

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

ATA Nº 044

PRESIDENTE - DEPUTADO EDUARDO BOTELHO

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – Autoridades presentes, senhoras e senhores, bom dia!

Neste momento, daremos início à solenidade de abertura do 1º Seminário de Transporte Multimodal de Mato Grosso, com o tema: Ferrovias, o Brasil passa por aqui, requerido pelos Deputados Eduardo Botelho e Wilson Santos, em parceria com a Universidade Federal de Mato Grosso, *campus* Várzea Grande e a Federação das Indústrias de Mato Grosso.

Convido para compor a mesa de honra os senhores e senhora: Exmº Sr. Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, Deputado Eduardo Botelho (PALMAS); Exmº Sr. Deputado Wilson Santos, Deputado Estadual; Exmº Sr. Ministro de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Senador Blairo Maggi (PALMAS); Professor Doutor Evandro Aparecido Soares, Reitor em Exercício da Universidade Federal de Mato Grosso (PALMAS); Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso-FIEMT, Jandir Milan (PALMAS); Srª Ellen Capistrano Martins, mestre em engenharia e Superintendente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (PALMAS); Exmº Sr. João Teodoro Filho, Prefeito do Município de Nova Nazaré (PALMAS); Exmº Sr. Pedro Ferronato, Prefeito do Município de Ipiranga do Norte (PALMAS); Exmº Sr. Rogério Ribeiro Arias, Secretário Adjunto da SINFRA (PALMAS); Exmº Sr. Francisco Antônio Vuolo, Secretário Municipal de Cultura, Esporte e Turismo de Cuiabá (PALMAS).

Esta cerimônia está sendo transmitida pela TV Assembleia, canal 30.1, para todo o Estado de Mato Grosso e para o Brasil, via satélite.

Composta a mesa de honra, convido a todos para, em posição de respeito, cantarmos o Hino Nacional.

(O HINO NACIONAL É CANTADO)

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – Convido para compor a mesa, o Exmº Sr. Ministro de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Senador Blairo Maggi (PALMAS).

Registramos e agradecemos a presença das seguintes autoridades que compareceram para esta cerimônia: Renato Beraldo, Vereador do Município de Água Boa; Mauro Lúcio Naves de Oliveira, Pró-Reitor da Universidade Federal de Mato Grosso, *Campus* Várzea Grande; Major Augusto Pablo de Almeida Barrosa, neste ato representando o General Elder, Comandante da 13ª Brigada de Infantaria Motorizada; Diogo Antônio, Vice-Presidente, neste ato representando o Presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso, Antônio

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Galvan; Mário Cândia, Presidente da Associação de Criadores de Nelores, neste ato representando a ACRIMAT; Germano Luiz Zandoná, Secretário de Desenvolvimento do Município de Água Boa; Antônio Carlos Trita, Gerente de Projetos da MT PAR; Odílio José Migolode, Presidente da Pró-BR-242; Sílvio Marinho do Nascimento, Assessor da Federação dos Trabalhadores Rodoviários de Mato Grosso; Eloi Pereira, Assessor Parlamentar do CREA/MT; José Alexandre Schutze, Presidente do Sindicato da Indústria de Construção Pesada do Estado de Mato Grosso; engenheiro Adilson Reis, Presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Cáceres; Dr^a Maria Cristina Nasser, proprietária do Hospital em Nobres; agradecemos a presença dos professores e alunos do Curso de Engenharia da Universidade Federal de Mato Grosso, *Campus Várzea Grande*; agradecemos a presença dos professores e alunos do curso de Engenharia da UNIC; também agradecemos a presença dos companheiros da imprensa nesta solenidade.

Com a palavra o Sr. Jandir Milan, Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso.

O SR. JANDIR MILAN – Bom dia a todos!

Agradeço a presença desse evento importante para Mato Grosso e para o Brasil.

Cumprimento o Ministro Blairo Maggi; Presidente, Deputado Eduardo Botelho; Deputado Wilson Santos, em nome do Deputado Wilson Santos, cumprimento o restante do pessoal da Mesa. Eu diria que este evento de hoje é um marco importante para Mato Grosso.

Nós, da indústria de Mato Grosso, precisamos ter ferrovia e hidrovia. Não tem condição de a indústria mato-grossense crescer neste Estado se não tivermos uma logística que seja boa para o empresário e para o cidadão mato-grossense, todos apoiando este evento.

E gostaria, Deputado Eduardo Botelho, que a Assembleia Legislativa fosse a precursora dessa demanda. A Assembleia Legislativa dirige as demandas, porque não seria uma demanda política, não seria uma demanda de Governador, de ninguém, seria uma demanda da Assembleia Legislativa e do povo de Mato Grosso.

Nós precisamos melhorar a ferrovia e a hidrovia, fazendo o histórico: em 1850, o Brasil tinha 30 mil quilômetros de ferrovia; em 1950 o Brasil tinha 29 mil quilômetros de ferrovia, e agora nós temos 28 mil quilômetros de ferrovia, isso é uma vergonha no Brasil. Porque não se investe nesse canal de distribuição? Isso é falta de foco realmente.

Temos que fazer, Presidente Eduardo Botelho, pressionar o Governo Federal que retribua um pouco para esse Estado. De *superávit* que temos na balança comercial e ao redor de 15 bilhões de dólares por ano. Porque não se investe em ferrovia? Se não tem dinheiro para investir, que libere para a iniciativa privada fazer, tem grupo do Agro querendo fazer a ferrovia de Sinop, Santarém. Temos que fazer alguma coisa no intuito de melhorar as ferrovias.

Na qualidade de Presidente da Ação Pro-Amazônia, que engloba outras federações da Amazônia legal, fizemos um projeto há cinco anos, chamado Norte competitivo, via a viabilidade de todos os meios de transportes ferroviários e hidroviários em Mato Grosso.

Temos hidrovia em Mato Grosso que o tempo de retorno e investimento é de três anos. Se fizer uma hidrovia com três anos de retorno e investimento, faz? Nós temos que pressionar a questão ambiental.

A ferrovia beirando a BR-163, porque já não libera para fazer? Essa confusão, Sr. Ministro Blairo Maggi, do meio ambiente, bloqueando o desenvolvimento do Brasil.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Fiquei no mês de junho, praticamente o mês inteiro na Itália, toda ela é à margem de rio, se planta, se cultiva, se você analisar... Eu tenho um aviãozinho Asa Alta, eu voô principalmente em Mato Grosso, a preservação da agricultura... Parabéns a agricultura de Mato Grosso, tudo preservado, a margem de rio, córregos, é um exemplo.

Quando se anda na Europa, destruíram tudo, e vem aqui dizer para fazermos... Temos 66% da mata nativa preservada em Mato Grosso.

