. Em julho, durante visita a Mato Grosso, Lula prometeu que o Governo Federal também ajudará financeiramente para que a ferrovia chegue até Rondonópolis nos próximos dois anos”.

O projeto de lei do então Deputado Federal Vicente Vuolo prevê a ligação ferroviária de Rubinéia, Aparecida do Tabuado, Rondonópolis e Cuiabá.

Era com isso que nós queríamos contribuir no debate. Muito obrigada (PALMAS).
(A DEPUTADA VERINHA ARAÚJO ASSUME A PRESIDÊNCIA ÀS 09:40).

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Nós vamos continuar aqui com a Audiência Pública.

Queremos agradecer a presença de Dom Azevedo, Diretor Executivo do Instituto Nacional do Meio Ambiente; Hugo José Scheuer Werle, Gerente do IBAMA; Epaminondas Matos Conceição, que aqui representa a Secretaria de Indústria, Comércio, Minas e Energia; Edu, Prefeito Municipal de Santo Antônio do Leverger; José Lemos, Secretário do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande; e Alexandre César, do FCO, Secretário de Desenvolvimento da Região Centro-Oeste.

Eu passo a palavra ao Deputado Campos Neto, que coordena a Audiência Pública.
(O DEPUTADO CAMPOS NETO REASSUME A PRESIDÊNCIA ÀS 09:42 HORAS.)

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Eu gostaria de observar que, caso haja interesse de alguém da platéia interpelar palestrantes, poderá fazê-lo com prévia inscrição junto ao Cerimonial, estritamente sobre o assunto, conforme preceitua o Regimento Interno. O interpelado terá três minutos para resposta.

Eu gostaria de convidar o ilustre palestrante, Sr. Alexandre César, Secretário de Política de Desenvolvimento Regional do Centro-Oeste, que disporá de dez minutos para suas explicações, conforme preceitua o Regimento Interno da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

O SR. ALEXANDRE CÉSAR - Sr. Elias David Nigri, Diretor-Presidente da FERRONORTE, é um prazer; Sr. Jandir José Milan, Presidente da Associação dos Empresários do Distrito Industrial de Mato Grosso; Sr. Afro Stefanini, ex-Deputado; Dr. Oclécio Dias Gaúcho, Tesoureiro da OAB de Mato Grosso, neste ato, representando o Sr. Presidente da OAB, Ussiel Tavares; Sr. Presidente desta Audiência Pública, Deputado Campos Neto, e Deputada Verinha Araújo, proponentes desta Audiência Pública, indispensável para que a população do nosso Estado, através desta Casa de Leis, envolva-se ainda mais nesse processo de consolidação desse sonho do Senador Vicente Vuolo, que, cada vez mais, se aproxima da realidade; Sr. Divino Moraes Coelho, Coordenador do DNIT, em Mato Grosso; Sr. Fernando da Silva Sé, Secretário de Indústria e Comércio de Várzea Grande; Sr. Francisco Vuolo, Secretário Municipal de Indústria, Comércio e Turismo da nossa Capital; Sr. Vicente Vuolo Filho, Assessor Parlamentar, neste ato, representando a Senadora Serys Shessarenko; Sr. Vereador Totó Parente; Srª Vereadora Chica Nunes; Sr. Vereador

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Ismael Alves; Sr. Vereador Dionir Vítório, de Santo Antônio do Leverger; demais autoridades presentes:

Desde que fui convidado pelo Presidente Luís Inácio Lula da Silva para assumir a Secretaria de Desenvolvimento do Centro-Oeste, do Ministério da Integração Nacional, deparei com grandes temas relacionados ao desenvolvimento da nossa região. O tema Ferrovia Senador Vicente Vuolo colocou-se como prioridade, pela nossa história de luta junto ao Partido dos Trabalhadores e junto ao Senador Vuolo para a consolidação desse projeto, que contou, obviamente lembra-se muito bem a nossa professora, Vereadora Enelinda Scala, com o empenho determinante do ex-Deputado Federal Gilney Viana, no Congresso Nacional, com uma manifestação pública do Diretório Estadual do Partido na luta pela construção da ponte rodoferroviária e depois pela continuidade das obras que fizeram a ferrovia chegar a Alto Taquari, e depois, já no Governo do nosso Presidente Luís Inácio Lula da Silva, alcançar Alto Araguaia, que em festa pudemos participar do ato de inauguração daquela plataforma.

Discutimos, desde o primeiro momento, junto à Diretoria da FERRONORTE, com o Ministério da Integração Nacional e, especificamente, com a Secretaria de Desenvolvimento do Centro-Oeste, o que poderia contribuir com esse processo de viabilização desse empreendimento, que, apesar de hoje ser um empreendimento privado, tem enorme interesse público envolvido, seja pelo seu caráter estratégico para a promoção do desenvolvimento da nossa região e, principalmente, do Estado de Mato Grosso, estratégico do ponto de vista econômico, seja pela visão estratégica que temos com relação a sua importância política e social.

Falar na FERRONORTE, apesar da necessária viabilidade econômica, que deve estar presente em um empreendimento como esse, é falar também na busca da integração de regiões do nosso País, muitas vezes isoladas dos grandes centros, com o conjunto do território e da realidade nacional. Por isso mesmo, desde o primeiro momento, colocamos muito claro que - e está aqui o Sérgio Ricardo, da FERRONORTE, que se lembra muito bem das nossas entrevistas - a importância fundamental de o elemento econômico não ser o elemento exclusivo na discussão da continuidade das obras, e atuamos nesse sentido junto ao Ministério da Integração para viabilização da continuidade do empreendimento.

Nós estivemos, a convite da Direção da FERRONORTE e também do gabinete pessoal da Presidência da República, junto com o Presidente Lula, na inauguração da plataforma de Alto Araguaia. Lá afirmavam também a importância do empenho dos setores governamentais, e o Presidente, naquele momento, foi avisado, inclusive pelo Ministro Ciro Gomes, da disponibilização de recursos dos fundos da antiga SUDAM, para continuidade do empreendimento, e de que era fundamental continuar o pensamento sobre a ferrovia, sobre o seu traçado original.

Por isso, nós queremos aproveitar esta oportunidade para, de público, saudar a iniciativa dos Deputados Campos Neto e da minha companheira Verinha Araújo, de trazer à Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso essa reflexão, da necessidade da continuidade desse grande empreendimento, ainda mais no momento em que o Governo Federal volta a priorizar o transporte ferroviário em nosso País, volta a colocar em discussão o barateamento dos transportes, a diversificação dos modais de transporte como fundamental para alavancar o desenvolvimento do nosso País, e propiciar, de fato, uma integração real que possa propiciar não só o desenvolvimento das regiões, mas que possa também corrigir as desigualdades intra-regionais muito presentes no nosso País e também, porque não dizer, no Estado de Mato Grosso. Apesar da grande riqueza que aqui se produz, apesar das *commodities* que contribuem decisivamente para o superávit da balança comercial brasileira, ainda possui regiões extremamente vulneráveis do ponto de vista econômico, do ponto de vista social, do ponto de vista ambiental.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Ontem à noite, tive a honra de ser agraciado com o Título de Cidadão Diamantinense. A cidade de Diamantino é o objetivo desse primeiro trecho da FERRONORTE. Nós acreditamos que de lá deva sair os dois ramais, ligando Diamantino a Porto Velho e Diamantino ao Porto de Santarém, já que na concepção original seria esse o traçado mais adequado para dar, inclusive, viabilidade econômica ao empreendimento. Nós dissemos lá, visitando aquele município, como essas diferenças se colocam, às vezes, dentro do mesmo município. Diamantino é um município que vive isso: uma parte rica, pujante, acima do Chapadão do Parecis, grande produtora de soja e algodão, desponta com um dos maiores IDHs - Índices de Desenvolvimento Humano de Mato Grosso; e outra parte, na parte mais baixa, fruto da ocupação original, baseada na mineração, na exploração de diamante, inclusive que deu o nome ao município, vive índices muito baixos. Os municípios vizinhos nem se conta.

Inclusive ontem, Deputado Campos Neto, me relatavam que o município vizinho, Alto Paraguai, um dos berços da civilização mato-grossense, contou neste ano, apesar da diminuta população, com seis suicídios. Todos sabem - isso já foi manchete dos jornais televisivos nacionais - que a base econômica de Alto Paraguai hoje é a exploração da minhoca. Enquanto no Alto do Chapadão, que se divisa facilmente do Município de Alto Paraguai, se produz a riqueza que dá sustentação à Nação, lá em baixo as pessoas vivem da exploração, da cata de minhoca. E, realmente, penso que a Ferrovia Vicente Vuolo vai ser fundamental para corrigir essa diferença, para igualar, até porque, na sua concepção original, ela deve alcançar aquela região do nosso Estado, propiciando a integração e o reaquecimento da economia.

Agora, não podemos esquecer, é claro, a importância de primeiro a ferrovia chegar a Cuiabá, de primeiro alcançar a nossa Capital, para aqui ser um ponto fundamental de concentração, não das riquezas do nosso Estado, até porque já estão divididas de forma muito adequadas, apesar das desigualdades intra-regionais, mas para que possamos ter aqui um ponto de apoio, reconhecendo a importância cultural e social da Capital do Estado e garantindo aqui a alavancagem de um parque industrial que possa ser o elemento fundamental da agregação de valor na nossa produção.

Nós acreditamos, e o Governo Lula tem afirmado isso de forma categórica, que é preciso encarar o desafio de construir um modelo de duas vias para dar sustentação à economia brasileira. Por um lado, aproveitando a dinâmica do capitalismo internacional e aproveitando também as excelentes condições que o nosso País possui para a produção das *commodities* agrícolas, sermos competitivos através de meios de transportes mais adequados, que barateiem o custo do frete junto aos mercados da América do Norte, da Ásia e da Europa. Por outro lado, alavancar a economia baseada na agricultura familiar no nosso País, e que possa propiciar aqui um mercado de consumo de massas, que divida com esse segmento a sustentação da nossa economia.

Agora, acreditamos também que, com o foco no mercado de *commodities* internacional, é preciso ser cada vez mais competitivo, é preciso encarar o desafio como fez o Governo Federal na última assembleia da Organização Mundial do Comércio, encarar o desafio de romper as barreiras comerciais que os países centrais nos impõem e ofertar a eles produtos com valor agregado. E aí Cuiabá entra como elemento central, entra como um pólo, onde se pode de forma rápida, por conta da disponibilização já existente de energia, seja pela capacidade instalada, seja pela disponibilização do gás natural, seja pela sua localização estratégica como ponto central dos eixos de produção dessas *commodities*, propiciar a estruturação de um grande parque industrial que possa agregar valor ao algodão, à soja, à carne bovina, à carne suína, já referências na produção no Estado de Mato Grosso.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Por isso, tendo concluído o meu tempo, eu quero dizer que a parceria do Governo Federal, já firmada pelo Ministro Ciro Ferreira Gomes, com a direção da FERRONORTE em outro momento, a presença do próprio Presidente Luiz Inácio Lula da Silva na inauguração do último trecho já concluído dessa ferrovia e, através também da nossa Secretaria, a nova SUDEP, que já se avizinha, já que o grupo de trabalho interministerial já foi convocado pelo Presidente da República, através de decreto publicado nessa semana, vão ser parceiras fundamentais, juntamente com a Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso e de todos os segmentos da sociedade organizada do nosso Estado, para que, em breve, não tão breve, como seria necessário e como demanda o nosso povo, a nossa história, mas em breve o apito do trem não vai soar só lá nos rincões do sudeste mato-grossense, mas vai estar singrando as franjas do Pantanal Mato-grossense e vai estar soando aqui na Capital, como sonhava o Senador Vicente Vuolo (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Convidamos, para fazer uso da palavra, por dez minutos, Sr. Francisco Vuolo, Secretário de Indústria e Comércio e Turismo do Município de Cuiabá, filho do idealizador do projeto (PALMAS).

O SR. FRANCISCO VUOLO - Bom-dia a todos.

Cumprimento a Mesa, na pessoa dos Deputados Campos Neto e João Malheiros e da Deputada Verinha Araújo.

Como cuiabano e pela nossa tradição hospitaleira, cumprimento todos na pessoa do nosso Presidente da FERRONORTE, que retorna a Cuiabá, depois de um grande tempo, Dr. Elias Nigri. Estendemos essas boas-vindas a todos os estudantes, professores do Colégio Master, Isaac Newton, São Gonçalo e de todos os colégios aqui presentes, empresários, comerciantes, industriais aqui presentes.

Em face de o tempo ser apenas dez minutos, nós vamos falar rapidamente sobre um pouco da potencialidade econômica do Município e vamos passar aqui um vídeo. O vídeo, alguns de vocês já assistiram a uma parte dele, como alguns dos alunos que estão aqui já assistiram a uma parte dele. Nesse vídeo, nós teremos na íntegra a fala do meu pai, uma fala completa de todo sonho dele.

Então, vamos colocar, primeiro, o vídeo e depois a potencialidade de Cuiabá. Foi o último vídeo produzido pela Tv Senado e que está um pouco no passado, porque foi a última fala que ele participou diretamente numa produção.

(NESTE MOMENTO, É EXIBIDO O VIDEO.)

O SR. FRANCISCO VUOLO - Eu acho que com isso muitas palavras não precisam ser ditas (PALMAS).

Aqui é uma carta do ex-Deputado Gilney Viana. Ele nos encaminhou fazendo referência ao Ministério do Meio Ambiente e fez questão que nós a tornássemos pública hoje, porque é direcionada para esta Audiência.

“Prezado Senhor,

Venho primeiro agradecer a gentileza do convite para participar da Audiência Pública sobre a Ferrovia Vuolo a ser realizada no dia 19, na cidade de Cuiabá. Lamento, entretanto, informar a impossibilidade de comparecimento em face da convocação pela Ministra para a minha participação na Comitativa Ministerial que, no mesmo dia 19, estará em São Félix do Araguaia/MT, para o evento Mostra de Educação do Araguaia/Educação, solidariedade, cultura de paz e qualidade de viver.

E, por importante, faço questão de registrar a minha total solidariedade à família Vuolo, aos Vereadores e a toda sociedade do Estado de Mato Grosso, no que tange a implementação do traçado original da FERRONORTE, subentende-se: Rondonópolis/Santo Antônio do

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Leverger/Cuiabá, que deve chegar até Cuiabá, em conformidade com o que determina a Lei nº 6.346/76, de iniciativa do ilustre e saudoso Senador Vicente Vuolo, autorizando Vossa Senhoria, desde já, a tornar pública essa manifestação.

GILNEY AMORIM VIANA

Secretário de Política para o Desenvolvimento Sustentável
Ministério do Meio Ambiente”

Potencialidade. Muita gente fala que Cuiabá não tem potencialidade. Nós sabemos e vamos tornar público aqui ao nosso Presidente da FERRONORTE que, com relação à distribuição de combustível, 80% dela está aqui no Distrito Industrial. Das seis esmagadoras de soja que existem no Estado, quatro estão no Distrito, sendo que as duas maiores estão aqui em Cuiabá. Temos sete fábricas de ração, indústrias de transformadores, produzindo transformadores. As maiores fábricas de refrigerante e cerveja também estão na Baixada Cuiabana. Indústria têxtil, nós temos fábricas de jeans. Grande parte da indústria moveleira está aqui, tem o representante Jandir Milan. A indústria de alimentos, fábrica de macarrão e todo um complexo estão lá no Distrito Industrial. E inúmeras outras empresas, como de borracha, têm sua produção também no Distrito Industrial. E aqui estão algumas fotos.

Além disso, a questão da infra-estrutura, como bem colocou o nosso Secretário Alexandre César, aqui nós temos o maior entroncamento rodoviário, temos a BR-364, a BR-070, a BR-163, por onde passa o maior fluxo de caminhões. Aqui na Baixada Cuiabana, o Aeroporto Internacional foi instalado no Município de Várzea Grande. Com a Hidroelétrica de Manso, como foi colocado, a nossa condição de importador de energia passou para a de exportador de energia. Além disso, temos a termoeletrica, temos o gasoduto, que já está aqui, já é uma realidade e vai baratear muito o custo da nossa produção aqui da região.

O PRODEC, que é o Programa de Desenvolvimento Econômico, implantado pelo Prefeito, garante isenção de impostos de até dez anos para atividades industriais no município. Além de tudo isso, nós temos o Porto Seco, que é a estação aduaneira para exportar ou importar sem precisar ir até o Porto de Santos, conforme está colocado ali.

Potencialidades a mais: nós temos 45% da Baixada Cuiabana como área rural, e um sistema de transporte mais barato viabiliza a diversificação na produção nossa. Nós podemos produzir, principalmente, produtos hortifrutigranjeiros, produtos ligados à pesca, enfim, uma diversidade grande de incrementos pode ser feito na nossa região.

Transporte de passageiros: Cuiabá/Rondonópolis, isso conforme for aumentando a demanda da população, existe essa possibilidade para ser estudada perante a FERRONORTE no futuro. O maior mercado consumidor está aqui e as principais faculdades, universidades, colégios, formadores de mão-de-obra qualificada e preparada... Onde nós vamos inserir esse pessoal? Onde vão ser colocados esses alunos que, amanhã, vão estar formando. Precisamos inseri-los no mercado de trabalho. Nós não podemos fazer com que eles dependam do Poder Público. Há necessidade de incrementarmos empresas, comércio, atividades, para que eles tenham um mercado de trabalho e não saiam do Município. Aí a ferrovia vem para poder atrair essas empresas.

Aqui na Baixada Cuiabana, nós temos a maior arrecadação de impostos federais e estaduais. Vamos dar quatro números de impostos para nós podermos avançar. A arrecadação do IPI em 2002, nós tivemos em Rondonópolis para o Governo Federal, de imposto e produto industrializado, um milhão cento e cinquenta mil. Nobres arrecadou, em 2001, dois milhões e duzentos reais para a União; Várzea Grande, dois milhões e novecentos reais; enquanto Cuiabá, quarenta e sete milhões e quatrocentos reais. Isso a produção de IPI, em 2001, das quatro principais cidades. Imposto de renda, pessoa física e pessoa jurídica, dados da SEPLAN, quatro municípios,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

colocamos quatro principais, Sinop entra com três milhões e seiscentos de contribuição para a União; Várzea Grande, nove milhões e seiscentos; Rondonópolis, dez milhões e meio; e Cuiabá, oitenta e sete milhões e duzentos. A arrecadação para o Estado proveniente da agricultura, do comércio, do IPVA, de todos impostos arrecadados do Estado, são cinco municípios: Primavera do Leste, arrecadou de tudo para o Estado, em 2002, vinte e nove milhões seiscentos; Sinop, quarenta e três milhões e trezentos; Rondonópolis, setenta e quatro milhões e seiscentos; Várzea Grande, cento e dois milhões; e Cuiabá arrecadou para o Estado, trabalhou para o Estado, setecentos e trinta e três milhões.

Arrecadação até junho deste ano: Sorriso já bateu Primavera do Leste, que arrecadou até junho dezesseis milhões e novecentos; Sinop, vinte e oito milhões e novecentos; Rondonópolis, cinquenta e seis milhões e oitocentos; Várzea Grande, sessenta e um milhões e meio e Cuiabá quatrocentos e vinte e dois milhões, setecentos e noventa e sete.

Então, produtivamente, quem é que produz, quem é que gera divisa para o Estado? Tem que analisar a produção dessa forma também, o que é que o Estado está ganhando efetivamente com a produção, e Cuiabá está disparadamente na frente.

Nós temos aqui um outro gráfico que não foi passado na Audiência lá da Câmara, um gráfico por área, o que é que gerou de divisas para o Estado na exportação, tudo que nós exportamos. Efetivamente, nós geramos vinte mil reais apenas na exportação. Por quê? Por causa da Lei Kandir. E é uma briga que o Governo tem que executar, que os Parlamentares da Câmara, do Senado e daqui da Assembléia Legislativa têm que se movimentar para que nós tenhamos um retorno dessa desoneração que existe no imposto e para que esse imposto seja arrecadado. Então, de tudo que se exporta de Mato Grosso, diretamente, nós tivemos apenas vinte mil reais, de um bilhão cento e sessenta e quatro milhões que foram arrecadados até junho. A agricultura gerou diretamente trinta e seis milhões, oitocentos e noventa e cinco. A energia gerou três vezes mais, oitenta e seis milhões oitocentos e cinquenta. O comércio e a indústria, sem dúvida, foram os representantes maiores da arrecadação. O que esse gráfico quer dizer? E aí entra Cuiabá, a importância de Cuiabá, o que Cuiabá vai significar em todo esse processo. Tão importante quanto plantar - nós não somos contra plantar, muito pelo contrário, temos que plantar dez vezes mais, incrementar dez vezes mais - é fazer com que os nossos produtos plantados sejam transformados aqui dentro do Estado. E aí entra Cuiabá, entra toda Baixada Cuiabana e os pólos que vão ser criados ao longo da ferrovia para poder efetivamente fazer com que essa riqueza que está na transformação, no agregar valor, no gerar divisas e impostos para o Estado e para a União, realmente aconteça.

Então, esse gráfico mostra claramente e aí vem um outro ponto importante, a ferrovia. A ferrovia, quando foi idealizada não foi idealizada só para levar, ela foi idealizada também para trazer e, até para sua viabilidade econômica, ela tem que trazer para poder baratear ainda mais o custo do seu frete. E para trazer, aqui está o maior mercado consumidor. Nós temos que trazer o que nós não produzimos, produtos industrializados, eletrodomésticos, enfim, toda uma cadeia produtiva que nós consumimos e que nós não temos condições de produzir. Para trazer, hoje, nós pagamos o preço do transporte do caminhão e do avião. Se nós tivermos o trem trazendo esses insumos, com certeza, nós teremos um mercado consumidor comprando mais barato. Então, nesse foco é que Cuiabá entra para poder fazer com que, efetivamente, a ferrovia cumpra o seu papel de integração econômica.

Vamos lá. Bem, aí foram as ações que nós fizemos, palestras lá no Colégio Master, no São Gonçalo, lá na Associação do Distrito Industrial, lá na Câmara de São Antônio do Leverger, até que desdobrou a Audiência Pública que ocorreu, convocada pela Vereadora Enelinda Scala, em que extraímos a Carta de Cuiabá que foi entregue ao Presidente da FERRONORTE.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

O que nós não queremos que aconteça? Nós não queremos que aconteça como ocorreu... E aqui está o nosso Conselheiro e Secretário Executivo do Aglomerado Urbano, José Antônio Lemos. Nós encaminhamos no dia 06 de agosto de 1999, uma carta ao Sr. Manoel Lopes Neto, da FERRONORTE, solicitando quase que exatamente o que solicitamos agora, nesse novo texto dessa carta que foi encaminhada ao nosso Presidente Elias Nigri. E ficou desde 1999 para que a FERRONORTE apresentasse as alterações com relação ao Estudo de Impacto Ambiental, o EIA/RIMA, para que nós tivéssemos consolidado o traçado de Rondonópolis a Cuiabá.

Nós sabemos que muitos fatos políticos ocorreram de lá para cá, mudanças na direção da FERRONORTE, problemas econômicos do País, que, talvez, eu acredito que seja o principal motivo da FERRONORTE ter atrasado a apresentação desse estudo.

E agora, nós apresentamos esse novo documento, inclusive com a assinatura do Sr. Governador, pedindo que o traçado original Rondonópolis–Santo Antônio do Leverger–Cuiabá seja apresentado o mais breve possível junto ao IBAMA, para as devidas apreciações em audiências públicas e conseqüente aprovação. Além do Governador, o nosso Prefeito de Cuiabá Roberto França, o Prefeito de Várzea Grande Jaime Campos, o Deputado Federal Carlos Abicalil, o Prefeito de Santo Antônio do Leverger, a Senadora Serys Slhessarenko, o Deputado Federal Wilson Santos, os Deputados Estaduais Campos Neto, Verinha Araújo e João Malheiros, representando toda a Assembléia Legislativa, e também as principais entidades que compõem as outras folhas, que infelizmente nós não podemos colocar aqui, de industriais, comerciantes, e as principais representatividades das atividades econômicas do nosso Município, do nosso Estado, assinaram esse documento.

O que nós queremos? A única solicitação que nós fazemos à FERRONORTE aqui é que, diante de toda essa situação, nós tenhamos por parte do Presidente da FERRONORTE, dessa conceituada empresa, pela qual nós tanto lutamos, pela qual o meu pai tanto lutou, porque a sociedade clama, que Cuiabá tenha isso, que é muito mais do que uma questão econômica, hoje é uma questão de honra, é uma questão de vida, é uma questão de, como eu poderia falar, se ter na sua integridade, como pessoa. Essa conquista não é só de Vuolo, mas de cada um que aqui está, que está plantando a sua sementinha, principalmente para essa nova geração, que, muitas vezes, não sabe a dimensão, não enxerga a dimensão que isso causará para o desenvolvimento da nossa região.

Nós precisamos, queremos e solicitamos que a FERRONORTE defina um prazo, defina um período, para que novamente esse estudo seja apresentado junto ao IBAMA, aqui representado pelo Sr. Hugo, que seja analisado, enquadrado, e que a liberação do EIA/RIMA e o seu estudo aconteçam o mais rápido possível.

Nós já tivemos um sinal mais do que positivo do Presidente Lula em querer liberar seiscentos milhões para a construção de um terminal, para a construção da ferrovia até o Município de Rondonópolis. Nós queremos mais. Queremos e precisamos que ele libere não só os seiscentos milhões para que a ferrovia chegue a Cuiabá, ao mesmo tempo em que chegar a Rondonópolis. Esse é o nosso sonho, essa é a nossa vontade, essa é a luta que cada um de nós tem implantado e que desejamos. Então, esse é o anseio da sociedade cuiabana.

Realmente, a campanha que nós lançamos, que está aqui, juntamente com o traçado colocado, que é o traçado original, que sai da ponte de Aparecida do Tabuado, já tem os terminais Inocência, Chapadão do Sul, Alto Taquari... Em Alto Araguaia já tem 500km de ferrovia funcionando, operando. Inclusive, para vocês verem o impacto econômico, Alto Araguaia, no ano passado, era o décimo nono município em arrecadação. Este ano, até junho, é o sétimo município em arrecadação, não só pela ferrovia, pelo terminal, mas o que ela traz, as empresas, as indústrias, a valorização das terras, das áreas, a movimentação econômica gerada dentro do município. E nós

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

queremos que ela chegue até aqui, onde inclusive a FERRONORTE já adquiriu a área, que fica próximo da região Mineirinho, no entroncamento da BR-163, que ela cumpra esse traçado, passando pelo Município de Santo Antônio do Leverger, chegando até Cuiabá. Esse é o nosso sonho, essa é a nossa vontade!

Nós temos certeza, Sr. Presidente, que agora o Presidente da FERRONORTE vai comer uma cabeça de pacu para não sair mais da nossa terra, o que não aconteceu com os outros que vieram aqui, que não comeram, mas ele vai comer a cabeça de pacu, se é que não comeu, porque, sem dúvida, ele sabe dessa vontade da população cuiabana.

Eu vou deixar, para encerrar a nossa fala, uma mensagem.

(NESTE MOMENTO, É TRANSMITIDA A MENSAGEM EM VÍDEO.)

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Gostaria de cumprimentar o Secretário Francisco Vuolo pela sua palestra.

Eu me lembro que, quando eu era estudante do Colégio São Gonçalo, ele foi candidato a Senador, acredito que no ano de 1986, e, durante a sua campanha, eu via aquele trem passando na televisão e questionava: mas será que vai chegar o trem em Mato Grosso? Eu perguntava ao meu pai e ele dizia: “Não, é uma luta do Vuolo”.

E hoje, eu fico feliz, como Deputado, de estar empenhado nessa luta, ao lado do Presidente da FERRONORTE, ao lado da Deputada Verinha Araújo, de estar buscando. Já chegou a Mato Grosso e, se Deus quiser, chegará a Cuiabá e a Baixada Cuiabana.

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - O Presidente da FERRONORTE fará uso da palavra.

O SR. JOÃO MALHEIROS - Sr. Presidente, gostaria de fazer uma saudação.

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Vossa Excelência gostaria de fazer a saudação agora?

O SR. JOÃO MALHEIROS - Sim.

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Com a palavra, o Deputado João Malheiros, e, logo em seguida, o Presidente da FERRONORTE fará uso da palavra.

O SR. JOÃO MALHEIROS - Bom-dia a todos!

Eu quero cumprimentar todos os componentes da Mesa, na pessoa dos companheiros, Deputado Campos Neto, Deputada Verinha Araújo e dos Vereadores Ismael, de Várzea Grande e Chica Nunes, de Cuiabá, do Vereador Bulhões, que vi agora, da minha querida Enelinda Scala, enfim, ainda me sinto Vereador de Cuiabá. Eu sou um Deputado emprestado, mas vereador, porque depois de quatro mandatos consecutivos não dá para esquecer aquela Câmara, muito mais ainda quando vemos os companheiros aqui. A Deputada Verinha Araújo, como eu, também era vereadora. Nós fomos importados para cá, mas aquela chama da Câmara está muito presente.

Eu quero dizer ao Vuolinho que nos honrou muito no passado. Tive a oportunidade de ter sido vereador junto com você. Honra-me muito, apesar de não poder estar junto, mas saber que seu irmão amanhã será, se Deus quiser, também vereador por Cuiabá.

Quero aqui não falar dos benefícios, por isso pedi, em face de compromissos que temos agendados, porque os benefícios já foram ditos com muita eloquência, com muita propriedade por todos os que me antecederam. Quero aqui conclamar esses jovens, os alunos que aqui se encontram, porque isso é o futuro de vocês. Nós, num passado recente, conseguimos, com vocês, mudar, tirar, julgar fora um Presidente da República. Muito maior esse ato do que aquela luta que enfrentamos, que foi empreendida por um louco, um matuto cuiabano, Nós queremos aqui prestar as nossas referências e as nossas mais sinceras palavras a esse louco, a esse matuto, que sonhou. Sua

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

utopia hoje está se transformando numa realidade palpável, não o sonho do imperialista como Bush, mas o sonho desse cuiabano que sonhou alto. Esse sonho contagia todos, para, imbuídos de um só pensamento e de uma luta, porque não há sonho sem luta... Sonho que é só sonho não vira realidade. É isso que nós queríamos deixar a todos vocês, que se juntem a nós, se juntem às autoridades, se juntem aos companheiros, para que, numa só voz, possamos reivindicar, dentro dos mais altos e dignos preceitos constitucionais, para que possamos, dentro em breve, termos o apito do sonho desse louco, desse querido e amado louco, aqui na Capital mato-grossense.

Muito obrigado. Era isso que tínhamos a dizer (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Gostaríamos de passar a palavra ao Presidente da FERRONORTE, Sr. Elias David Nigri.

O SR. ELIAS DAVID NIGRI - Obrigado. Bom-dia a todos!

A hospitalidade cuiabana, já a experimentei ontem. Eu não comi a cabeça do pacu, ainda não, para poder voltar, mas quero agradecer a hospitalidade, o convite formulado pelas lideranças locais, Deputado Campos Neto, Deputada Verinha Araújo, Deputado João Malheiros.