Bloquear a hidrovía, ferrovia eu acho um absurdo, o Meio ambiente tem que entender que nós temos, no Brasil, quinze milhões de pessoas passando fome, temos o desemprego, e temos que pensar nisso. Outros países ajudam o seu povo, o pessoal do meio ambiente tem que ajudar o povo do Brasil, vamos liberar essas concessões para se fazerem, existem investimentos.

Porque os chineses não vieram aqui ainda? Só vêm aqui para Cuiabá, fazem reunião e reunião e não vêm? Eles têm medo do meio ambiente, é disso que eles correm daqui. Faz-se um projeto desses e não se aprova, se investe dinheiro... Temos que, todos, cidadãos, jornalista principalmente, porque cai na conversa ambiental uma vez que não é verdade... Então, temos que realmente ajudar este País e ajudar Mato Grosso.

Eu prometo a vocês que, depois de três anos de uma ferrovia instalada, nós dobramos o Parque Industrial, quem hoje... O industrial em Mato Grosso é um herói. Você ter uma indústria com a energia mais cara do Brasil, a logística mais cara do Brasil, o combustível mais caro do Brasil, a dificuldade da mão de obra qualificada, apesar de o SENAI qualificar ao redor de 100 mil pessoas por ano, ainda é muito pouco. Precisamos qualificar mais, qualificar a mão de obra!

Então, nós temos tudo de ruim para uma indústria ter viabilidade. Quando vem a empresa que quer investir em Mato Grosso, quem é economista sabe, tem que fazer o plano de negócio, não dá viabilidade. Crítica... A Assembleia devia comprar, vamos melhorar os incentivos! Deputado Wilson Santos, a Assembleia aprovou agora a alteração do incentivo fiscal. Parabéns à Assembleia! O Presidente Eduardo Botelho conduziu muito bem, conseguiu alterar, melhorar o incentivo fiscal.

Outros Estados, quero dizer, porque outras indústrias... De Goiás, cresceu o dobro, e nós estamos em passos lentos crescendo, que poderia estar crescendo mais. Então, gostaria de convocar a Assembleia, a universidade que está junto aqui para fazermos e continuarmos. Não só isso aqui. Faz agora e daqui 02 anos faz... Não dá... Daqui 06 meses, Deputado Wilson Santos, Vossa Excelência que organizou este evento, vamos fazer novamente. Temos que continuar, temos que pedir ferrovia e hidrovía.

Muito obrigado a todos! Estamos juntos, a Federação das Indústrias. (PALMAS)

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – Na sequência, com a palavra, o Magnífico Reitor em exercício da Universidade Federal de Mato Grosso, Professor Doutor Evandro Soares.

O SR. EVANDRO APARECIDO SOARES – Bom dia, Deputado Eduardo Botelho, Presidente desta Casa; Deputado Wilson Santos; Ministro Blairo Maggi, do qual em nome cumprimento o dispositivo de honra dessa mesa.

Primeiro, agradecer a sociedade da Baixada Cuiabana, a sociedade mato-grossense por esse desafio ter sido encaminhado à UFMT por meio da Assembleia Legislativa, pelo professor e Deputado Wilson Santos, Deputado Eduardo Botelho, em fazer o desafio sobre a questão logística em Mato Grosso.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Então, fizeram esse desafio à UFMT e eu prontamente chamei a equipe dos professores, técnicos das engenharias e em especial o *Campus* de Várzea Grande, o Instituto de Engenharia de Várzea Grande, onde o Mauro é Pró-Reitor do Instituto; a Professora Ilce é Diretora; o Professor Luiz Miguel, que, prontamente, aceitaram o convite desse desafio e fizeram a primeira provocação em relação a questão multimodal do transporte no Estado de Mato Grosso.

Primeiro, a questão da inadequabilidade do nosso modal, que é o rodoviário, que será colocado em várias outras palestras pelas pessoas específicas das áreas.

Segundo, a necessidade, como colocou aqui também com muita propriedade o Presidente da FIEMT, Jandir Milan, de um transporte mais efetivo, eficiente e eficaz para o Estado de Mato Grosso, que é um dos maiores e melhores produtores de *commodities* do mundo.

Nesse contexto, pensar também o transporte para o desenvolvimento industrial do Estado, onde tenho uma bidirecionalidade de transporte, seja de equipamentos agrícolas, seja de equipamentos que possam nos ajudar na verticalização do processo da cadeia produtiva, da cadeia de valor, e com isso agregar muito mais valor ao que sabemos produzir numa magnitude que não tem muita comparação.

E, nesse contexto, quero agradecer todos os palestrantes que, prontamente, aceitaram o convite para vir neste espaço público, político, observar com as dicotomias, com as diferenças um debate amplo e restrito para se discutir realmente o desenvolvimento do Estado de Mato Grosso a partir de um sistema logístico multimodal, como é a ferrovia, hidrovia e demais sistemas integrados, a rodovia e ferrovia.

Como disse o Jandir Milan, temos o nosso modal ferroviário sendo diminuído a cada tempo no Brasil, enquanto que países como os Estados Unidos iniciou num processo leste-oeste com a ferrovia, o Brasil no século passado fez investimento... No século retrasado, no século XIX, começou a fazer investimento em ferrovia e esse investimento se perdeu em detrimento da escolha de rodas, rodas a pneu, o caminhão.

Que significa não apenas uma questão logística, mas também uma questão de segurança, de salvar vidas, porque o Brasil é campeão em acidentes rodoviários.

Então, diante dessas questões que vai da questão logística no ponto de vista do transporte, da economia, do desenvolvimento social, também temos as questões de segurança de transporte, a questão também tributária, o ICMS, que também podem ser discutidos nesse contexto.

Diante de tal magnitude do evento, que, como colocou com muita propriedade, eu repito, Jandir Milan, não deve ficar apenas neste 1º Seminário; mas, daqui a 06 meses, um ano, fazemos outra provocação, outra indução para que a Assembleia, representando a sociedade mato-grossense, junto com a Universidade Federal de Mato Grosso, junto com toda sociedade, setor produtivo, possamos redefinir, redesenhar um sistema que possa estabelecer um desenvolvimento sustentável para a sociedade mato-grossense.

Então, fica aqui o meu agradecimento ao Deputado Wilson Santos, ao Deputado Eduardo Botelho e à Casa por propiciar este momento, que é *sine qua non*, para a discussão do desenvolvimento do Estado.

Quero aqui, em nome da UFMT, agradecer a presença de todos, dos estudantes que estão aqui, professores e técnicos e demais membros da sociedade, engenheiros, técnicos que vão nos ajudar nessa discussão, que hoje é apenas o começo.

Muito obrigado! (PALMAS)

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – Na sequência, fará uso da palavra o Exmº Sr. Deputado Wilson Santos.

O SR. WILSON SANTOS – Ministro Blairo Maggi, ex-Governador do Estado; Deputado Eduardo Botelho, Presidente da Assembleia Legislativa de Mato Grosso; Magnífico Vice-Reitor Evandro Soares, que neste ato representa a nossa querida Universidade Federal; Jandir Milan, Presidente da Federação das Indústrias no Estado de Mato Grosso; Mestre e Engenharia Ellen Capistrano Martins, Superintendente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, obrigado pela presença; João Teodoro Filho, Prefeito do Município de Nova Nazaré; Pedro Ferronato, Prefeito do Município de Ipiranga do Norte; Rogério Ribeiro Arias, Secretário Adjunto de Infraestrutura de Mato Grosso; e Francisco Antônio Vuolo, ex-Vereador da Capital e atual Secretário Municipal de Cultura, Esporte e Turismo de Cuiabá e filho do saudoso Senador Vicente Emílio Vuolo, que é o nome da Ferronorte no trecho mato-grossense.

Eu participei bastante da discussão em 92 se nós deveríamos voltar à Monarquia ou nos manter na República. Essa discussão levou a um plebiscito em 1992 no Brasil, porque o plebiscito foi amarrado pelos Constituintes na atual Constituição de 1988. Então, nós fomos às urnas; e, de forma muito ampla, a forma de governo republicana foi vitoriosa.

Mas quando o assunto é ferrovia, a Monarquia goleou a República, Ministro Blairo Maggi. Foram 7 a 1.

D. Pedro II que... Ao morrer, o jornal *The New York Times* estampou a seguinte manchete: “Morre o mais qualificado estadista do mundo.”

E dentre as suas realizações, ele deixou implantado no Brasil basicamente a mesma malha viária que se encontra quase 150 anos depois da sua morte.

Há coisas que o Brasil fica como enceradeira, cisca, cisca, cisca, e não sai do lugar. Mas na questão ferroviária, nós não ciscamos, nós retrocedemos.

Disse aqui o Presidente da FIEMT: “Havia 30 mil quilômetros de ferrovia”. E hoje temos basicamente a mesma coisa. E olha que a República está aí há 128 anos. Há questões que a República não resolveu, essa é uma delas. Retrocedeu.

Os Presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek foram duramente acusados pela oposição da época e por alguns veículos de comunicação de participarem de *lobby*, um pró-rodovias. Um *lobby* favorável às grandes indústrias internacionais de fabricação de caminhões. Este embate já ficou para trás. Só nós, professores de história, que não esquecemos certos detalhes. E um deles é que o grande Euclides da Cunha, jornalista do Estado de São Paulo, ex-membro do Exército, com a incumbência de elaborar um plano ferroviário para o Brasil, projetou uma ferrovia, Dr. Valdebran, Uberaba/Cuiabá. E até hoje não chegou a Cuiabá.

Euclides da Cunha já foi assassinado, escreveu uma das maiores obras da literatura nacional, *Os Sertões*, uma obra obrigatória de leitura para aqueles que querem compreender o Brasil. A *Globo* já fez minissérie sobre o Euclides da Cunha, Getúlio Vargas já foi enterrado, Juscelino Kubitschek idem, e a ferrovia não chegou a Cuiabá, projetada ainda no período imperial, Juarez Fiel. São coisinhas que nós temos a habilidade e a capacidade de esquecer facilmente, porque o País vive a solavancos, ao invés de nós elegermos primeiro as propostas que o povo deseja, nós fazemos o inverso, elegemos homens, partidos e alianças partidárias e que eles decidam fazer o que quiserem depois em seus mandatos. Quem sabe um dia nós possamos ver isso invertido, Presidente Eduardo Botelho, que o povo vá às urnas eleger as suas prioridades, eleitas as suas prioridades, aí é que o

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

povo irá no 2º ou 3º turno eleger aqueles que ele entende que tem o perfil para executar as suas prioridades, mas isso é uma utopia que eu carrego há muito tempo.

Feito esse breve histórico, quero ler algumas vantagens que o modal ferroviário tem sobre... - Quero saudar, cumprimentar, e que componha a mesa o Senador Wellington Fagundes. (PALMAS)

SR. PRESIDENTE (EDUARDO BOTELHO) - Convido o Senador Wellington Fagundes para compor a mesa conosco.

O SR. WILSON SANTOS –... Algumas vantagens que o sistema ferroviário tem sobre o rodoviário: redução de conflitos urbanos. São menos atropelamentos e menos congestionamentos dentro das cidades.

Quase todas as cidades - e o Ministro Blairo Maggi que já foi Governador sabe disso -, quase todos os prefeitos, Sr. Pedro Ferronatto, pedem o quê? Um anel viário para tirar as carretas do perímetro urbano de suas cidades. Porque são bitrens com 60 toneladas, 50 toneladas, e geralmente no perímetro urbano, o prefeito faz a drenagem, a base, a sub-base, e a capa ele faz em TSD, no máximo, um tratamento superficial duplo, que não suporta uma carga de 60 toneladas, arrebenta com tudo de forma precoce. Então, é um pleito de Barra do Garças, Ipiranga do Norte, Várzea Grande, Jaciara, que haja um anel viário, por quê? Porque o modal rodoviário arrebenta, os caminhões são muitos pesados.

Outra vantagem é a redução de acidentes. No Brasil, nós enterramos mais de 50 mil irmãos, todos os anos, só por mortes geradas no trânsito, aqui neste ambiente há pessoas que perderam parentes, amigos, vizinhos no trânsito, muitos por caminhões. Esta Casa perdeu o Deputado Nico Baracat há sete, oito anos, num acidente com caminhão, próximo ao Posto Gil.

Os motoristas são subordinados a uma carga de trabalho enorme, vivem com rebite, com energéticos, e nem sempre se sustentam. São famílias inteiras ceifadas num fim de semana, especialmente em período de férias quando vão ao encontro dos filhos, dos pais. É um drama o que acontece nas rodovias deste País.

Aumento da capacidade de transporte... Cada vagão tem uma capacidade em torno de cem toneladas de transportes e os bitrens não conseguem superar trinta e cinco, trinta e seis toneladas. Cada vagão são quase três gigantesos caminhões.

A redução do custo do transporte ferroviário em relação ao atual devido à maior eficiência operacional propiciada pelos investimentos e a redução da emissão de poluentes. Noventa e cinco por cento desses poluentes, CO2, vêm do transporte rodoviário.

São vantagens fantásticas! Eu caminho para o meu encerramento dizendo a vocês, estudantes: eu cheguei a Mato Grosso em 1965, há cinquenta e três anos, não existia um metro de asfalto no território mato-grossense, que à época tinha mais de um milhão e duzentos mil quilômetros quadrados, o Estado era uno, Mato Grosso e o atual Mato Grosso do Sul. Não havia um quilômetro de asfalto em Mato Grosso. As poucas pontes que existiam eram de madeira. Mato Grosso melhorou muito nesses 53 anos! Mato Grosso mudou muito!