Cumprimento todas as autoridades locais, o Dr. Alexandre César, representando o Ministério da Integração, parceiro fundamental nesse empreendimento, e demais autoridades aqui presentes.

As lideranças atuais já estão consolidadas, estão aqui na Mesa. O mais importante é ver as lideranças futuras, é ver essa platéia, representada pelos estudantes do Colégio Salesiano, do Colégio Master. Tem vestibulando aí. Não sei se são só camisetas, mas esse é o futuro, nós estamos falando de futuro.

É importante nós termos noção do que acontece aqui hoje. Vamos refletir um pouquinho: que valores aparecem aqui? Nós estamos falando de ideais, de sonhos, de idéias como a do Senador Vuolo. Estamos falando de família, estamos falando de luta, trabalho, produção. São com esses valores que se constrói uma nação, são com esses valores que se faz um país.

A Sr^a Leide não está aqui hoje. Eu pensei que ela estivesse aqui presente, mas eu sei e entendo muito bem que ela ficaria emocionada, porque aquele vídeo do Senador Vuolo é impressionante, é um projeto de um país, o que nós vimos ali é um projeto de uma nação.

Que país é esse? Que país é esse que nós queremos construir? Cabe a cada um de nós, isso não se delega, essa é a responsabilidade de todos, essa participação é de cada um. Todos nós temos que estar empreendidos, quer dizer, lutando por esse mesmo ideal. Vamos falar, nós estamos falando que país é esse, nós estamos falando da agricultura. É um país que tem claramente uma vocação agrícola. Isso representa o quê? Representa a produção, exportação, divisas. Então, nós precisamos ser fortes, a concorrência, como o Dr. Alexandre mostrou, é muito forte lá fora. Nós estamos brigando com pessoas que têm o dobro do nosso tamanho. Então, nós precisamos nos unir e lutar por esses ideais.

Não preciso falar mais de transporte. Transporte é desenvolvimento. Transporte, como muito bem falou o Dr. Alexandre, é integração, é através do transporte que se integra. E na vida nós temos que ter em mente nunca perder o rumo. Qual o rumo, no nosso caso, da ferrovia? Nós saímos, construímos a ponte, chegamos a Alto Taquari, Alto Araguaia e o nosso rumo é Cuiabá. Então, esse compromisso está aqui assumido (PALMAS).

Eu queria, só para finalizar, pedir os meus colegas aqui o Marcos para fazer uma ligeira apresentação do estado em que se encontra... Eu queria fazer uma referência à dupla Nico e Lau aqui (PALMAS), mas nós vamos ter uma dupla mais importante que vocês, que é a dupla EIA/RIMA, que nós vamos conseguir em muito breve.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Então, aqui eu reforço o compromisso, a luta e o empenho de batalhar por ele. Temos aqui representantes do Governo Federal, do IBAMA, e eu tenho certeza, porque eu não acredito em dificuldades, eu acredito em perseverança, se nós estivermos juntos, nós chegaremos lá (PALMAS).

Eu vou pedir então ao Marcos que faça uma ligeira apresentação do estado em que se encontra o projeto.

O SR. MARCOS PAVARINI - Bom-dia a todos.

O que nós vamos fazer nessa apresentação é dar uma visão geral sobre o licenciamento, o histórico dele, como ele está e quais são os próximos passos para se chegar a Cuiabá.

Só para lembrar, eu sou Marcos Pavarini, Gerente de Meio Ambiente da FERRONORTE, a parte que cuida operacionalmente disso (PALMAS).

Bem, o licenciamento começou sendo feito pelo Secretário de Meio Ambiente do Mato Grosso do Sul. Até 96 foi licenciado o trecho de Aparecida do Tabuado, que é logo depois da ponte, até o Chapadão do Sul. Chapadão do Sul recebeu até a licença de instalação.

Em 96, o IBAMA assume esse licenciamento. Em 94 foi contratado o estudo DIEESE naquela FERRONORTE, foi concluído no final de 95 e início de 96, e foi em seguida apresentado ao IBAMA.

Esse EIA/RIMA compreende todo o traçado dentro do Estado de Mato Grosso, desde a divisa até Cuiabá. Então, quer dizer, essa dupla EIA/RIMA já foi apresentada, está no IBAMA. Quer dizer, já foi elaborado. E foi em seguida solicitada a Licença Prévia entre Chapadão do Sul até Cuiabá, quer dizer, compreendendo todo o traçado necessário para se chegar até aqui.

Parte desse processo: a Licença Prévia - só como um preâmbulo - serve para você depois qualificar a viabilidade ambiental do projeto. A partir disso você vai a campo efetivamente definir o traçado. Depois, com a Licença de Instalação, começa-se a construção. Dentro do processo de avaliação do EIA/RIMA foram feitas duas audiências públicas, uma em Costa Rica/MS e outra em Cuiabá, realizadas em fevereiro de 98. Dessa discussão, a LP - Licença Prévia foi concedida entre Chapadão do Sul e Rondonópolis. Por que Rondonópolis? Por que parou em Rondonópolis? Foram apresentadas ao IBAMA três alternativas de traçado entre Alto Araguaia e Cuiabá, sendo que no EIA/RIMA foi considerado o Corredor Sul Melhorado - que vamos ver em seguida, no próprio *slide* vai aparecer todo o traçado -, que apresentava os menores impactos socioambientais e as melhores condições técnicas de construção e operação. Esse Corredor Sul Melhorado é o traçado original.

Aqui nós temos a ponte, o terminal de Chapadão do Sul, Alto Taquari e Alto Araguaia. Esse trecho já está em operação, nós já temos Licença de Operação dele. Daqui até Rondonópolis, nós já temos a Licença de Instalação, nós já estamos autorizados a construir. O próximo trecho, o que está sendo discutido seria daqui até Cuiabá. Esse trecho já tem EIA/RIMA, a Licença Prévia foi solicitada, mas foi concedida somente até aqui. Então, seria mais para vermos os passos que vão ser necessários para continuar tocando esse licenciamento.

Esse traçado passa nas imediações de uma área indígena, na Teresa Cristina. Por passar perto dessa área indígena foram feitos alguns questionamentos e foram propostas outras alternativas de traçado para afastar um pouco da área indígena. Mas o empreendimento precisava continuar. Então, para que isso não ficasse parado discutindo, foi dada a Licença Prévia até Rondonópolis, até lá não tinha nenhum impedimento, nós poderíamos tocar o empreendimento até lá sem nenhum questionamento. O futuro, depois nós discutiríamos. Então, ficamos em Rondonópolis por esse motivo.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Como mostrei no quadro anterior, nós ainda temos duas Licenças de Operação que vai de Aparecida do Tabuado até Alto Araguaia e a Licença de Instalação entre Alto Araguaia e Rondonópolis.

Quais são os próximos passos para chegar a Cuiabá? O primeiro seria consolidar a construção até Rondonópolis; o segundo, solicitar em paralelo a licença prévia no IBAMA para o trecho Rondonópolis/Cuiabá. Isso implica rever o EIA/RIMA que já foi apresentado, já foi elaborado. É necessário ser revisto dentro desse EIA/RIMA. Quer dizer, não é construir um novo EIA/RIMA, e sim rever e atualizar aquilo que está lá. É um processo mais simples do que a construção de um novo EIA/RIMA, como eu mostrei no começo, e que foi mais de um ano para ser elaborado. E por último, viabilizar a implantação do trecho Rondonópolis/Cuiabá.

Era isso. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Com a palavra, o Sr. Hugo José Scheuer Werle, representante do IBAMA.

O SR. HUGO JOSÉ SCHEUER WERLE - Bom-dia a todos!

Na pessoa da Deputada Verinha Araújo e do Deputado Campos Neto, cumprimento a Mesa; cumprimento os filhos do empreendedor do projeto, Francisco e Vicente; os alunos aqui presentes, senhoras e senhores.

Eu gostaria que vocês tivessem claro que isso é tido como um momento histórico, porque quando vocês estiverem se formando, fazendo a faculdade, vocês talvez ainda estarão ouvindo falar da vinda da ferrovia para Mato Grosso, para Cuiabá, particularmente, porque em Mato Grosso ela já está. Parece-me que as coisas não são tão simples e precisam de uma decisão bem objetiva por conta da própria diretoria da ferrovia.

Na condição de gerente do IBAMA, o IBAMA é o responsável pelo licenciamento da obra. Nós estamos empenhados e radicados aqui em Mato Grosso como cidadão que acredita que Cuiabá é necessariamente o ponto de chegada, um ponto de entroncamento da ferrovia, um ponto crucial para que se justifique a existência da ferrovia, nós entendemos que essa é uma luta que deve ser constante e persistente. Mas como foi posto aqui pelos que me antecederam, particularmente o responsável pela questão da explanação sobre a Licença de Operação, Licença Prévia e Licença de Instalação, nos dando um breve relato, nós temos a colocar que cabe ainda, por parte da própria diretoria da ferrovia, uma definição mais exata do traçado que deseja fazer com relação a Rondonópolis e Cuiabá. Nós entendemos que a própria ferrovia ainda não fez a sua opção. Acho que se tem um compromisso de que ela deve chegar a Cuiabá, é importante que de fato haja uma manifestação inequívoca sobre qual é o trajeto. Enquanto isso não ocorrer, nós ficamos na expectativa.

O licenciamento prévio foi solicitado de Aparecida do Tabuado até Cuiabá. Em função dos problemas quanto à transposição ou ao contorno da área indígena no Município de Santo Antônio/Rondonópolis, foi concedida apenas o licenciamento prévio até Rondonópolis. Posteriormente, a Licença de Operação ocorreu até Alto Araguaia, inclusive alguns quilômetros para cá de Alto Araguaia. Por outro lado, resta ainda, e pelas informações que nós obtivemos, solicitar efetivamente o licenciamento prévio e o traçado mais preciso e exato do percurso da ferrovia.

Então, eu aqui hipoteco a minha solidariedade e o meu empenho no sentido de que o IBAMA, através da gerência de Mato Grosso, fará de tudo no sentido de viabilizar recursos para que possa ser feito o acompanhamento das atividades atinentes ao IBAMA, como vocês sabem, muitas vezes por parte de um órgão federal isso é muito difícil. Nesse sentido nós hipotecamos apoio solidariamente à efetiva implantação da ferrovia. Por outro lado, nós devemos deixar claro para a sociedade qual é exatamente o percurso, a direção que a ferrovia irá se deslocar, por onde irá

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

se deslocar de Rondonópolis até Cuiabá. Os informes aí, enquanto estudioso e pesquisador e não mais como gerente do IBAMA, se é que podemos nos desvestir disso, os informes que nos chegam é que talvez possa não ser economicamente viável passar a fazer o contorno da área tampão, em torno da Reserva Indígena Teresa Cristina, porque ficaria uma ferrovia elevada, com bastantes obras de arte, e que haveria a possibilidade de uma mudança de rota, não necessariamente fugindo de Cuiabá, mas passando por outros setores, talvez pela serra, passando por Dom Aquino. É claro que essa não é uma decisão que nos compete, mas nós ficamos na expectativa de uma decisão, por parte da própria FERRONORTE. Isso é uma questão.

Por outro lado, existe também o passivo ambiental, que é a FERROBAM, que a FERRONORTE tem com relação ao IBAMA. É um problema sério que deve ser alvo de uma atenção toda especial por parte dos diretores da empresa permissionária. Nós temos, enquanto diretoria de Unidades de Conservação em Brasília e gerência daqui, toda a preocupação no sentido de que efetivamente se cumpram as questões colocadas. Acho que para Mato Grosso será uma redenção, muito mais do que qualquer outro empreendimento, na medida em que ambientalmente é muito melhor, é muito mais adequado, economicamente, sem comentários, como todos os que me antecederam já falaram.

E nós estamos aqui presente, mais uma vez, para dizer que no que depender do IBAMA, da gerência local, o projeto não parará. Obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Com a palavra, o Sr. Elias David Nigri.

O SR. ELIAS DAVID NIGRI - Bom eu vou pedir licença a vocês. Eu só estou aqui presente por um esforço muito grande de estar junto de vocês nisso. Eu vou precisar me ausentar agora, porque tenho de retornar a São Paulo para alguns compromissos muito importantes com relação a nossa ferrovia.

Eu só queria tranquilizar o órgão ambiental. Nós sabemos das dificuldades, o que nós estamos propondo é para estarmos juntos. Está aqui o Diretor de Engenharia presente, para sentar com vocês e procurar um caminho.

Sabemos dos passivos, sabemos das dificuldades e sabemos que temos que trabalhar na busca de uma solução.

Eu queria também um compromisso da Deputada Verinha Araújo, para que o escoamento da safra da soja de Mato Grosso seja através exclusivamente da FERRONORTE. A Vitória/Minas já está muito bem suprida com minério. Muito obrigado a todos!

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Com a palavra, o Sr. Vicente Vuolo Filho, só para uma colocação ao Sr. Elias David Nigri.

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - Perdoe-me, em primeiro lugar, Deputado Campos Neto, de quebrar o protocolo, apesar de estar inscrito, mas é muito importante a presença do Sr. Elias, que está sendo muito bem recebido pelo cuiabano, que, aliás, em matéria de hospitalidade, o senhor não encontrará igual. Eu só lamento o senhor não ter comido a cabeça do pacu. E aí a minha preocupação, porque eu preciso que o senhor me responda alguns questionamentos.

Eu sofri muito com o meu pai. Como filho mais velho, acompanho há mais de vinte e seis anos. O meu pai foi vítima de dois infortúnios: o câncer de Pancoast, que foi curado graças aos bons médicos brasileiros, em 1982, quando era senador. Enquanto um Presidente do regime militar iria fazer ponte de safena, em Cleveland, ele foi curado no Brasil. E, posteriormente, nos últimos anos de vida, não resistiu, mas continuou lutando até os seus últimos anos de vida.

Eu queria pedir, Sr. Presidente, em respeito à história da ferrovia. Nós ouvimos, aqui, do Gerente Executivo do IBAMA, Professor Hugo, que não existe nenhum documento do traçado da ferrovia até Cuiabá, solicitado pela FERRONORTE. É uma grande preocupação, porque

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

mesmo que a ferrovia seja feita por etapas nada impede... Isso já deveria ter sido feito há muito tempo.

Eu não vou aqui ficar chateado, mesmo porque eu sou católico, não guardo ódio, não faço nada com ódio, mas agora eu entendo bem por que os diretores anteriores da FERRONORTE procuraram omitir a história da ferrovia.

Se vocês, estudantes, andarem daqui a Alto Taquari, há uma lei aprovada por esta Casa, de autoria do Deputado Wilson Santos, e votada por vários Parlamentares, foi aprovada por unanimidade, Lei nº 7.027, que denomina a Ferrovia Vicente Vuolo, e não tem uma placa constando. Não existe sequer um documento, um encarte da FERRONORTE que conte a história que vocês viram aqui. O Senador Vicente Vuolo não foi convidado para inauguração da ponte rodoferroviária. Vocês, estudantes, não sabiam! Sabem com quem ele comemorou? Sabem por que ele não foi convidado? Porque ele criticou a paralisação da ponte por mais de dois anos, sem nenhuma justificativa.