Já em 1979, quando há a segunda divisão de Mato Grosso, gerando Mato Grosso do Sul com mais ou menos 350 mil quilômetros quadrados, a produção de grãos em Mato Grosso não chegava a um milhão de toneladas. Essa safra agora, 2017/2018, superará os sessenta milhões de toneladas de grãos! Em 39 anos, Dr. Edemir, saltamos de menos de um milhão de toneladas de grãos para mais de sessenta milhões de toneladas de grãos, ocupando menos de 10% dos 903 mil

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

quilômetros quadrados, que é a área territorial de Mato Grosso. A agricultura ocupa nove pontos alguma coisinha, menos de 10% de toda a área territorial de Mato Grosso, e produzimos mais de sessenta milhões de toneladas.

Então, vocês, futuros engenheiros, viverão em um Estado que precisa dessa infraestrutura, de ponte de concreto, de ferrovias, de hidrovias, e temos espaços para Paraguai-Paraná; espaço para Araguaia-Tocantins; espaço para Juruena, Teles Pires-Tapajós, fazendo as adequações necessárias e possíveis.

Então, vocês viverão num Estado muito melhor do que aquele que eu cheguei, sobre o ponto de vista da infraestrutura, que poderá ser um tigre, um gigante.

Eu encerro agradecendo ao Presidente Jandir Milan a sua sugestão.

Esse é o papel do Parlamento, Jandir! Esse é o nosso papel, trazer para esta Casa os grandes temas da sociedade; trazer para esta Casa as pessoas que têm interesse na construção de um Estado superavitário; um Estado competitivo; em Estado que, pela sua localização geográfica, sempre foi prejudicado.

Nós somos o centro da América do Sul, isto é, distante do Pacífico e do Atlântico. Mas isso não impediu o nosso crescimento.

Quero parabenizar o Magnífico Vice-Reitor Evandro, com toda a sua equipe; o Professor Luiz Miguel; o Professor Mauro; a Professora Ilce, uma equipe maravilhosa que abraçou a discussão deste Seminário de primeira; ao Jandir Milan; ao Sílvio; ao Gustavo; a equipe da Federação das Indústrias que também abraçou o Seminário.

Jandir, você fez o desafio e a Assembleia Legislativa vai aceitar. Nós vamos realizar - sob o comando do Deputado Eduardo Botelho, que foi autor desta ideia, felicíssima ideia - periodicamente este Seminário.

Há pouco tivemos a alvissareira notícia de que serão liberados 4 bilhões de reais, aproximadamente, para a construção de 363 quilômetros ligando Campinorte, em Goiás, a Água Boa, em Mato Grosso, é a chamada Leste-Oeste, a ferrovia de integração do Centro-Oeste.

Então, eu sonho viver, Senador Blairo Maggi, em um Estado que possa dobrar a sua produção agrícola, a pecuária, e transformar grande parte dela aqui. O caminho de Mato Grosso é o caminho da industrialização! Vença quem vencer as próximas eleições.

Aqui já temos um candidato oficializado, o Wellington. Ontem, também, foram oficializados os nomes do Mauro Mendes e do Pedro Taques. Quem vencer as eleições possa consolidar o nosso sonho da ZPE, porque a ZPE em Cáceres é o salto da economia primária para a economia terciária, da economia de produção de produtos sem transformação para transformarmos e gerarmos empregos aqui. Nós temos condições de dar esse grande salto.

Então, quem vier governar Mato Grosso nos próximos quatro anos que assuma com a sociedade, nas ruas, nas universidades, nas praças públicas, o compromisso indelével e definitivo de concluir as obras da zona de processamento para exportação de Mato Grosso, localizada em Cáceres.

E aquilo que disse o Jandir: uma ferrovia em Mato Grosso se auto paga em três anos. Essa afirmação é bombástica! Essa afirmação é secular! Não há no mundo, talvez só na China, nos Tigres Asiáticos, um lugar que dá um retorno dessa magnitude, uma ferrovia que custará bilhões de reais ser paga em apenas três anos.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Por mais que o Jandir tenha sido generoso aqui, que se pague em dez anos, não há investimento estruturante no mundo que possa dar o retorno que Mato Grosso dá.

Muito obrigado a todos!

Parabéns aos realizadores deste evento. (PALMAS).

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – Fará o seu pronunciamento o Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI – Bom dia a todos!

Cumprimento o Presidente da Assembleia Legislativa de Mato Grosso, Deputado Eduardo Botelho; o Deputado Wilson Santos, que me fez o convite para estar neste evento.

Muito obrigado, Deputado Wilson Santos! Um evento de extrema importância para reoxigenar as ideias das ferrovias no Estado de Mato Grosso.

Cumprimento o Francisco Antônio Vuolo, Secretário Municipal de Cultura, Esporte e Turismo de Cuiabá, sempre o nosso puxador de conversa da ferrovia em Cuiabá. Aliás, eu até brinco com ele, permita-me, Vuolo, fazer essa brincadeira com você, a ferrovia chegou a Rondonópolis e um dia eu disse a ele: Vuolo, não faz muita força para ela chegar a Cuiabá, porque o dia que chegar você vai perder o seu discurso político. Porque é uma coisa de família, não é nenhuma gozação, é uma constatação, uma brincadeira, tanto é que a ferrovia tem o nome do pai dele. Então, vocês se dedicam muito a esse assunto.

Cumprimento o Prefeito de Nova Nazaré, João Teodoro Filho; a Ellen Capistrano Martins, Superintendente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários; o Jandir Milan, nosso Presidente da Federação das Indústrias de Mato Grosso; o Evandro Soares, Reitor, em exercício, da Universidade Federal de Mato Grosso, prazer estar com o senhor nesta mesa; o Pedro Ferronato, Prefeito do Município de Ipiranga do Norte; o Rogério Ribeiro Arias, Secretário Adjunto da SINFRA; o nosso Senador Wellington Fagundes, que chegou a esta reunião também, e todos os demais presentes.

É uma alegria estar de volta à Assembleia Legislativa para que possamos dar início a uma conversa sobre essas questões de ferrovia.

Há algum tempo - o Bernardo Figueiredo está aqui também, quero cumprimentá-lo - eu sentei com o Bernardo e outros amigos lá em Brasília e começamos a discutir o que cada um imagina para o Estado de Mato Grosso nas questões ferroviárias. Eu fiz num guardanapo um pequeno desenho, onde, inicialmente, desenhei quatro ferrovias chegando a Mato Grosso. Quer dizer, uma que já está em Mato Grosso, que é a FERRONORTE, chegando a Rondonópolis, onde ela está hoje; a FICO, chegando da Norte/Sul até as mediações de Água Boa, nessa região aqui; e outra, que vou falar um pouquinho sobre ela, a FERROGRÃO, nascendo em Sinop e descendo até Miritituba, encontrando a Hidrovia do Tapajós; e a quarta uma ferrovia que venha de Porto Velho, chegando aos Chapadões do Parecis, e aí pode ser Vilhena, Sapezal, Campo Novo, vai depender dos estudos, onde você tem essa melhor posição para ter.