E ele contou com o apoio, após a mobilização, do Ministério de Transportes, junto ao Presidente da República, encontro dos três Governadores, mais de cinco mil pessoas no local, Comissão Mista do Congresso, Câmara e Senado para ver se tinha alguma irregularidade na ponte. Não! Simplesmente, o Governo FHC tinha cortado os recursos para terminar uma obra que estava 70% concluída. E o Senador Vuolo como um palhaço, único, gritando, e não encontrava um Parlamentar: Essa obra não pode parar. Se essa obra parar, acabou-se FERRONORTE, não tem nada. Sem ponte não tem FERRONORTE, não tem ferrovia para Cuiabá! Os trilhos da ex-Araraquarense, da FEPASA, tem que passar pelo rio. De onde estava, apareceu Gilney Viana, após Vicente Vuolo fazer aquele manifesto que não teria grande repercussão, e disse que paralisar a ponte era crime doloso. O Partido dos Trabalhadores, o Gilney Viana leu no Congresso Nacional, abraçou a causa, andou de ônibus, aqui está a imprensa, quantos foram com ele, na poeira, na MT-100, que é outra história para mostrar que ele não queria só a ferrovia, mas o intermodal, a ferrovia. E, por isso, dois dias depois, o Presidente Fernando Henrique Cardoso incluiu no Programa Brasil e Ação e a obra foi concluída.

Enquanto não somos convidados para nenhuma inauguração, para subir no palanque, como aconteceu com a diretoria da FERRONORTE, no último dia 06, quando o Presidente Lula esteve aqui, fui convidado pela Presidência da República, não pela Diretoria da FERRONORTE. Enquanto isso, lá no reinício das obras da ponte, o grande Mário Covas, que também a Diretoria... E o meu pai não foi porque não queria cumprimentar o José Serra, e lá o grande Mário Covas nos colocou, para abrir a solenidade, o dizer à população de São Paulo que essa ponte era uma luta do Senador Vuolo.

Não quero aparecer, não sou candidato, mesmo porque não preciso de mandato para lutar pelo meu Estado, estou fazendo isso em Brasília, junto com a Senadora Serys Slhessarenko, com muito amor e patriotismo, eu só quero, Sr. Presidente, respeito e quero ver no papel quando vai ser mandado aqui para o professor Hugo, para o ex-Deputado Gilney Viana lá, porque apoio não falta. O Governo Lula está aí para regatar uma dívida no setor de transporte no País.

Então, Sr. Presidente, quando se fala em Vuolo, se fala em Cuiabá. Aqui está a Dona Lila Brunini, que representa o pioneirismo da comunicação em Mato Grosso, a primeira rádio, a Rádio A Voz do Oeste de Cuiabá, que foi fundada há 70 anos. Aqui o documento que vai para o memorial que será construído aqui em Cuiabá, contando toda a história da ferrovia, mas virou um complexo cultural, para que não seja só um Memorial do Senador Vuolo, para que tenha um teatro de ponta, cinemas culturais, área de alimentação, para que seja um espaço permanente, para que não

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

esqueçamos a nossa história. Nesta semana o Banco do Brasil, do qual ele foi funcionário e honrou a República, confirmou a grande participação, inclusive no gerenciamento desse complexo cultural para incluir Cuiabá nos grandes circuitos de eventos nacionais e internacionais.

Vuolo honrou a República, honrou esta Casa, Cuiabá, e por isso o amor que aqui está. É preciso que saibam dessa história, porque nós sofremos juntos. Nesta Assembléia Legislativa, onde ele foi Deputado duas vezes, aliás, o terreno desta Casa foi doado quando ele era Prefeito. Aqui ele veio armado uma única vez na vida, Sr. Presidente, nem como chefe de polícia que ele foi ou como Secretário de Segurança do Estado, ele andou armado. Escreveu o jornalista e Senador Antero Paes de Barros, que presenciou: “1958 - ele sabia que aqui seria apresentado um projeto para mudar a Capital do Estado para Campo Grande. Ele pegou o revólver colocou da cintura, pediu uma questão de ordem, no meio da Sessão, e disse: ‘Sei que um deputado do Mato Grosso do Sul vai apresentar um projeto aqui, hoje, para mudar a Capital do Estado, quero dizer a este deputado e ao plenário que se esse projeto for apresentado, irei rasgá-lo na sua frente, e pronto para qualquer consequência’”. Não foi apresentado. Fizeram Mato Grosso do Sul, Campo Grande.

Mas a história não pode ser apagada. O Conselheiro Ary Campos, que foi Prefeito de Várzea Grande e Deputado por três vezes, faz parte da história de Várzea Grande, e o senhor como filho, promove esta Audiência Pública, que foi provocada lá nos trilhos, não quero me alongar, pela Vereadora Enelinda Scala. Ao não convidar nem citar o nome, a diretoria da FERRONORTE, no dia da Audiência Pública... O Presidente Lula inclusive ficou constrangido. O que está acontecendo? É porque, omitindo a história de Vuolo de Cuiabá, a ferrovia poderia ser desviada, a diretoria poderia levar para onde quisesse a ferrovia. A Vereadora Enelinda Scala disse na frente do Presidente Lula e na frente do Presidente da FERRONORTE, “Hoje, eu estou representando a Câmara Municipal de Cuiabá e o senhor será convocado para dar explicações”.

O Presidente anterior veio aqui? Não. Mandou representante? Não. E agora, com o novo Presidente, Dr. Elias Nigri, que está aqui, prometendo a todos os presentes, a imprensa, mais, uma vez, a quarta diretoria da FERRONORTE, que será apresentada a solicitação de audiência...

O Sr. Elias Nigri - Eu preciso pedir licença, porque senão eu vou perder o vôo, mas eu prometo que eu venho comer a cabeça do pacu aqui (PALMAS). Deixa-me falar mais uma coisa, eu entendo e respeito de mais o passado, eu cresci assim, respeitando muito o passado, agora, eu proponho uma agenda positiva, vamos construir esse futuro junto. Eu renovo o meu compromisso aqui e agora (PALMAS), junto com você. Muito obrigado.

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - Era isso que nós gostaríamos de ouvir.

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Convidamos o Sr. Sérgio Ricardo de Freitas, Diretor de Administração, que vai ser responsável por qualquer colocação.

Continua com a palavra o Sr. Vicente Vuolo Filho.

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - Eu não poderia...

O Sr. Marco Aurélio - Só uma questão de ordem. Só para testemunhar e memorizar uma frase do Senador Vicente Vuolo. Sr. Presidente, ouve só essa para Vossa Excelência escutar e gravar.

Eu sou ex-vereador de Alto Araguaia. Tive três mandatos e acompanhei a primeira reunião em Rubinéia, São Paulo. E o Senador Vicente Vuolo disse na reunião: “Vou tomar café, vou almoçar, vou jantar ferrovia, mas ela vai chegar em Cuiabá”. Se o senhor não comeu cabeça de pacu, convoque a população cuiabana para que tome café, almoce e jante ferrovia, mas vamos lutar para que ela cheque a Cuiabá. Obrigado. É isso aí (PALMAS).

(NESTE MOMENTO, OS PARTICIPANTES MANIFESTAM-SE: “EIA/RIMA já!”.)

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - Então, nós estamos contando aqui, porque tudo isso está sendo escrito no livro da história da ferrovia que nós estamos finalizando, e que agora o Presidente José Sarney autorizou a impressão pelo Senado Federal para que nós possamos distribuir nas escolas. Também estaremos produzindo um CD, um filme para deixar a Mato Grosso toda essa história.

Eu queria agradecer aqui a presença, e não poderia deixar de maneira nenhuma, se eu fosse citar todos levaria muito tempo, mas é muito importante, têm pessoas aqui como José Antônio Lemos que sempre foi naquele momento difícil quando da mudança do traçado, na Audiência Pública, e repito aqui Dr. Sérgio Ricardo, que foi também não muito bem organizada, porque a Audiência Pública para discutir o traçado para Cuiabá serviu para ser mais um testemunho contra o traçado até Cuiabá, por causa da questão da colônia indígena Teresa Cristina. Isso que nós estamos falando tem um precedente. Ninguém está chutando aqui, tudo isso é história.

O ex-Presidente da FERRONORTE, Antônio Marciel Neto, que hoje é o Presidente da Ford, aproveitou a decisão e o impasse com relação à colônia indígena Teresa Cristina para apresentar uma alternativa: “Já que não pode descer passando pela colônia indígena Teresa Cristina, vamos desviar por cima de Rondonópolis e Primavera e não vamos passar em Cuiabá. Não somos nós, é a colônia indígena que não quer!”

Ora, a questão da colônia indígena Teresa Cristina é um problema local. Se os índios não querem que passe por ali, é um direito, desvia-se, como aconteceu no Chapadão do Sul, com o Parque das Emas. Não queria, teve que aumentar lá, porque passava tantos quilômetros e o barulho ia matar os pássaros. Puxa mais para cá! Não pode! Vai para lá. O Dr. Sérgio esteve conosco em Alto Taquari naquele debate, naquela Audiência Pública, onde essa questão foi resolvida. Tudo se resolve com diálogo, conversando. Então, não é motivo! Aí vem o Presidente Nelson Bastos e segue a mesma orientação. Então, não existe - vocês viram aí - nada de concreto e o primeiro passo, isso não significa que a ferrovia não virá a Cuiabá, porque aqui está o Ministério Público, aqui está a OAB, aqui está o IBAMA. Inclusive, eu conversei pessoalmente com o Dr. Pedro Taques, que é favorável a esse traçado por Cuiabá. E, lamento por não estar aqui, mas se for procurado irá dar essas informações.

Eu gostaria de pedir agora à nova direção do Dr. Elias Nigri, que mostrou aqui ser uma pessoa humilde, uma pessoa que parece que simpatizou bem com Cuiabá, apesar de não ter comido a cabeça de pacu ainda, mas ainda vai comer. Então, eu espero, mas só vou acreditar nisso com um fato concreto. Eu não tenho cabelo branco ainda, mas não sou mais criança. Está certo? Acompanhei e sofri isso. Estou cansado de conversa fiada! Não adianta! Não confunda a hospitalidade do cuiabano com a subserviência. Nós não vamos abaixar cabeça para ninguém. Eu e meu pai nunca aderimos à política do puxa-saquismo. Está certo? Então, nós não vamos admitir o que estão fazendo, o que estavam fazendo com Cuiabá. Ela precisa, pelos dados, mais do que qualquer outra cidade, de emprego. E onde vocês vão trabalhar? A cidade precisa gerar emprego e a ferrovia é essencial para Cuiabá.

Então, eu sugiro, Dr. Sérgio, que nós façamos algumas ações conjuntas. Por exemplo, vamos incluir um *marketing* da FERRONORTE que não existe. Quando foi inaugurada a ponte rodoferroviária, o Boris Casoy anunciou: “Foi inaugurada uma ponte sobre o rio Paraná”, quando se trata da maior obra da América Latina! Cinquenta metros de lâminas de água, três mil e setecentos metros, uma ponte das mais modernas do mundo, rodoferroviária. Essa ferrovia é a mais moderna do mundo, mas é uma ferrovia que não é feita só de dormente de concreto, de bitola larga, e aqui lembra o Coronel Meirelles: “Essa ferrovia tem vida, tem alma, está sendo construída com a participação popular”. Foi uma mobilização da AMOP - Associação dos Municípios do Oeste

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Paulista, do bolsão de Mato Grosso do Sul, de Mato Grosso, aqui estão representantes de Alto Araguaia, como poderiam vir quantos aqui... Por isso essa história tem que ser contada para essa geração que não sabe, mas no Congresso nacional, no espaço cultural da Câmara, no espaço cultural do Senado. Vamos ao Ministério dos Transportes, está aqui o Dr. Divino Moraes Coelho representando o Ministro, todo mundo procurando. O apoio é geral. E a ferrovia não é de uma pessoa, ela é do povo. É um sonho de Euclides da Cunha, mas onde é que está isso? Será que o Ministro dos Transportes sabe?

Então, eu gostaria, como voluntário, somar aqui, Deputado Campos Neto, a Vossa Excelência.

A minha querida Deputada Verinha Araújo, que eu estou muito feliz porque Vossa Excelência estudou o projeto, procurou saber, tem conhecimento e pode mais do que nunca como representante de Cuiabá, defender esta causa.

Então, eu quero agradecer o meu partido que tem dado todo apoio, o Presidente do Partido, Alexandre César, que está representando a Secretaria do Centro-Oeste, que mudou a forma de administrar, porque não é só o grandão agora que vai ter direito ao FCO, não tenho nada contra, mas o cara tem que comprovar capital, pegar vinte milhões e não gerar nenhum emprego! Só essas pessoas tinham acesso ao FCO, hoje o pequeno e o médio têm direito.

A Vereadora Enelinda Scala, por sua coragem de convocar, provocar essa reunião, de estar atenta, o meu carinho especial.

A Senadora Serys Slhessarenko que eu represento, que teve a coragem de entregar o dossiê junto comigo ao Presidente do Conselho de Administração, Dr. Guilherme, mostrando o desmando do ex-Presidente, Dr. Nelson Bastos, que era um inimigo de Cuiabá, que nós íamos pedir, se ele continuasse, uma moção de repúdio, de indignação contra o que ele estava fazendo contra Cuiabá. Eu espero dessa nova administração que realmente nós saíamos daqui irmanados, sensibilizados, falando a mesma língua. E fique tranqüilo, aqueles lá de Primavera do Leste, de Barra do Garças, de outros municípios, o desejo é levar essa ferrovia para todo lugar, o importante é chegar em Cuiabá, porque aqui é o centro geodésico da América Latina. Não é, Paulão, Secretário do nosso Partido. Aqui está o Centro Geodésico da América do Sul, aqui do lado da Assembléia Legislativa. Só quero respeito. Ouviu, mano? Parabéns. Eu tenho certeza de que o pai está orgulhoso, lá de cima, pelo que você vem fazendo aqui na Prefeitura de Cuiabá, honrando o nome, mas honrando a cidade, as tradições. Parabéns pela palestra.

Conte, Dr. Sérgio, conosco nessa luta para trazer o quanto antes essa ferrovia aqui em Cuiabá, para que nós possamos fazer uma grande festa comemorativa. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Voltamos a repetir, mais uma vez, que aqueles que quiserem fazer alguma interpelação que façam inscrição junto à Mesa.

Passamos a palavra ao Dr. Oclécio Garrucho, representando a OAB, secção Mato Grosso.

O SR. OCLÉCIO GARRUCHO - Bom-dia a todos!

Deputado Campos Neto, Secretário Francisco Vuolo, demais membros da Mesa, Vereadora Chica Nunes, Vereadora Enelinda Scala, estudantes, representantes do comércio, representantes das indústrias, senhores e senhoras:

Estou aqui representando o Presidente Ussiel Tavares, que está em viagem, mas pediu-me que trouxesse a mensagem de um projeto que nós temos lá na Ordem dos Advogados, que é a ferrovia para Cuiabá. Nós estamos integrados indireta e hoje diretamente integrados a esse projeto ferrovia para Cuiabá.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Ouvi atentamente o seu pronunciamento, Francisco Vuolo, de muita profundidade, sobre a história da ferrovia, e do Vuolinho também, que mostra a preocupação de mais uma vez nós ficarmos fora da lei. Eu digo fora da lei porque é lei, a ferrovia em Cuiabá é lei.

Por isso mesmo é que o pensamento, a mensagem da Ordem dos Advogados do Brasil seccional Mato Grosso é a seguinte: temos que fazer valer a lei, projeto do saudoso e querido Senador Vicente Vuolo, que conheci aqui em Cuiabá, quando voltei às minhas origens aqui em Mato Grosso e vim trabalhar aqui nesta Assembléia Legislativa. Aposentei-me aqui no cargo de Consultor Jurídico e com muita honra faz parte do meu currículo. Foram áureos tempos, tempos felizes em que vivi aqui no Poder Legislativo. Não posso esquecer esse momento, e aqui estou de forma sensibilizada, Deputada Verinha Araújo. E o nosso pensamento vai mais longe. E peço, não numa medida de força, mas para fazer valer a lei temos que chamar para fazer parte deste movimento os Ministérios Públicos, estadual e federal, porque envolvem em todo trajeto, têm em todo o projeto terras públicas, tantas as estaduais como as federais, e recursos do Poder Público.

Portanto, a importância da presença do Ministério Público, não como medida de força - porque eu entendo que não vai precisar, que não vai haver essa necessidade. A preocupação que você trouxe aqui é constante. Eu sei que você vem lutando há muitos anos a respeito disso, mas nós não podemos ficar de fora desse traçado.

A ferrovia tem que vir de forma imediata para Cuiabá. Já foi aqui amplamente exposto por você, Francisco, a necessidade dessa ferrovia aqui em Mato Grosso, e a Ordem dos Advogados do Brasil está irmanada a partir de hoje neste movimento. Contem conosco, com essa caixa de ressonância, porque a Ordem também é uma caixa de ressonância dos anseios da população.

E aqui eu quero trazer o nosso apoio. Vamos chamar sim, vamos pedir, não como pedida de força ao Ministério Público, mas é necessário fazer parte desse movimento o Ministério Público Estadual e o Ministério Público Federal.

Muito obrigado, senhores (PALMAS).

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Com a palavra, o Sr. Severino Rezende, Diretor de Engenharia da FERRONORTE.

Depois falará a Vereadora Enelinda Scala, representando a Câmara Municipal de Cuiabá.

O SR. SEVERINO REZENDE - Eu sou Diretor de Engenharia da FERRONORTE há quatro anos. Antes de ser Diretor de Engenharia da FERRONORTE eu fui engenheiro militante em projetos de construção de rodovias e ferrovias. Já estou nesse *metier* há trinta e cinco anos. No início da minha carreira, eu, como engenheiro projetista, fiz o projeto da rodovia de Jaciara a Cáceres quando ela foi pavimentada em 1972, 1973. Residi aqui, em Cuiabá, esse período todo. Depois, desenvolvi vários projetos. Tive uma firma de consultoria. O Dr. Divino conhece bem o trabalho da minha empresa de engenharia aqui no Estado. Fizemos estudos de viabilidade de quase toda malha rodoviária do Estado, fizemos o projeto de gerenciamento de quase a metade das obras das rodovias estaduais. Diretamente, eu projetei e acompanhei a construção da estrada de Poconé a Porto Cercado. A pavimentação da estrada de acesso a Santo Antônio do Leverger foi gerenciada e projetada pela firma de consultoria na qual eu trabalhava. E assim vai.

O Coronel Meirelles precisou do trabalho da firma de engenharia na qual eu trabalhava. Eu fiz sondagens para definir as pontes sobre os rios, desde Arinos até Teles Pires. Então, quer dizer, eu tenho uma ligação forte com o Estado como pessoa e como profissional.

Desde que fui trabalhar na FERRONORTE, eu sou responsável pela questão ambiental e pela definição das soluções de traçado da ferrovia.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Eu gostaria de fazer um esclarecimento, porque transpareceu que houve uma posição irresponsável da minha empresa, independente das direções que exerceram suas funções. Na verdade, existe, sim, um traçado dessa ferrovia até Cuiabá. Esse traçado, eu vou pedir ao Dr. Divino que pessoalmente obtenha no Ministério dos Transportes, porque esse traçado está aprovado até Cuiabá pela diretriz que recomendamos no nosso EIA/RIMA. Ou seja, o traçado que está aprovado, apresentado no Ministério dos Transportes, é este aqui, que é o que elegeram como traçado original. Se não existisse um traçado original, não existiria traçado nenhum. Então, eu acho que tem que esclarecer muito bem isso. A FERRONORTE tem um traçado, sim, aprovado no Ministério dos Transportes. Esse traçado não foi aprovado numa Audiência Pública para obtenção de uma licença prévia com base no EIA/RIMA que apresentamos. Podemos ter culpa pela qualidade desse trabalho que apresentamos em forma de EIA/RIMA para uma Audiência Pública. Podemos, sim, ter culpa pela qualidade desse trabalho. Entretanto, quando se fala que a FERRONORTE propôs um outro traçado que também chegaria a Cuiabá, que não seria uma alternativa recomendável, não recomendável, isso resultou da necessidade, Vicente Vuolo, de nós mostrarmos que não existe um caminho para chegar a Cuiabá e para permitir que se obtivesse uma licença para, de fato, detalhar um projeto de engenharia dessa ferrovia.

O que vocês precisam entender é que quando fazemos um EIA/RIMA, nós temos o que chamamos de estudo traçado, que é feito em cima de elementos cartográficos, é feito sobre fotos aéreas, reconhecimentos a distância. Nós não somos facultados a pisar no terreno, fazer sondagens geotecnológicas, pesquisas geotécnicas, levantamentos topográficos por terra, não podemos cortar uma única planta, não podemos afetar em nada o meio ambiente quando fazemos um estudo prévio para obter a tal da licença prévia. Essa licença prévia é que nos faculta ir ao terreno e detalhar um projeto de engenharia. Entendeu? Então, o que acontece com a FERRONORTE? A FERRONORTE já estaria parada há muito tempo se ela não tivesse mostrado que existem várias alternativas para Rondonópolis, que lhe permitisse detalhar o projeto de Chapadão do Sul até Rondonópolis. Senão nós estaríamos parados lá em Chapadão, ou seja, no Estado de Mato Grosso do Sul. Esse é só para efeito de entendimento.

Então, reenfatizando, nós temos, sim, um traçado. Esse traçado foi submetido ao Ministério dos Transportes e aprovado de acordo com o que determina o nosso contrato de concessão. Ele é exatamente o traçado original, que estamos aqui chamando de como tal. Tudo bem.

Em segundo lugar, este traçado foi comparado no relatório EIA/RIMA a diversas alternativas e recomendado por nós como o melhor, tanto ambiental, como tecnicamente, no sentido de custo de implantação, como operacionalmente, ou seja, maior eficiência operacional. Conseqüentemente, provavelmente, técnica e economicamente também melhor. Então, o nosso espírito é preservar e manter essa solução, para o bem da nossa empresa. Eu não estou falando aqui como um sonho, uma coisa, porque um sonho só se materializa se for viável, efetivo e nós temos clareza disso. Se quisermos fazer ferrovia por um outro traçado alternativo, ele vai ser muito mais oneroso, tecnicamente muito menos eficiente e conseqüentemente muito menos viável. Isso significa que esse sonho de uma outra alternativa é um sonho ainda muito mais distante. Para ele se viabilizar precisaria que a economia se expandisse muito mais. Então, o horizonte, vamos dizer assim, um ano ótimo de plantação ficaria para as calendas gregas. Então, o que nós queremos é esse traçado direto a Cuiabá e esse está formalmente apresentado ao Ministério dos Transportes (PALMAS).

A FERRONORTE nunca disse que tinha um outro traçado como seu desejo. Ela disse, sim, que existiam outros traçados como possibilidade. Então, eu trabalhei com o Dr. Nelson, com o Dr. Manoel Lopes, trabalhei com o Dr. Marcel como consultor e, em nenhum momento, a FERRONORTE se negou ou apresentou como sua proposta efetiva outra diretriz que não aquela que

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

está formalmente no Ministério dos Transportes. Era só esse o registro que eu queria fazer. Muito obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Nós temos mais uma inscrição, que é da Vereadora Enelinda e, em seguida, gostaríamos de já fechar os encaminhamentos, porque nós tivemos a oportunidade de ter conosco aqui a FERRONORTE hoje, com vários representantes e nós, já com a sinalização por parte do Dr. Elias David Nigri, haveremos de ter uma agenda, e essa agenda tem que sair hoje aqui para começarmos a trabalhar, porque se não trabalharmos, não abraçarmos a ferrovia não chegará a Cuiabá. Então, essa é a proposta. Assim que a Vereadora Enelinda Scala concluir nós passaremos para os encaminhamentos.

(O SR. VICENTE VUOLO FILHO FALA FORA DO MICROFONE - INAUDÍVEL.)

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Depois você faz uso da palavra.

Com a palavra, a Vereadora Enelinda Scala.

A SR^a ENELINDA SCALA - Bom-dia a todos.

Eu quero cumprimentar todas as autoridades da Mesa, na pessoa do Deputado Campos Neto, na pessoa da Deputada Verinha Araújo, do Dr. Sérgio Ricardo da FERRONORTE, com quem conversamos muito, e muito, para vir aqui, desde a nossa primeira audiência lá na Câmara Municipal, também do Deputado João Malheiros, tão querido que já se ausentou, e também da Vereadora Chica Nunes, que aqui está representando a nossa Mesa Diretora.

Cumprimento as autoridades e todos os presentes. Cumprimento todo esse povo bonito aqui, essa gente bonita, esses jovens. Cumprimento a família Vuolo, na pessoa do Vicentinho Vuolo e do Secretário Francisco Vuolo, queridos Vuolinhos, é assim que nós os chamamos, com tanto amor.

Todos falaram muito aqui do ponto de vista técnico, do ponto de vista econômico, sobre a importância da ferrovia para a nossa Capital, para a nosso Estado, do ponto de vista do desenvolvimento, para nós gerarmos empregos, rendas, enfim, vocês já falaram bastante.

Eu quero conversar com essa moçada que aqui está, tem bastante jovem ainda. Quero falar de sentimento, quero falar de sonho e quero falar de utopia. Então, como é que nós podemos começar?

Vocês, meus queridos jovens, as coisas, os sonhos começam em alguma cabeça. Alguém sonha com alguma coisa. Os sonhos e as utopias dão forças para a vida, para que nós possamos lutar.

Foi o que aconteceu, ao pensar nesse sonho da ferrovia, nós tivemos essa criatura maravilhosa, que eu tive a oportunidade, graças a Deus, de chegar perto dele, de ter a oportunidade de conhecer a sua paixão... Eu conheci a paixão do Senador Vicente Vuolo por esse sonho, pela ferrovia no Estado de Mato Grosso.

Eu quero contar a todos que quando cheguei a primeira vez aqui... Vai fazer trinta anos que eu vim embora para Mato Grosso, para também construir a minha vida aqui. Os meus filhos são todos cuiabanos. Eu sinto uma honra muito grande por isso. Eu vim de trem até Campo Grande; depois, eu peguei um carro e enfrentei aquele chão de costela de vaca desde Campo Grande até aqui. Olha, moçada, e ali eu fiquei: puxa, mas que pena, Capital... Não entrava na minha cabeça, naquela época, como a Capital não tinha trem, porque, do lado de lá, todas as Capitais tinham trem. Nós vamos para São Paulo, Rio de Janeiro, tudo de trem. Por que aqui não tinha trem? Eu queria chegar de trem aqui.

Quero dizer à família Vuolo e a toda sociedade mato-grossense da alegria que eu sinto de estar partilhando com a família Vuolo e com toda sociedade essa luta. Nesse sentido, nós descobrimos... Eu tive... Eu estou fazendo história ao chegar no Senador Vuolo, através do seu filho,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

o Vicentinho, porque ele era vereador e eu brigando por causa de uma rua no meu bairro. E nós fizemos amizade e ele lutou junto comigo por causa dessa rua, e ali ele me levou para a casa dele. Eu conheci o Senador Vicente Vuolo com toda a sua biblioteca. Mostrou-me tudo e depois para o ex-Deputado Gilney Viana. Nós conhecemos esse sonho do nosso querido Senador Vuolo.

Estamos felizes por estarmos juntos nesse processo. Agora, com um pouquinho mais de condições, porque hoje sou Vereadora. Então, minha gente, nessa história, há pouco tempo, como já foi relatada pelos dois irmãos, Vicente me telefona apaixonado como foi... E nós compreendemos a preocupação, porque estava um zunzunzum com essa ferrovia que não ia passar por aqui... Eu falei: Nossa Senhora, isso não pode acontecer. O que aconteceu? O Vicente organizou um documento que foi assinado por nossos Parlamentares e foi encaminhado ao Presidente Lula. Ele falou assim: “Professora Enelinda, mostra isso aí para os Vereadores”. O que eu fiz? Aquele documento já assinado, eu levei para a Câmara, e lá na Câmara todos os vinte e um Vereadores assinaram também. Está aqui. Já foi mostrada a carta. Depois eu falo da carta, apesar de já terem falado. Mas todos os Vereadores da Câmara assinaram esse documento a ser encaminhado para o Presidente Lula.

A Câmara que também muito me honrou fez a seguinte carta para o Presidente Lula, que eu passo a ler, porque isso faz parte da história.

“Ao Exmº Sr. Luiz Inácio Lula da Silva
Sr. Presidente,

Segue anexo documento reivindicatório, assinado pelas autoridades mato-grossenses e cuiabanas, Senadora Serys Silhessarenko, Deputado Federal Carlos Abicalil, Dr. Alexandre César, Presidente Regional do PT, Dr. Gilney Viana, Sr. Vicente Vuolo Filho e também pelos 21 Vereadores de Cuiabá, demonstrando a esperança e confiança em Vossa Excelência em dar continuidade nos trilhos da Ferrovia Vicente Vuolo até nossa Capital, tornando realidade o grande anseio da sociedade cuiabana e de seu idealizador, Senador Vicente Vuolo.

Na oportunidade, a Câmara Municipal se faz representar na pessoa da Vereadora Enelinda Scala, Líder da Bancada do PT.

Atenciosamente,
LUIZ MARINHO”

Então, para que toda sociedade saiba que a Câmara cuiabana entrou de corpo e alma, juntamente com toda sociedade mato-grossense, nessa luta, e agora estamos juntos aqui com a Assembléia Legislativa.

Se for necessário, Dr. Sérgio, nós vamos ao Congresso, como já foi falado na Audiência Pública da Câmara. Nós temos até uma audiência pública liderada pelos nossos Parlamentares, que pode ser até de todos eles, de todos os partidos, se é algo coletivo, de interesse do Estado, uma audiência pública com o Ministério dos Transportes para acabarmos de vez com esse receio desse tal de EIA/RIMA, de Rondonópolis e Cuiabá, para termos esse negócio o quanto antes, sem nenhum problema.

Então, diante disso, nós entregamos isso para o Presidente Lula, pessoalmente, lá em Rondonópolis, e depois nós fomos ao trem também. E eu com o Vicentinho lá no trem, o senhor sabe, não é? Nós estivemos juntos lá no trem. Nós andamos naquele trem e ali, meus companheirinhos. Vá falar da ferrovia para a turma... Eu com o Vicentinho... E lá nasceu, sim, a idéia de fazer a audiência pública na Câmara, para que nós pudéssemos estar conversando. É por isso que nós conversamos bastante, não é, Dr. Sérgio? Estou muito feliz por conhecê-lo e por estarmos juntos aqui neste momento.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Então, minha gente, fizemos essa audiência, e dessa audiência, como já foi apresentado pelo Francisco Vuolo, nasceu um documento elaborado pelo nosso querido José Lemos. Nós elaboramos em grupo, mais eles, a Vereadora só deu umas pitadinhas. Mas veja que o receio dessa coisa... Será que o Governador vai querer isso até Cuiabá e tal, esse receio... E como o pessoal falava muito em Diamantino, nós tínhamos um pouco de receio.

Então, nós fomos lá e pedimos para o Governador, a Câmara, os 21 Vereadores, Sr. Sérgio, os 21 Vereadores, nós fomos ao Governo do Estado e mostramos essa carta que os senhores receberam. Ele foi tão, vamos dizer assim, gente fina, que ele leu na hora a carta e disse assim: “Professora Enelinda, eu assino agora. Vou assinar. Eu quero os trilhos em Cuiabá, também de Cuiabá para outras cidades, Diamantino, Cáceres, Primavera e para todos os lugares possíveis.”