E num futuro bem mais distante, que eu ainda espero ver, você interligando essas quatro ferrovias que chegam num ponto central em Mato Grosso, fazendo com que todo o Estado seja atendido por ferrovias, cruzando de Leste a Oeste e de Norte a Sul essas ferrovias.

É importante dizer que ainda não temos, neste momento, por mais que colhamos 60 milhões de toneladas de grãos, hoje, carga suficiente para essas ferrovias acontecerem de forma privada. Algumas delas podem ser feitas e serão feitas, outras terão que ter o apoio de

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Governo. E qual estamos mais discutindo, a mais próxima que temos de nós, hoje, em Mato Grosso, exatamente a Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO, que sai da Norte Sul adentro do Estado do Mato Grosso, acho que 380.390 quilômetros aproximadamente, e que o Governo criou uma condição especial agora, na renovação da concessão de duas malhas ferroviárias do Norte e do Nordeste, e está dizendo o seguinte: em vez de esse dinheiro entrar no caixa da União, e virar tudo um bolo, e misturar todo esse dinheiro, e tem que pagar conta, pagar juros, inflação, déficit público, e não termos mais como tirar esse dinheiro para a construção de ferrovias; o Governo decidiu que vai fazer parte dessa concessão, que não seja pago em dinheiro para a União, mas sim, seja pago em troca de uma obra para a União.

Essa ferrovia nascerá no Estado de Tocantins e virá até dentro de Mato Grosso. No final da construção o Governo vai licitar a operação, e muito provavelmente, vai licitar a concessão dessa ferrovia, fazendo com que no futuro você tenha novos recursos para trazer para frente essa ferrovia, e chegar até Lucas do Rio Verde, ou alguma coisa parecida, que seria o ponto inicial dela.

Nesse momento de espaço financeiro e de espaço fiscal muito pequeno, tem que se buscar alternativas para se construir e fazer avançar essas ferrovias. Tem espaço também na iniciativa privada para fazer isso, pena, e não é questão do Governo, o Governo sempre é a representação do povo, não é?

Acaba sendo o pensamento de um Ministro, o pensamento de Governo, é o que mais ou menos, o povo acaba pensando. É uma pena que nós não fizemos uma opção, Sr. Wilson Santos, você que é professor de história, que nós não fizemos uma opção lá trás, ainda em Dom Pedro II, quando Visconde de Mauá, que foi o maior empresário do império, era mais rico, tinha mais poder que o próprio império.

Ele era um cidadão que nasceu pobre na barranca do rio no Rio Grande do Sul, e se tornou um dos maiores empresários do mundo. E ele propôs, à época, a construção de uma ferrovia, ligando Niterói até Campinas, com recursos próprios, lançado papéis no mercado e que a iniciativa privada e a carga deveria pagá-lo. Mas aquele momento o Governo entendeu, aqueles que estavam no Governo, que a iniciativa privada não deveria fazer parte desse trabalho e sim o Governo deveria fazer a estatização, o Estado estar presente. É uma pena que lá atrás nós não fizemos essa opção de deixar com que a iniciativa privada fizesse as coisas, e certamente nós teríamos uma malha ferroviária muito maior no Brasil, e muito maior que nós temos hoje.

Mais uma vez, em função do grau de dificuldade que nós temos, do financeiro da União e também do espaço fiscal, tem-se buscado outras alternativas.

A outra ferrovia que eu acho extremamente importante e necessária, diga-se com grandes possibilidades de sair, é exatamente o que chamamos de Ferrogrão, saída de Sinop até Miritituba onde temos a hidrovía do Tapajós já funcionando, tirando de lá uns doze milhões de grãos de tonelada; sete milhões e meio de tonelada já saindo por uma estrada horrível, uma estrada de chão, uma confusão tremenda, mas está saindo por aqui.

Muitas vezes e vale a pena dizer isso, até porque a empresa da qual eu sou acionista, da minha família, participa desse processo e muitas vezes, principalmente no início houve uma conversa assim: “Ah, mas as *tradings*, as multinacionais querem tomar conta de um pedaço importante do transporte e fazer cativo a carga dos produtores.”

Não é essa intenção das empresas que se juntaram, de fato foram cinco ou seis empresas, que se juntaram para provocar o governo, para fazer um estudo e esse estudo já foi

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

entregue ao Governo Federal e o Governo Federal colocará isso em licitação. Qualquer empresa, qualquer Fundo, aqueles que acharem que devem participar, poderá participar e deverá participar e fazer uma ferrovia que seja privada, porque teremos trinta milhões de toneladas de cargas hoje para levar para essa região, para o Norte.

Ela daria suporte, não para pagar em três anos, como disse o Sr. Jandir Milan, mas em trinta anos consegue-se pagar, porque também não adianta nada construirmos uma ferrovia e querer transportar a preço de caminhão, a preço de que estamos pagando hoje de estrada de chão que não existe, quer dizer, ao chegar uma ferrovia, ela tem que ser extremamente competitiva para fazer inclusive aquela ferrovia que está em Rondonópolis e que opera hoje, praticamente a preço de caminhão, que também reveja os seus preços, porque se ela não revir os preços no Sul, eu tenho certeza de que essa ferrovia do Norte vai buscar carga em Rondonópolis, em Primavera.

Essas concorrências que podemos ir criando dentro do sistema é que vão fazer com que os produtores de Mato Grosso fiquem efetivamente mais sólidos, mais fortes porque quando você deixa o dinheiro na mão do produtor, ele mora aqui, ele vive aqui, ele compra um apartamento aqui, ele compra um carro aqui, ele faz as suas despesas e a economia do Estado é que vai crescendo em função desse negócio. Então, nós precisamos fazer que as ferrovias cheguem dentro do que obriga, , assim, da roça.

Ela tem que vir onde está a zona de produção, não adianta deixarmos as ferrovias como a Norte-Sul que foi construída, belíssima ferrovia, mas nós em Mato Grosso não temos ligação com ela, não usamos essa ferrovia.

Então, o momento que cria essa possibilidade de trazer para cá a ferrovia, Mato Grosso, os produtores, mais especificamente aqueles que estão no nordeste de Mato Grosso, no Araguaia, no meio de Mato Grosso e que poderão ser beneficiados com isso.

É nessa direção, Deputado Wilson Santos, que eu gostei da propositura do Seminário, certamente técnicos falarão com propriedade, com números, sobre os participantes. O documento sairá daqui para orientar o Governo para aquilo que deve ser feito.

Nós, lá no Ministério da Agricultura, por meio da EMPRABA Territorial, propusemos um plano macrologístico para o Brasil. Não somos nós, Ministério da Agricultura e EMBRAPA que iremos construir alguma coisa, não, não é isso. O que é que ela fez? Ela pegou todos os mapeamentos de todas as cargas que temos no Brasil, onde elas estão, para onde elas andam, quais os fluxos dessas mercadorias e para onde elas deveriam mandar sob a ótica da carga e não a ótica da política e nem a ótica do empresário, por exemplo.