Eu estou relatando tudo isso porque estou vibrando também de poder estar junto nessa luta. Estou me sentindo muito honrada pela família Vuolo ter me incluído nesse circuito, juntamente com todo o restante da sociedade mato-grossense. O que me tocou profundamente no final da fala do querido Senador, algo que me tocou, já falei até para o Vicentinho, ele disse como ele sonhava com a independência do Brasil, quando ele colocou a questão dos americanos, como ele quer um país independente, soberano, como ele falou isso tantas vezes.

Meus jovens, vocês, mocinhos que estão aqui, tem um pessoal mais velho, muitas vezes, as pessoas falam “político é uma coisa horrorosa”, mas sempre tem gente boa em todos os ambientes, em todos os setores, sempre tem. Não podemos ter essa coisa negativa.

E o Senador, que também foi Prefeito, foi Deputado, passou por toda essa vida pública, deixou um nome honrado, a sua honradez de lidar com o dinheiro público, isso é um exemplo para os jovens. Isso é um exemplo. Tem muita gente boa na política. Eu estou destacando isso, porque ele destacou essa questão da independência, agora vocês estão pensando onde eu quero chegar. O Senador, de onde ele estiver nos assistindo, está conosco aqui, eu tenho certeza, está muito feliz. Por quê? Porque o Presidente Lula está num enfrentamento com os países considerados donos do mundo, com soberania, com respeito, e está dentro de uma política internacional que olha, teríamos que ver na história, mas há muito tempo não se via uma política assim. Isso é reconhecido, podem procurar os analistas políticos. Isso que aconteceu agora, o Brasil liderando vinte e um países, países de destaque como a China, Índia, e eles quiseram desqualificar o Brasil, mas os sextos países não. Colocaram: “Não, nós queremos o Brasil coordenando o grupo”. Isso é muito importante. É isso que sempre o Lula colocou, nós vamos estar juntos, negociando com todas as forças dos outros países, com soberania e com maestria política. É isso que o nosso Governo Lula está fazendo, e que muito nos orgulha, e que eu tenho a certeza de que o Senador Vicente Vuolo está agora muito contente.

Dr. Sérgio, que é da FERRONORTE, eu já sei que o senhor está junto conosco nesse sonho. Então, nós queremos, em nome da Câmara Municipal de Cuiabá, porque a Vereadora Chica Nunes, que faz parte da Mesa Diretora me delegou essa tarefa, ter o quanto antes essa audiência pública com o IBAMA sobre esse traçado, para ver toda essa questão resolvida. Sabe por quê? Porque nós precisamos saber o custo disso, porque nós temos que ir atrás dos nossos Parlamentares, do nosso Governo, para colocar nos nossos planos orçamentários da Nação, nós precisamos de dinheiro! Eu sei disso, a FERRONORTE é uma empresa privada, mas nós precisamos buscar apoio para que isso aconteça. Para que isso aconteça, tem que ter projeto...

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Vossa Excelência tem dois minutos para concluir o seu pronunciamento.

A SR^a ENELINDA SCALA - Já estou concluindo.

Então, nós precisamos disso.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

A nossa Deputada colocou muito bem, eu acho que nos encaminhamentos nós poderíamos fazer um esforço. Vuolinhos queridos, nós tínhamos que fazer um esforço e já colocar datas. Se possível, colocar datas. Datas tal, tal e tal, dentro de possibilidades de datas, para que nós possamos vencer essa etapa, para chegar realmente ao projeto concreto, que vai dar custo para nós.

Sr. José Lemos, eu sou jovem ainda, mas eu quero tanto andar nesse trem, meu querido, Dr. Sérgio. Eu tenho loucura para vir de trem até aqui, em Cuiabá, e até em mais outros lugares, como todo mundo. Obrigada (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Com a palavra, o Sr. Vicente Vuolo Filho.

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - Só gostaria aqui de fazer o registro da Secretária de Cultura, a nossa Secretária Glória Albuez, esposa do nosso saudoso companheiro Alfredo Carlos Martins, recém-falecido, que deu grande contribuição para com a FERRONORTE, principalmente nos estudos da questão de impacto ambiental que a FERRONORTE vem aplicando no projeto da Ferrovia Senador Vuolo.

Então, eu gostaria de fazer esse registro aqui no momento.

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Vamos passar a palavra, agora, ao Sr. José Antônio Lemos, nosso companheiro, Presidente da Comissão do Aglomerado Urbano do Governo do Estado.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO LEMOS - Eu quero cumprimentar a Mesa; cumprimentar a Assembléia Legislativa pela realização desta Audiência Pública; os Deputados Campos Neto e Verinha Araújo, pela iniciativa de proporem esta Audiência Pública; a Vereadora Enelinda Scala, que praticamente destacou esse processo lá na Câmara de Vereadores; a Vereadora Chica Nunes; os demais membros da Mesa, entre os quais destaco o Secretário de Meio Ambiente de Várzea Grande, Fernando Silva Sé; o Secretário Francisco Vuolo; o Dr. Alexandre César, do Ministério; o Dr. Sérgio Ricardo, representando a FERRONORTE, que nós já conhecemos; o Dr. Severino, Diretor de Engenharia da FERRONORTE - eu sei também como eles vivem esse processo já há bastante tempo -; o Coordenador de Meio Ambiente da FERRONORTE; todos os senhores aqui presentes.

Eu fiz questão de me colocar, de me posicionar aqui, até para registrar a satisfação e o otimismo que esta audiência traz. Primeiro, pela própria realização da audiência e, segundo, porque nós vimos o Senador Vicente Vuolo enfrentar um rio daquele tamanho, que foi alagado para represa, e conseguir construir aquela ponte, e não vemos nenhum obstáculo maior do que esse para chegar a Cuiabá (PALMAS). Eu já considero que a ferrovia está em Rondonópolis, a 200km daqui, porque a parte mais difícil já aconteceu, politicamente, que é a parte de engenharia, a parte de recursos, agora só resta fazer.

O Coronel Meirelles falava muito disso em termos de obra. Fazer obra é muito fácil, basta arrumar o dinheiro, viabilizá-la politicamente, que se faz. Eu acho que até Rondonópolis já está certo. Agora, resta trazer até aqui. Eu não vejo nenhum obstáculo grande para isso. Eu vejo o seguinte: nós temos a Lei Federal nº 6346/76, do Senador Vicente Vuolo, que diz que a ferrovia tem que chegar aqui. Se é lei, como o representante da OAB colocou, é lei! Nós vivemos em um Estado democrático e lutamos tanto por isso.

Há outra coisa, a concessão da União à FERRONORTE. Diz o objetivo dessa concessão, o objeto dessa concessão, que é fazer a ligação ferroviária entre Cuiabá e... O trecho escrito é assim: "...fazer a ligação ferroviária entre Cuiabá e..." Aí fala: "Aparecida do Tabuado, Uberaba/Uberlândia, Santarém/Porto Velho". Esse é o objetivo que eu acho que deveríamos ter até plastificado, o objetivo da concessão que a FERRONORTE tem que fazer. É concessão. Outra coisa, Cuiabá e Várzea Grande... Quando nós falamos de chegar a Cuiabá, estamos falando no

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Aglomerado Cuiabá/Várzea Grande, na Baixada Cuiabana, que constitui o maior centro urbano do oeste do Brasil. Eu considero Manaus como do Norte. É o maior centro produtor do Estado; é o maior centro consumidor do Estado; é o maior centro distribuidor do Estado. Então, isso não mudou.

Nós temos, também, uma coisa que a Vereadora Enelinda Scala conseguiu com os vereadores de Cuiabá, que é a assinatura pronta, imediata, sem pestanejar, do Governador nessa carta. Passou pelos ares a idéia de que haveria pessoas em Rondonópolis que estariam trabalhando quanto a ferrovia chegar a Cuiabá. Como o Governador é de Rondonópolis ficou essa dúvida, mas na hora que a vereadora chegou lá para ele assinar, ele prontamente assinou, inclusive ele já colocou que quer ver a ferrovia chegar aqui em Cuiabá. Se o Governador quer, se o Prefeito de Cuiabá, Roberto França, quer, se o Prefeito de Várzea Grande quer, se o Prefeito de Santo Antônio quer, o Governo Federal - como o Dr. Alexandre César já colocou, inclusive, num artigo que ele escreveu sobre o desejo da determinação de chegar aqui -, se a FERRONORTE quer... A FERRONORTE já colocou diversas vezes que quer esse traçado original, porque é o mais econômico, é o mais viável, está tudo aí... Se o homem já chegou à lua, não é capaz de desviar de uma aldeia indígena, que já passava setecentos metros fora. Quer dizer, parece que é coisa montada querer tirar Cuiabá por causa de um fenômeno como esse.

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Duzentos índios.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO LEMOS - Duzentos índios. Ainda que fosse um, a lei garante, mas está passando setecentos metros fora, rio abaixo, e a FERRONORTE já tem alternativas.

Então, nós vemos tudo isso e estou muito animado. Eu tenho certeza de que a ferrovia vai chegar aqui por tudo, principalmente porque a luta do Senador Vicente Vuolo continua viva nesse povo, por todas as autoridades, pela Câmara de Vereadores de Cuiabá, pela Câmara de Vereadores de Várzea Grande, pela Câmara de Vereadores de Santo Antônio, pela Assembléia Legislativa, pelas Bancadas Federais, tanto de Senadores como de Deputados do Estado. Então, o que nós temos? Só posso estar contente, como cuiabano, como Secretário Executivo do Aglomerado Urbano. Se tudo isso converge para fazer, porque não vamos fazer, e acho que tem que ser já.

Renovo esse tema, esse mote que foi colocado: “EIA/RIMA já!” Não tem o que mais postergar, essa ferrovia já esta atrasada há muito tempo. Eu proponho, inclusive, colocar para fechamento da Audiência como uma proposta, que dessa proposta da Audiência seja renovada a questão do EIA/RIMA, pedindo, se já existe projeto, que a FERRONORTE, nos mesmos termos da carta, apresente imediatamente isso ao IBAMA, e que o IBAMA, que também quer, convoque imediatamente Audiência Pública e vamos fazer para depois buscar as outras providências.

Eu agradeço a oportunidade e parabênzo todos, inclusive a FERRONORTE por estar aqui, aliás, a sede da FERRONORTE oficialmente é em Cuiabá, o que é mais uma força para a ferrovia estar aqui. E renovo essa idéia...

(NESTE MOMENTO, UM PARTICIPANTE MANIFESTA-SE: “Tem que ser de fato e de direito”.)

O SR. JOSÉ ANTÔNIO LEMOS - Se Deus quiser vai ser. Sem dúvida um dia vai ser.

Mas eu queria manifestar essa minha alegria e meu agradecimento por esta oportunidade. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Com a palavra, a Deputada Verinha Araújo.

A SR^a VERINHA ARAÚJO - Agora, já nos encaminhamentos, eu acho que precisa ficar claro para nós o que está faltando. Eu ouvi aqui vários depoimentos. A audiência trouxe

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

várias vertentes da situação em que se encontra hoje. Eu tenho certeza de que nós todos queremos a retomada imediata das obras. E aí eu queria que o Dr. Sérgio Ricardo nos dissesse o que está faltando, porque se já tem uma disponibilidade financeira de 600 milhões de reais anunciada pelo Presidente, quer dizer, se o problema é recurso, falta liberar, o que precisa fazer? Vamos até o Presidente. Se o problema é liberação ambiental, o que falta? Vamos atrás. Eu vejo que nós já perdemos muito tempo desde o momento que a obra terminou lá em Alto Araguaia, ou mesmo estar com alguns quilômetros de Alto Araguaia à frente. Eu vejo que para ela chegar a Cuiabá, precisamos continuar a obra de onde ela parou. E por que não juntarmos com Alto Araguaia, com Rondonópolis, com esse povo todo e nos mobilizarmos? Porque o tempo vai passando, daqui a pouco acaba o mandato do Governo do Estado, acaba o mandato do Presidente, e nós estamos aqui discutindo o traçado até Cuiabá. Então, eu tenho certeza de que todos nós aqui estamos imbuídos na retomada imediata dessas obras. Por isso eu pergunto: o que está faltando para ela começar imediatamente? Eu gostaria que a FERRONORTE se colocasse: se for recurso, se for liberação ambiental, ou o que for, porque nós vamos ter que correr atrás, apertadamente, todo mundo. O que importa é que a obra aconteça, como bem disse o José Lemos. O homem chegou à lua, por que a ferrovia não pode chegar a Cuiabá, se está só a 500 quilômetros? Está pertinho, não é, gente? Muito obrigada.

O SR. SEVERINO REZENDE - Eu vou responder aos senhores.

Eu sou o responsável pelas obras, por isso eu tenho que estar a par do problema. Nós paramos essas obras em agosto de 2001, começamos a parar a obra, quer dizer, as primeiras máquinas de terraplanagem começaram a ser desmobilizadas em agosto de 2001, e isso aconteceu no KM-513 da ferrovia, ou seja, 13 quilômetros além do terminal de Alto Araguaia. Então, nós hoje temos a ferrovia com trilhos até o KM-500 e temos 13 quilômetros de obra de infra-estrutura ferroviária, com aterros, corte, etc, parados no tempo. E isso não aconteceu porque a FERRONORTE queria, porque ela obviamente não gostaria de ter uma obra que não serve para nada, então, isso já foi o seu drama no passado. Isso aconteceu porque nós tínhamos um financiamento junto ao BNDES e um contrato com a SUDAM, que criava os meios financeiros necessários para a construção da obra toda. Porém, com a intervenção que ocorreu na SUDAM, houve uma paralisação completa de todos os processos que estavam na época em curso.

Aconteceu que, desde então, nós passamos a ter deficiência de recursos para essas obras. Para vocês saberem, a obra foi concluída, foi paralisada, e nós ficamos devendo fornecedores, algo em torno de vinte milhões de reais. E essas dívidas ainda persistem, algumas delas. Uma parte nós fomos pagando com recursos próprios, depois de muito esforço. Conseguimos no final do ano passado que fosse feita uma auditoria, com uma comissão da SUDAM, para verificar o volume de obras feitas e o volume de dinheiro aplicado. A comissão que foi lá fazer essa inspeção já era completamente diferente das comissões anteriores. Vieram pessoas da SUDENE, que desconheciam o projeto totalmente, fizeram uma avaliação e concluíram que nós tínhamos realizado trinta e poucos milhões de reais, que nós teríamos direito, conseqüentemente, a receber recursos na ordem de dezesseis milhões de reais. Isso foi aprovado em novembro do ano passado. Até hoje esse dinheiro não chegou para nós. E nós continuamos fazendo algumas pequenas obras, necessárias para que a ferrovia receba um volume de transporte, porque ela tem contrato com seus clientes.

Eu tenho a notícia de que hoje teria sido concluída a auditoria do nosso contrato, que foi um processo que seguiu todos os contratos que estavam vigindo na SUDAM. Está sendo encaminhada ao Ministério da Integração, essa auditoria final, sobre como estava o nosso contrato.

Acredito que o Ministro deve estar recebendo na semana que vem esse laudo da auditoria. Com isso, nós entramos novamente no curso normal. Significa que devem ser liberados

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

esses recursos já aprovados, demonstrados, desembolsados por nós. E nós poderemos então tocar adiante o projeto.