Onde a soja que for produzida em Porto dos Gaúchos sairá, ou lá de Ipiranga, para onde ela vai? Hoje ela vai para cá e para lá. Mas, se ela pudesse andar sozinha para onde ela iria? Então, a EMBRAPA criou esse plano macrologístico, entregamos ao Governo já, e a partir disso esperamos que no futuro, quando formos decidir a construção de uma ferrovia, de uma nova estrada, é claro que ouviremos a parte política, é claro que temos que ouvir os prefeitos, as autoridades, temos que atender os anseios das comunidades que estão ao redor disso.

Mas, pelo menos, balizará quais são as prioridades que o Brasil tem para que esse setor da agricultura, que é o grande negócio do Brasil, somos o terceiro maior produtor de alimentos do mundo e o terceiro maior exportador, por onde poderemos chegar melhor nos portos, onde podemos chegar sendo mais competitivos?

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Então, eu acho que vocês hoje terão um dia de uma grande discussão, uma bela discussão, e no final poderão ajudar o Governo com sugestões também.

É claro, mais uma vez, vivemos momentos difíceis na economia do País, mas com criatividade é possível avançarmos. Temos à mesa hoje do Ministério dos Transportes e dos órgãos que cuidam disso, dois projetos interessantes, que é a FICO, que diz respeito a Mato Grosso, e a FERROGRÃO, que diz respeito a Mato Grosso.

Vamos seguir, vamos ajudar, temos que passar vários obstáculos, mas eles estão aí feitos para passar, e o único que pode ajudar a transpor tudo isso é efetivamente a política.

A política, hoje, está extremamente desgastada, as pessoas colocam que todas as culpas e as mazelas que nós temos no Brasil, hoje, vêm da área da política – eu não concordo muito com isso –, e que nós precisamos fazer, então, as mudanças. E a grande oportunidade que nós temos é agora, em outubro terá uma eleição, elegeremos um novo Presidente, novos Governadores, novos Senadores, Deputados Federais e Estaduais; e aí, então, a população terá o direito e a obrigação de se manifestar das mudanças que ela queira fazer para que os próximos gestores possam ter respaldo popular.

Eu acho que essa é a parte mais importante, hoje, da reconquista da política, é dar credibilidade àqueles que irão exercer os seus cargos, àqueles que irão tomar suas decisões por nós.

Então, eu desejo ao Senador Wellington Fagundes, que está aqui como o único candidato a Governador presente, que Vossa Excelência tenha sucesso e, se eleito for – todos nós, mato-grossenses, iremos votar em nossos candidatos... Mas, se eleito for, não esqueça que a logística, as estradas, as ferrovias e as hidrovias são as coisas mais importantes que um Estado pode ter. Nenhuma riqueza, nenhum investimento gera tanta riqueza quanto investimento em infraestrutura.

Muito obrigado!

Um abraço a todos! (PALMAS)

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – Para o seu pronunciamento, o Exmº Sr. Senador da República Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES – Bom dia a todos, aos senhores e senhoras, a juventude que está aqui presente.

Eu quero cumprimentar, em nome da Mesa Diretora, o Presidente Eduardo Botelho; proponente também desta Audiência Pública, o Deputado Wilson Santos; o nosso Ministro Blairo Maggi, Senador da República; Evandro Soares, Vice-Reitor da Universidade Federal; Jandir Milan, representando a Federação das Indústrias, e aí, Jandir, eu quero também cumprimentá-lo representando o Sistema S do Brasil.

O Jandir sabe da nossa luta como Relator da LDO, porque o Governo queria tomar um pouco do dinheiro daquilo que mais funciona melhor no Brasil, que é o Sistema S, Deputado Wilson Santos, e foi exatamente com a nossa perseverança junto com todo o Sistema S, com todas as confederações, que conseguimos manter os recursos para o Sistema S. Vocês sabem como o Sistema S tem sido importante na profissionalização dos nossos jovens e de todos os trabalhadores brasileiros.

Quero aqui cumprimentar, *in memoriam*, mas também resgatando a história de Mato Grosso, o Francisco Vuolo em nome do seu pai, Vicente Vuolo. Se nós temos a ferrovia hoje em Mato Grosso, foi graças a perseverança de um político, de um homem que acreditou.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Por isso, Deputados Eduardo Botelho e Wilson Santos, Ministro Blairo Maggi, às vezes, as pessoas não entendem o papel da classe política, das adversidades; mas, se não tiver perseverança, não conseguimos fazer as transformações.

Eu lembro muito do Vicente Vuolo, já na idade avançada, fazendo reuniões, e nós visitando, e ele ali perseverando, acreditando que era possível. Por isso, Francisco Vuolo, Presidente do Fórum Pró-Ferrovia, da chegada a Cuiabá, essa bandeira do seu pai, e eu acho mais do que legítimo o seu envolvimento e de toda a sua família. O que seria se vocês estivessem esmorecidos? E hoje nós temos o maior terminal ferroviária na minha cidade natal, Rondonópolis, graças exatamente a esse trabalho.

Quero cumprimentar também a Ellen Capistrano, da ANTF; o Prefeito João Teodoro, de Nova Nazaré, em nome dele, todos os Prefeitos que estão aqui, inclusive o Germano Zandoná, que é o companheiro de Água Boa, ex-Prefeito também, em nome de todos os ex-Prefeitos, os Vereadores, enfim, toda a classe política que aqui está; quero cumprimentar também o Professor Luiz Miguel, pela sua perseverança também, Professor, que sempre acreditou, principalmente, nesses projetos estruturantes do nosso Estado.

E é o papel da universidade ir além. Além do papel de ensinar, de pesquisar, mas ser um promotor das discussões, que eu acho que é a extensão universitária; quero cumprimentar Edeon Vaz, nosso companheiro da Frente Parlamentar de Logística de Transportes e Armazenagens, que é um técnico, talvez, um dos maiores conhecedores de infraestrutura do Brasil, que faz um trabalho junto com a APROSOJA, enfim, que tem nos ajudado muito lá a conhecer um pouco mais da complexidade da logística no País.

Quero cumprimentar o Sr. Eloi Pereira, representando o CREA, ele que também é da Câmara Temática do CREA; Secretário Adjunto Rogério, o cumprimento em nome de todo o Governo do Estado, creio que ele está representando o Governador Pedro Taques como Secretário. Mas, em época de campanha, não podemos nos esquecer dos adversários não, viu, gente?

Quero dizer da minha felicidade de poder estar aqui e também cumprimentar, em nome de todos os palestrantes, o Dr. Bernardo Figueiredo, esse jovem de barba branca, que daqui a pouco vocês poderão ouvir da sua palestra, ele sim, sem dúvida, é um dos técnicos mais renomados na questão da infraestrutura, ele foi o 1º Presidente da EPL-Empresa de Planejamento e Logística do Brasil.

Tive a oportunidade de estar com o Bernardo em uma visita lá na China, visita oficial do Governo, fomos lá inaugurar um trem bala de mais de 1.100 quilômetros, por incrível que pareça, a China, em tão pouco tempo, construiu 10 mil quilômetros de trem bala, naquele país. Graças, exatamente, Sr. Mário, a determinação do Governo.

Quando fomos lá, o projeto que fomos para discutir era o trem bala ligando Rio de Janeiro a São Paulo, um projeto do Brasil, eu levei um vídeo de Mato Grosso, e, claro, como Deputado Federal, às vezes, era nos dado a palavra, aí eu insisti em apresentar o vídeo de Mato Grosso, mesmo não sendo a prioridade.

Vi que a transcontinental... Trabalhamos a transcontinental, a ligação do Pacífico ao Atlântico, isso é um sonho. Um sonho para quantos anos? Não interessa. Acho que o cidadão e o político, acima de tudo, têm que sonhar e acreditar, como foi com o Vicente Vuolo.

Se a nossa geração, se as futuras gerações, e vocês jovens, puderem ver isso no Brasil, que bom, se não puderem, perseverem, porque talvez as outras gerações poderão ter.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Quando falamos da transcontinental, nós vimos os olhos dos chineses brilharem, e aí os chineses só queriam saber da transcontinental, tanto é que o trem bala não é realidade, e hoje nós estamos buscando os chineses para as parcerias das ferrovias de produção no Brasil, de transporte de cargas.

Por isso, quero dizer que o Blairo Maggi sempre fala: “Ferrovia tem que ir a roça, no Brasil tem que ir onde está a produção.”. Por isso eu quero trazer aqui o meu entusiasmo e principalmente registrar.

Em relação à FICO - o Sr. Bernardo sabe disso -, eu não posso omitir o nome do Pagot, porque a FICO foi idealizada por muitos, mas sem dúvida nenhuma a oportunidade do Pagot, que está como Diretor-Geral do DNIT, foi fundamental. E às vezes muitos falam: “Ah! Mas esse vem mais uma vez na época de eleição discutir ferrovia.” Gente, a época da eleição nos dá mais oportunidade de discutir os problemas e as soluções do país. Claro que isso é o dia a dia nosso. Como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, isso é o dia a dia nosso, quantas reuniões nós fazemos? São audiências públicas quase todos os dias, não é, Adelmo?

Mas um país tão gigantesco como o Brasil, e em especial Mato Grosso, que é um Estado continental, novecentos mil quilômetros quadrados e uma população de menos de três milhões e meio de habitantes... Mas é um Estado solução para o Brasil. E muitos perguntam: qual é o papel para o agronegócio? Muitos questionam, inclusive, Sr. Blairo Maggi, estigmatizando o que é agronegócio. O agronegócio é toda complexidade de produção de alimento. É desde o pequeno que produz o frango, o feijão na roça, até o grande produtor. E produzir riqueza, gente, isso é um compromisso de todos aqueles que querem dias melhores.

Então, é por isso que eu venho, Sr. Blairo Maggi, na responsabilidade do que é estar aqui na Assembleia Legislativa, numa Audiência Pública tão importante como essa, dizer que todo governante não pode falar em crise. Crise, principalmente num Estado como o nosso, Sr. Bernardo. Estado que aumenta a arrecadação todos os meses e todos os anos, um índice de crescimento maior do que a China. Aqui, gente, é tirar o “s” e criar. Aqui é acreditar e não discriminar. Quando um governo discrimina esse ou aquele, começa a dar tudo errado.

É claro que o menor precisa de mais atenção do governo, mas não pode discriminar aqueles que têm capacidade de produzir. Mato Grosso é um Estado que temos hoje uma produção agropecuária com tecnologia de ponta. Mas às vezes o governo não tem a capacidade, Sr. Bernardo, de conectar as coisas. Nós temos infovias que estão subutilizadas, a fibra ótica ligando o Estado de Mato Grosso, inclusive, foi uma das exigências que, às vezes, causa alguma frustração para a população. E a Copa, que o Blairo foi o grande idealizador em trazer? E a Copa, só passou os jogos? Não. Ficou aí muito legado. Inclusive, as infovias. Mas aí tem que ter a capacidade do governo utilizar aquilo que está pronto, que o dinheiro público foi gasto e que não estamos conseguindo fazer com que isso venha para o bem da nossa população. Então, eu quero dizer que Mato Grosso é um Estado de oportunidades.

Mas, Caçula, tem que acreditar, por isso que vejo você lá perseverante em Brasília, lutando pela nossa MT-242 e que, às vezes, tem impedimentos, dificuldades, como foi preciso morrer dois funcionários do IBAMA para que eles liberassem a licença ambiental para as nossas oito pontes que, felizmente, hoje estão sendo construídas.

Quero trazer uma boa notícia, na semana passada, depois de tantas reuniões que você teve lá... Às vezes, o Caçula fica nervoso, porque vê a burocracia emperrando aquilo que é tão

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

importante para o nosso desenvolvimento. Mas na semana passada, o IBAMA, finalmente, deu a resposta final: a MT-242 para ligar Querência até Santiago do Norte é solução da SEMA. Então, a SEMA já está... Já tivemos audiência.

Como já conversamos, Secretário Adjunto, a SEMA tem que liberar isso ontem, não pode ficar demorando dois ou três dias, dois meses ou um ano. Está licitada a obra, os recursos estão prontos para começar a obra. Mato Grosso não pode perder tempo.

E vocês, Caçula, que representam aqueles que estão na roça querendo produzir para gerar riqueza, é claro que têm que ser impacientes, às vezes, até revoltados, porque essa burocracia não pode imperar. Por isso o governante tem que liderar o processo, o servidor público não pode ter medo. Infelizmente, no Brasil hoje, o servidor público está com medo de assinar, pela responsabilização, às vezes, até criminal. É nesse Brasil que temos que fazer a mudança, e é responsabilidade de cada um de nós, os eleitores brasileiros.

Ontem, me perguntaram: “E aí, Wellington, você vai votar para quem para Presidente?” Eu irei votar para aquele que eu tiver convicção durante as eleições, nos debates, para aquele que pode fazer o melhor para o Brasil. Eu sou um eleitor. Eu sou um eleitor. Eu sei que o meu voto não decidirá, mas é cada voto do brasileiro que decidirá, principalmente aqueles que às vezes estão revoltados e dizem: “Não, eu não vou votar em ninguém”.

Gente, na democracia, não votar é dar a oportunidade para o pior. Temos que escolher o melhor. Por isso que eu estou aqui, hoje, nessa condição também, Bernardo, porque eu acredito que um país tão rico como o Brasil, um país que não tem guerra, um país que não tem dialetos, falamos a mesma língua, um país integrado de norte a sul, claro, com as diferenças regionais, mas um país que tem todas as oportunidades.