Nós temos um problema. Nós fizemos um projeto de captação de recurso na SUDAM em data muito antiga e todo esse valor que foi definido, na época, foi congelado em 1994 com o Plano Real. Então, os valores hoje são muito defasados. Ou seja, o saldo de contrato que nós temos da SUDAM para concluir a obra até Rondonópolis não é suficiente. Nós teríamos que reorçar isso tudo, refazer um novo processo.

Existe uma discussão entre fazer isso dentro da forma do contrato do convênio original ou dar por encerrado aquele e apresentar um novo estudo a partir do ponto onde paramos. Isso nós não sabemos, porque depende da forma. Constitucionalmente o Governo está vendo a maneira de tocar os contratos SUDAM. O Governo restabeleceu a SUDAM que tinha sido extinta e então os projetos antigos não estão com a nova SUDAM. Eles estão com a comissão liquidante do passado. Ora, se nós formos retomar a forma do contrato antigo, nós teríamos que estar levando essa obra adiante administrada por uma comissão liquidante, que é um contra-senso. Então, nós estamos discutindo qual é o modelo institucional para refazer o processo. Provavelmente vamos ter que encerrá-lo e recomeçá-lo na nova SUDAM. Então, esse é o embaraço.

Segundo ponto, o nosso contrato de financiamento com o BNDES, por sua vez, tem prazo. Ele está com o prazo também, em processo de vencer. Todas essas licenças que nós obtivemos também têm prazo, estarão todas vencendo. Nós estamos apresentando pedido de manutenção de renovação do prazo para podermos continuar isso. Então, essa é a situação.

O interesse da FERRONORTE é chegar a Rondonópolis o mais rápido possível. Ao mesmo tempo, a FERRONORTE está trabalhando fortemente em Santos para aumentar a capacidade do Porto de Santos para escoar essa produção. Nós estamos em parceira com a Maggi daqui do Estado junto com a Bunge, que estão nos propondo construir um grande terminal em Santos, talvez o maior terminal de grãos do País, para receber essa produção que está sendo gerada aqui pelo Estado de Mato Grosso. Quer dizer, a FERRONORTE está lutando em todas as frentes possíveis.

Agora, o nosso interesse é óbvio de trazer essa ferrovia, imediatamente, a Rondonópolis, porque nós temos uma competição fortíssima com o corredor de Paranaguá. Se nós chegarmos até a BR-163, nós vamos consolidar economicamente o projeto FERRONORTE. Ele vai ter musculatura, sem dúvida nenhuma, para chegar a Cuiabá, talvez por inércia. Ele vai ficar tão poderoso, que, por inércia, ele chega...

A SR^a VERINHA ARAÚJO - E a FERRONORTE está no consórcio da BR-163 também, não é?

O SR. SEVERINO REZENDE - Eu vou dar os dados para vocês terem idéia. A ferrovia, no ano que vem, está projetada para movimentar oito milhões de toneladas de grãos. O projeto, com o modelo de financiamento e os custos do dinheiro deste país, que são os mais caros do mundo, talvez por causa do imperialismo internacional que gera o tal do Custo Brasil, que ninguém sabe porque é tão alto... Nós pagamos uma fortuna pelo dinheiro que tomamos emprestado.

Eu estive na Austrália, agora, por exemplo, eles constroem lá uma ferrovia, em que a metade do investimento é a fundo perdido do Estado e a outra metade o empresário capta o financiamento com a taxa de 3% de juros ao ano, com prazo a perder de vista.

Agora, nós aqui somos obrigados a pagar TJLP mais não sei o que, tatatá e tal. Evidentemente, um investimento desse vulto fica pouco viável. Mesmo assim, a FERRONORTE, no ano que vem, atingiria o seu *break-even point*, ou seja, o momento em que toda sua receita seria

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

capaz de pagar todas as suas despesas, inclusive o financiamento que tomou. Quer dizer, pagar os juros e a amortização do investimento.

Se ela assim o fizer, dois anos depois, com a taxa de crescimento que ela está apresentando a cada ano, de mais de 20% de captação adicional de carga por ano, ela vai adquirir musculatura para chegar a Rondonópolis facilmente. E lá chegando, vir para Cuiabá, por inércia, porque, como eu disse aqui, a empresa vai ser muito mais sólida. Hoje, o que acontece com a empresa? Ela não é capaz de tomar novos financiamentos, porque o resultado dela não deixa margem para remunerar, pagar e amortizar os novos investimentos. Quando ela chegar a Rondonópolis provavelmente ela vai estar agregando um volume que vai demonstrar que ela vai gerar receitas adicionais para novos investimentos e, conseqüentemente, chegar a Cuiabá. Isso pelo menos é a estratégia da empresa. Está certo! É por isso que ela luta e ela tenta fazer em Santos uma infra-estrutura para tornar isso viável.

Nós temos problemas no meio. Nós herdamos uma FERROBAM, que foi uma forma do Governo transferir à sociedade uma responsabilidade sua para com a FERRONORTE. A FERRONORTE foi obrigada a assumir a FEPASA, assumir todo ônus dos compromissos que a União tinha com a FERRONORTE, no que tange à infra-estrutura ferroviária complementar a sua concessão. Hoje há esse debate dos prejuízos fortíssimos da FERROBAM, que nós arcamos para tornar viável esse projeto. Assumimos a operação das linhas férreas do Porto de Santos, porque era insuportável o tempo de permanência dos vagões. Esses vagões bonitos de alumínios ficavam três, quatro dias, uma semana parados dentro do Porto de Santos.

Hoje, o Sérgio é o Presidente da Empresa Porto Fé, que é uma empresa que arrendou as linhas do Porto, paga arrendamento ao Porto. Qual é o benefício que nós tivemos com isso? Assumimos todos os encargos trabalhistas, assumimos todo aquele passivo da área portuária, que vocês podem imaginar o que sejam. Para quê? Para conseguir que os nossos vagões permanecessem somente um dia dentro da área do Porto. Esse é um esforço terrível.

Então, é importante que vocês entendam isso. Nós estamos lutando para ir para frente e nos fortalecendo na retaguarda, porque se lá atrás as coisas não estiverem resolvidas, nós vamos morrer na praia, talvez na praia de Santo Antônio do Leverger, que é uma das mais belas que eu conheço (PALMAS).

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - O Vuolinho pediu a palavra.

Vuolinho, seja objetivo para que nós possamos fazer o fechamento do encaminhamento.

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - Só para discordar de alguns pontos. Eu acho que é importante para não ficarmos aqui em mais uma reunião sem sair com uma coisa prática.

Dr. Severino, eu tenho o maior respeito pelo senhor. A educação que eu tive... Inclusive não quero aqui que o senhor tome nenhuma questão pessoal, porque não tenho nada contra ninguém. Eu vou pelos atos, pelos fatos.

Se a FERRONORTE está com dificuldades financeiras... Inclusive, teve uma reunião no Instituto de Engenharia, em Cuiabá, o Dr. Antônio Lemos estava presente, eu não sei se outra pessoa, onde nós tivemos uma discussão com o Dr. Nelson. Aliás, a partir desse dia, ele me chamou de chato, falou para a Senadora Serys Slhessarenko que eu era um chato. Eu o chamei de incompetente. Dificuldade financeira, Dr. Severino, Dr. Sérgio, era há trinta anos, quando Mato Grosso não tinha essa produção, quando o Deputado matuto, provinciano, chegou lá no Congresso Nacional, Deputada Verinha Araújo, que ninguém o apoiava porque era um projeto ridículo, utópico. Hoje, com o apoio do Presidente da República, da Assembléia Legislativa, da Câmara, do

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Congresso, com o País, com as perspectivas que tem, abrindo mercado na Ásia, na Europa, falar em dificuldade para essa ferrovia chegar a Cuiabá, dificuldade financeira, eu não aceito. Disse a ele.

Inclusive, voltando à fala do senhor que não tinha projeto de desvio, tinha sim. O projeto de desvio foi que mobilizou. Em 1999, tivemos que fazer essa revista para contar a história. Cuiabá fez uma grande mobilização, o Dr. Lemos sabe disso, a Câmara, fomos a Alto Taquari.

Está aqui o representante da Federação das Indústrias, Dr. Epaminondas, a quem eu gostaria de agradecer por ter financiado essa revista, porque eu saí mendigando, não consegui, inclusive, o apoio da FERRONORTE para contar a história da ferrovia, foi negado, mas eu contei com o apoio da população, das pessoas que eu fui atrás, ninguém bateu a porta, e à Federação das Indústrias, ao Dr. Epaminondas, muito obrigado pelo apoio.

Eu quero dizer, Deputada Verinha Araújo, que esse projeto teve a participação técnica também de Mato Grosso, que não foi citado aqui, porque da mesma forma que o Dr. José Antônio Lemos, que é uma das pessoas mais respeitadas, engenheiro do IPDU, uma pessoa por quem tenho o maior respeito, nós temos o Dr. Domingos Iglésias Valerius, Coordenador da Defesa Civil, que foi o responsável técnico por esse projeto quando o Deputado Vuolo apresentou no Congresso, Dr. Severino, e não existia FERRONORTE, nem se falava em FERRONORTE.

Em 1970...

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Eu peço para o senhor concluir...

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - É importante..

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Sim, mas nós temos o problema do horário...

O SR. VICENTE VUOLO FILHO - Em 1970, ele ganhou um estudo técnico, pedido pela AMOP, no qual o traçado de maior viabilidade econômica para ligar o Norte ao Sul do Brasil, era esse em direção a Cuiabá, passando pela serra de Santo Antônio do Leverger, através da ponte rodoferroviária.

Então, tudo isso está tecnicamente comprovado, está respaldado tecnicamente, não tem nada com a diretoria da FERRONORTE. Aí é que está o problema. Como é que vai conseguir apoio, vai conseguir recurso, se a diretoria não quer passar em Cuiabá! Não queria, a anterior. Como é que vai conseguir respaldo para conseguir algum dinheiro, se existe um problema, um conflito? O Presidente da FERRONORTE disse aqui que “precisamos nos unir”. É por isso que esta Audiência Pública foi realizada, para unificar a linguagem, e aí está a sua preocupação, o seu encaminhamento. Marquemos uma data. Qual é o próximo passo que vamos fazer? Que a FERRONORTE dê um sinal concreto, que encaminhe ao IBAMA o RIMA de Cuiabá, porque nós vamos brigar lá em Brasília, fazer plantão, guerra de fome. Vamos ao Presidente Lula, ao Ministro de Transportes, vamos mobilizar caravana, todo mundo. Não é dinheiro que vai faltar, Dr. Severino, dinheiro não vai faltar para essa obra. Falta só unificar a linguagem. É Cuiabá, acabou! Todo mundo, Campos Neto, ninguém vai faltar aqui com apoio!

Então, era isso o que eu queria deixar claro, para que esses erros não se repitam, para que saíamos daqui com um calendário para que nós estejamos, realmente, unidos nessa nova diretoria da FERRONORTE que está aí. Era só isso o que eu gostaria de falar. Muito obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Vejam bem, na verdade, aqui, hoje, tudo foi gravado. Nós temos um registro desta Audiência Pública, das falas, dos compromissos.

Então, essa preocupação do traçado original, de passar por Cuiabá, parece-me que não há dúvidas aqui sobre isso. Não é mesmo? Então, isso já está comprometido, inclusive por parte da FERRONORTE.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Então, quais são os passos que nós precisamos tomar aqui para consolidarmos o projeto? Há uma proposta de uma agenda, que eu acho que nós já deveríamos estar agora aqui definindo. Há uma proposta também do Sr. Francisco Vuolo de ter uma comissão integrada para sentarmos com a FERRONORTE, ver essa questão da licença, das autorizações que precisam ser refeitas, recursos, liberações, etc.

Então, eu gostaria que nós já amarrássemos isso, ou uma outra proposta que alguém queira apresentar, para nós finalizarmos a nossa Audiência Pública, porque nós temos um problema de horário aqui, em função de que as pessoas também têm outros compromissos.

Então, se alguém ainda tem alguma outra proposta, outro encaminhamento, nós abrimos o microfone para encaminhamento. A Vereadora Enelinda Scala tem um.

A SRª ENELINDA SCALA - É que eu me esqueci e eu acho que esse dado é muito importante para ficar nos Anais aqui da Assembléia Legislativa.

Quando o nosso Presidente Lula, lá em Alto Taquari, assumiu um compromisso perante todo aquele povo de que a ferrovia iria chegar a Rondonópolis, ele afirmou: “Ela vai chegar a Rondonópolis, mas ela não vai chegar só com cargas, a ferrovia vai carregar o povo trabalhador”.

Isso é para mostrar para todo o povo mato-grossense a sensibilidade do nosso Presidente. Por quê? Porque, até então, só se falava em carregar produtos, só carga, sempre o econômico na frente, mas o nosso Governo, o nosso Presidente não põe só o econômico na frente. As pessoas estão na frente do econômico. Era isso que eu gostaria de destacar. Nós temos um sonho, do qual todos partilham. Nós sonhamos que no Governo Lula o trem apitará aqui, Dr. Sérgio. Era isso. Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Com a palavra, o Dr. Severino Rezende.

O SR. SEVERINO REZENDE - Eu acho que nós temos aqui um consenso muito grande de que a diretriz para Cuiabá, o traçado original, é a que está no Ministério dos Transportes. Nós formalizamos lá, porque é o Poder concedente. O nosso problema é viabilizar esse traçado, primeiro, do ponto de vista ambiental.

O problema gerado nesse traçado no que tange à questão ambiental decorre da proximidade que passa da Aldeia Teresa Cristina. Nas imediações da Aldeia Teresa Cristina nós temos um conjunto de possibilidades de se passar nas imediações da aldeia. Nós já mostramos aqui, em Cuiabá, todas as possibilidades que temos de passar nas imediações da aldeia.

Então, eu proponho o seguinte, para não perdemos o foco do nosso objetivo central: que nós façamos um trabalho de avaliação de impacto ambiental com paliativo dessas alternativas de se passar na Aldeia Teresa Cristina e não divagarmos por outras possibilidades (PALMAS). Para isso, nós já vínhamos trabalhando.

A FERRONORTE, não se iludam, não ficou de costas para Cuiabá. Nesse período nós fizemos trabalhos com o meio acadêmico do Estado, aprovamos o nosso plano básico ambiental do trecho Alto Araguaia/Rondonópolis com os relatórios feitos pela sociedade em meio acadêmico de Mato Grosso, que foi muito bem recebido e com muito louvor pelo IBAMA. Então, nós temos pessoal com qualificação técnica - e essa é uma coisa que, obviamente, já sabíamos - aqui, no Estado de Mato Grosso, para desenvolver esse trabalho. Então, a FERRONORTE já tinha feito um contrato com o Instituto Terra Brasiliis para esses estudos, que é um Instituto aqui de Cuiabá - a Glorinha está aqui - e nós fizemos um trabalho muito bem aceito, discutimos com o Instituto Terra Brasília uma revisão de escopo para esse EIA/RIMA. Esse escopo foi discutido com o meio acadêmico do Estado, com as pessoas mais qualificadas que fazem parte da comunidade, e temos perfeitamente definido o que queremos fazer. Por que não o fizemos até agora? Apesar de não haver

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

dificuldade financeira, nós estamos com fornecedor há um ano sem receber da nossa empresa. Então, essa é uma realidade efetiva, quer dizer, não é fácil para a empresa convidar pessoas a trabalhar, a produzir e depois não honrar os seus compromissos. Então, evidentemente, eu não podia pedir às pessoas, aqui do Estado, que trabalhassem, graciosamente, para um dia, a Deus dará, vir a ser remunerada pelo que fizesse. Então, por isso não levamos à frente, assim como tivemos que parar uma obra no meio. Estão lá os terraplenos inconclusos, sujeitos à deterioração. Então, é um fato real, não é nenhuma atitude de dolo ou de desinteresse da nossa parte. É mesmo dificuldade.

Nós tivemos atraso de salário na nossa empresa, Sérgio, essas coisas... É uma empresa que opera uma malha de cinco mil quilômetros, tem mais de dois mil funcionários no seu conjunto, quer dizer, nós temos responsabilidade como pessoa, como colega de trabalho, como profissional, então, não teríamos aí responsabilidade de trazer novas pessoas para correr riscos indevidos e não poder honrar os nossos compromissos.

Como já expliquei aqui, nós temos direito a reembolso de dispêndio, que está há um ano praticamente para ser resolvido. Nós não fizemos isso porque quisemos. Quer dizer, na prática, houve esse impasse. Então, eu acho que esse impasse, a notícia que nós temos é que ele está começando a ser efetivamente sanado. Então, com isso, nós vamos, de fato, poder assumir, e é a palavra que estamos empenhando aqui com vocês.

A minha idéia é restabelecer os trabalhos que vimos já negociando com o Instituto Terra Brasilis para retomar essas atividades e discutir com uma comissão que represente os interesses comunitários em nível de Estado, de município, em que submetamos esses trabalhos e só leve a audiência pública previamente discutido nesse foro.

O que eu acho, quando falei da primeira vez aqui, foi a nossa grande falha na execução do EIA/RIMA original, quer dizer, ele foi desenvolvido por profissionais, pessoas sérias, responsáveis, capazes, porém distantes. E a FERRONORTE não é isso. Ela estava distante, porque vinha de longe, começou a obra lá em São Paulo. Os primeiros relatórios ambientais foram feitos com equipes técnicas de São Paulo. Isso veio migrando para cá, mas não foi uma coisa deliberada da FERRONORTE, em desconhecer o meio acadêmico local, nem a competência local para fazer os trabalhos, é uma questão natural que ocorre numa empresa que começou seus trabalhos de fato em São Paulo. Era só isso. E eu estou falando como carioca, não sou paulista (PALMAS).

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Agora vamos tentar fechar. Já há um compromisso aqui de se retomar os estudos, ter uma agenda e eu gostaria que os senhores me ajudassem para fecharmos a audiência. Nesse sentido, é uma proposta de encaminhamento? Se não for, se for preciso retomar algumas questões que já superamos...

(NESTE MOMENTO, PARTICIPANTE MANIFESTA-SE FORA DO MICROFONE - INAUDÍVEL.)

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Vai estar.

Com a palavra o Sr. Sérgio Ricardo, da FERRONORTE.

O SR. SÉRGIO RICARDO - Acho que já foi falado tudo sobre o assunto.

Nós temos alguns pontos que divergem, principalmente na maneira como foram tocados alguns processos, mas fundamentalmente... Imaginem a situação: eu estou aqui como Diretor de Engenharia e essa empresa teve, em algum momento de sua vida o risco de acabar com a Diretoria de Engenharia porque não tinha obra. Vocês têm que entender que existe um mundo privado e existe uma empresa que mantém quarenta, cinquenta engenheiros mobilizados esperando o dinheiro de uma obra que não acontece. Foram dois anos e houve inclusive uma pressão para acabar com a área de engenharia. Então, não tem pessoa mais comprometida aqui hoje do que o Severino, porque ele é Diretor de Engenharia e Obras, se não existe obra, não tem por que existir.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Ele não ia falar isso, mas faço questão, porque nós tivemos que defender, com unhas e dentes lá dentro, a manutenção dele e da equipe técnica que está aí e tem gente há dez anos trabalhando com a FERRONORTE. E não é fácil, são salários, o restante da empresa cria um relacionamento difícil, porque o primeiro a ser cortado é o quê? A obra está parada, vamos cortar, depois a gente contrata de novo. Então, era só para deixar bem claro o que é o mundo que vivemos, que é um mundo que desejamos, de sonho e desenvolvimento, e outro que é o do dia-a-dia, que é pagar as contas. Na SUDAM, houve uma intervenção, e o dinheiro parou de ser liberado, todos os projetos foram auditados, a FERRONORTE está tudo bem, está tudo aprovado, mas nunca mais teve a liberação de recursos.

Então, o que eu quero propor aqui também, nós vimos aqui com muita determinação, o Dr. Elias Nigri, vocês devem ter notado o estilo dele, é uma pessoa muito franca, muito informal, um engenheiro ferroviário, é uma das pessoas que mais conhece de ferrovia no Brasil, ajudou a implantar o projeto Carajás, trabalhou quase vinte anos na Vale do Rio Doce.

Então, eu acho que nós estamos de parabéns, pela pessoa que entrou nessa empresa. É claro, houve uma sucessão de quatro presidentes em seis anos, mas é porque tem uma coisa na gestão complexa. Administrar um projeto, uma obra, uma empresa ferroviária dentro do Estado de São Paulo, com uma série de distorções e ineficiência, inclusive no Porto de Santos, administrar uma empresa quebrada no Mato Grosso do Sul, que é a Novo Oeste, isso é um mundo que eu acho que ninguém gostaria aqui de ter. No entanto, se nós sairmos bem disso aqui, acho que vai ser um *case* realmente, agora, deixar claro que não é só uma obra, não é só a FERRONORTE, hoje, é um grupo consolidado, inclusive o Governo entende isso. Entende que esse grupo consolidado chama-se, pode chamar o que for, Brasil Ferrovias, ou qualquer outro nome, mas é FERRONORTE como um projeto principal, realmente integrado com São Paulo, porque senão nós não chegaremos a São Paulo/Santos, integrado ainda com uma outra ferrovia que inclusive é do Governador Zeca, que está desenvolvendo um projeto turístico para fazer um trem do Pantanal lá, e quem sabe no futuro não faremos aqui também. É uma coisa para pensarmos (PALMAS).

Quero então, já que nós estamos sendo cobrados por muitas coisas, não é cobrança, mas eu quero ver se nós podemos montar um modelo de parceria para outros assuntos. Da mesma maneira que precisa do EIA/RIMA, da mesma maneira precisa iniciar as obras com destino a Cuiabá, passando por Rondonópolis. As coisas são muito ligadas, não adianta uma coisa acontecer e não acontecer outra. Então, eu queria propor também uma agenda de trabalho. Eu não entendo muito disso, dos Parlamentares da região, do Senado, mas que pudéssemos ter um apoio claro e objetivo, o *lobby* verdadeiro, o *lobby* legítimo, a favor da ferrovia lá em Brasília, que pudéssemos nos identificar, aí sim, como um grupo. Eu até proporia que fosse criado um grupo. Não sei se o que eu estou falando é uma besteira, mas eu sinto muita dificuldade. Quando o Senador Vuolo fazia as suas incursões, e não foi comentado aqui, mas eu sou um dos mais antigos hoje na empresa, em nível de diretoria, eu fui “n” vezes com o Senador, com os dois filhos dele, em vários lugares, com o maior prazer, aprender um pouco do Mato Grosso. Tive o prazer de conhecê-lo. Eu sentia que ele era muito sozinho, como eu era muito sozinho na minha empresa. Então, eu estou sentindo hoje que está tudo muito mais a nosso favor. Nós estamos com mais gente querendo trabalhar a nosso favor. Temos que esquecer um pouco daquilo que aconteceu no passado, nós temos que nos desligar um pouco, porque essa agenda não leva a lugar nenhuma. Nós temos que voltar ao T zero. Nós não podemos repetir os mesmos erros. Vamos mudar. Os erros têm que ser pelo menos diferentes. Agora, tem que zerar aqui. Vamos cuidar de uma agenda construtiva, positiva. Todo mundo errou um pouquinho. Não é possível que todo mundo acerte o tempo todo e vamos cuidar de refazer isso.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

E propondo isso aí, Vereadora Enelinda Scala, Deputados, de que forma a sociedade, e talvez não só de Cuiabá, não só de Mato Grosso, talvez do Centro-Oeste, talvez até trazendo parceiros do Norte, vai fazer uma agenda efetiva, como tínhamos há um tempo o CONDEL na SUDAM, para que a prioridade, a importância da FERRONORTE... Por que não Porto Velho que tem uma agente, Vicente? Até onde eu sei Acre e Porto Velho têm interesse nessa discussão. Pelo menos havemos de convir que essa discussão não é só nossa. Nós somos uma empresa privada, mas temos que ter uma discussão também no campo político, com representante da sociedade, que são as pessoas que foram eleitas aqui pela população que estão na esfera municipal, estadual e federal.

Então, fica como uma proposta trabalharmos dessa forma em Brasília. E aí o Vicente tem razão, porque lá em Brasília é onde vai se dar a viabilização efetiva, tanto do trecho de Rondonópolis quanto de Cuiabá, se Deus quiser. Muito obrigado (PALMAS).

A SR^a VERINHA ARAÚJO - Então, vamos lá. Nós já podemos estar definindo.

Tem uma agenda que precisa ser construída aqui no Estado, que é termos um encontro de todas as regiões que a obra circunda, Alto Araguaia, Rondonópolis, Santo Antônio de Leverger, Cuiabá e Várzea Grande. Eu acho que nós temos que ter esse encontro das autoridades dessas cidades, Deputados, Vereadores, Prefeitos, sociedade civil organizada com a FERRONORTE. Então, a FERRONORTE já se coloca à disposição para se sentar conosco para vermos o ponto de vista da prática. Como está, o que precisa ser feito. Além disso, Brasília... Brasília, como o Vicente Vuolo Filho está aqui e é assessor da Senadora Serys Slhessarenko, gostaríamos de já delegar a ele essa responsabilidade de fazer essa agenda de Brasília. Agenda com quem? É com o Presidente? É com a SUDAM? É com o Ministro da Integração? É com o Ministro do Meio Ambiente? Com quem é? É com transporte? Então, são várias reuniões. Então, já podemos delegar essa responsabilidade para o Vicente Vuolo Filho fazer essa agenda, contactar essa comissão, que a princípio tem essas cidades, essas representações, para nós começarmos as conversas lá em Brasília. Mesmo porque eu acho que a SUDAM é importante, o senhor falou aqui que agora ela foi reestruturada, assumiu a Sr^a Maria do Carmo, companheira nossa, do Partido dos Trabalhadores. Então, tem isso.

Um outro momento é esse que o senhor colocou, que é do estudo, que me parece que já há um compromisso aqui assumido de retomar isso imediatamente. Eu acho que temos que começar por aí. E a audiência pública que o IBAMA também aqui se comprometeu, eu gostaria de já delegar isso ao Sr. Francisco Vuolo, para articular junto ao IBAMA essa audiência em relação à questão ambiental.

Eu acho que poderíamos iniciar por aí. Pode ser, gente?

(NESTE MOMENTO, PARTICIPANTE MANIFESTA-SE: “Tem que chamar o Alexandre César também!”.)

A SR^a VERINHA ARAÚJO - Com certeza, mais o Alexandre César, com o compromisso de ajudar nossa agenda lá, com o Ministro José Dirceu também que é importante colocar na rota.

Podemos iniciar assim?

Então, a próxima tarefa agora é articularmos a reunião dessas cidades, dessas representações. Eu acho que, com as autoridades que estão aqui hoje, já poderíamos tirar essa data para podermos fazer esse encontro com a presença da FERRONORTE, Dr. Severino, inclusive do senhor, que me parece ter muito conteúdo e muita informação que nós vamos precisar.

Com a palavra, o Sr. Sérgio Ricardo Freitas.

O SR. SÉRGIO RICARDO FREITAS - O Sr. Severino, inclusive, veio preparado, para os senhores terem idéia, para voltar de madrugada. Ele falou para mim, até pediu para não

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

comentar, que ele deixou o resto da tarde livre, para que se precisasse reunir com mais alguém hoje para detalhar mais alguma coisa, possivelmente até com a consultoria que já trabalhou conosco e tal.

Então, para os senhores verem que realmente viemos preparados para arregaçar as mangas (PALMAS).

A SRª VERINHA ARAÚJO - Olha, eu acho que diante disso, eu queria consultar as autoridades para que nós pudéssemos então fazer uma agenda à tarde, já para batermos um papo.

Podemos fazer?

Nós temos a Conferência das Cidades, que está acontecendo, e nós precisamos estar lá agora à tarde. Poderíamos deixar para as 17:00 horas? Podemos marcar? Onde?

(NESTE MOMENTO, A DEPUTADA VERINHA ARAÚJO DIALOGA COM OS PARTICIPANTES - PAUSA.)

A SRª VERINHA ARAÚJO - No Centro Empresarial Cuiabá, Avenida do CPA, 3º andar, sala 308, às 17:00 horas.

Vamos ver quem irá participar da reunião: de Santo Antônio do Leverger irá participar o Prefeito; de Cuiabá, o Sr. Francisco Vuolo; de Várzea Grande, o Francisco Vuolo representará o Deputado Campos Neto; da Câmara Municipal de Cuiabá, a Vereadora Enelinda Scalla que está aqui; da Assembléia Legislativa, se eu não puder, irá um assessor meu à reunião; o Fernando vai representar o Aglomerado Urbano. Mais alguém? Por enquanto, vamos começar pelas autoridades para depois...

(O SR. ANTÔNIO LEMOS FALA JUNTO À ORADORA - INAUDÍVEL.)

A SRª VERINHA ARAÚJO - Tudo bem, se o senhor não for, o Fernando estará lá. Eu, possivelmente, não irei. Irá um outro assessor. Às 17:00 horas? Combinado? Repetirei o endereço: Centro Empresarial Cuiabá, depois do Colégio Expressão, primeiro edifício, 3º andar, sala 308.

Ao encerrar, agradecemos a presença de todos. Muito obrigada. Agradecemos a presença da FERRONORTE, de toda a família do Senador Vicente Vuolo, das autoridades, dos funcionários da Assembléia Legislativa que ficaram até agora. Muito obrigado. Um abraço.

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Para encerrar, com um pouquinho de alegria, convidamos o Ernani Andrade para cantar uma música em homenagem à ferrovia.

O SR. ERNANI ANDRADE - Na verdade, conheci o Senador Vicente Vuolo num programa do Macedo. O Macedo precisava fazer uma homenagem à ferrovia e eu estava lendo um jornal da Assembléia. Desse jornal, eu fiz essa letra a ele, quando ele me convidou para ir à Santa Fé do Sul. Ele perguntou: "Você já esteve aqui?" Eu falei: Não. "Por que você descreveu nessa letra todo o meu sonho?" Eu falei: Não sei, Senador!

(NESTE MOMENTO, O SR. ERNANI ANDRADE CANTA A MÚSICA EM HOMENAGEM À FERROVIA.)

O SR. ERNANI ANDRADE - Falta agora ser trabalhada na Câmara para virar hino e também ser trabalhada musicalmente, porque fica uma coisa assim crua, porque é só voz e microfone.

Eu agradeço a oportunidade. Muito obrigado (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (CAMPOS NETO) - Declaro encerrada esta Audiência Pública.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O TRAÇADO DA FERROVIA SENADOR
VICENTE VUOLO NO ESTADO DE MATO GROSSO, RELIZADA NO DIA 19 DE
SETEMBRO DE 2003, ÀS 09:00 HORAS.

Equipe Técnica:

- Taquigrafia:

- Rosa Antônia de Almeida Maciel Lehr;
- Rosivânia Ribeiro de França;
- Rossana Valéria Guerra;
- Tânia Maria Pita Rocha;
- Aedil Lima Gonçalves;
- Cristina Maria Costa e Silva;
- Donata Maria da Silva Moreira;
- Ila de Castilho Varjão;
- Regina Célia Garcia;

- Revisão:

- Laura Yumi Miyakawa.