Então, por isso me estimula muito ver a juventude aqui, eu acredito que são alunos da Universidade Federal, acredito muito, aqui há os de origem oriental, aqui há os brasileiros, aqui tem a miscigenação da população brasileira representada.

Eu quero aqui trazer, acima de tudo, a minha confiança.

Bernardo, você pode ajudar muito o Brasil, você pode ajudar muito Mato Grosso, porque você é um dos técnicos mais respeitados do Brasil. Eu tenho certeza de que Mato Grosso precisa de pessoas como você, porque o sonho de trazer a ferrovia de Rondonópolis/Cuiabá e interligar o nortão não pode ser só um sonho, tem que ser uma luta, uma obsessão nossa. Por isso, Vuolinho, continue sonhando e acreditando.

Da mesma forma, quando o Ministro Blairo Maggi levou lá no Ministério dos Transportes a primeira ideia da Ferrogrão, que ele já explicou aqui, inclusive ele falou: “Wellington, pegue isso como bandeira. Isso é importante para o Brasil, é importante para Mato Grosso”.

E mais uma vez dizendo: a ferrovia tem que estar onde está a produção e tenho certeza que é uma das ferrovias mais viáveis do Brasil também.

Eu quero falar mais um pouquinho da FICO. Gente, hoje existe uma disputa política, uma disputa política do Pará, que acha que os investimentos têm que ser feitos no Pará e uma disputa política do Espírito Santo.

Eu estive com o Blairo Maggi lá com o Ministro Padilha, junto com Carlos Fávaro, inclusive, depois tive uma audiência com o Presidente da República, tive uma audiência com o Ministro dos Transportes junto com o Presidente da República, porque eu queria checar se aquela informação do Ministro da Casa Civil era realmente verdadeira, e o Ministro nos disse, para o

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

Ministro Blairo Maggi, para mim, como Senador e para o Fávoro que foi lá também, ele falou: “É decisão de governo. A FICO é decisão de governo”. E é uma engenharia importante. Na verdade, o que será feito? É ampliar a concessão das duas ferrovias, a do Carajás e a ferrovia lá no Espírito Santos, que hoje é da Vale do Rio Doce. E a Vale do Rio Doce vai aportar 4 bilhões em troca, ou seja, como pagamento dessa expansão, dessa extensão na concessão dessas duas ferrovias para fazer o investimento e já com a aprovação do Tribunal de Contas.

Portanto, é a ferrovia com mais possibilidade de curto prazo, de médio prazo ser realizada no Brasil, porque será feita com recurso privada, mas, claro, com a administração pública. Mas não será uma licitação pública, porque já tem a aprovação do Tribunal de Contas. Eu espero que depois não tenha depois questionamento e o Ministério Público pense que isso é o melhor para o Brasil.

E o Estado do Pará, principalmente, mas também o Espírito Santo questionando se esse investimento deveria ser feito lá.

A Ferrovia Carajás foi construída exclusivamente com o dinheiro de todos nós brasileiros para explorar o minério que se exporta. E agora a Ferrovia FICO vai ser construída por todos os brasileiros, inclusive, para viabilizar a Norte/Sul, que já está lá com recurso público e não tem carga suficiente.

Por isso, Blairo Maggi, eu tenho convicção, como Vossa Excelência sempre fala, a ferrovia tem que ir onde tem a produção. Então, isso é bom para o Brasil; isso é bom para todos os brasileiros, não é só bom para Mato Grosso. Mato Grosso é o Estado que está contribuindo com o Brasil na nossa balança comercial superavitária na área.

Por isso, quero deixar a minha mensagem final e dizer que temos que fazer muito; temos que trabalhar muito! Mas essa Ferrovia FICO não dependerá de endividamento do Governo.

Então, é uma realidade que pode ser feita, realmente, em curto espaço de tempo. O que é curto espaço de tempo para a ferrovia? Claro, uma obra dessa não se faz em menos de cinco, oito anos.

Mas, ainda, se falou aqui das hidrovias e quero trazer a boa notícia, inclusive; além de estarmos construindo a estrada ligando Cáceres a Santo Antônio das Lendas, Mato Grosso teve o seu desenvolvimento, exatamente, por meio da hidrovia Paraguai/Paraná. Aí abandonaram a hidrovia!

Mas, pessoal, hoje a tecnologia existente no mundo não são mais os rios que têm que se adaptar às embarcações. A tecnologia no mundo é perfeitamente possível fazer com que as embarcações se adaptem a qualquer condição de navegação.

Essa estrada, estamos lutando, o Edeon está me ajudando muito e quero anunciar que já trabalhamos e sou o Relator do orçamento na área de Justiça e Segurança do País.

Então, como Relator setorial, eu já conversei com o Relator geral, o nosso companheiro Moca, do vizinho Estado do Mato Grosso do Sul, e essa é uma das prioridades que estaremos trabalhando no orçamento.

Agradeço imensamente e desejo a vocês um bom encontro! Político fala muito, mas temos que falar, exatamente, porque temos que mostrar a fé, acreditar e dizer que é possível fazer as transformações e que as nossas futuras gerações possam ter dias melhores no Brasil.

Felicidades! Que Deus abençoe a todos! (PALMAS)

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDISON PIRES) – Fará o seu pronunciamento o Exmº Sr. Deputado Eduardo Botelho, Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO BOTELHO) – Bom dia a todos!

Quero iniciar cumprimentando o meu companheiro de Parlamento e um dos autores dessa proposta, Deputado Wilson Santos, a quem deleguei a função de correr atrás e montar este seminário, este encontro.

Quero parabenizá-lo pelo sucesso, por trazer tantas pessoas expressivas que estão aqui conosco, trazer o Ministro Blairo Maggi, o Senador Wellington Fagundes e os palestrantes.

Daqui a pouco, teremos a visita do Ministro do TCU, que está aqui na Assembleia Legislativa. Estamos fazendo um treinamento, Senador Wellington Fagundes, para os funcionários da Assembleia Legislativa, onde estamos trazendo quatro Ministros do TCU, um Ministro do Tribunal Superior do Trabalho e um Ministro do STJ para dar treinamento aos funcionários da Assembleia Legislativa.

O próximo módulo que vamos fazer, eu vou convidar para participar a Universidade Federal de Mato Grosso-UFMT; abrir para alguns professores, também, participar, porque, realmente, o curso é de alto nível, com Ministros palestrantes que estarão presentes.

Cumprimentar o Senador Blairo Maggi, Ministro da Agricultura Pecuária e Abastecimento, e agradecê-lo pela participação, por atender o nosso convite e estar conosco neste momento tão importante; o Senador Wellington Fagundes, que já é nosso parceiro em várias Audiências Públicas que temos feito em conjunto com o Senado. O Senador Wellington Fagundes é nosso parceiro, sempre está junto conosco.

O Senador Wellington Fagundes me falou que a descendência da família dele era baiana, mas eu acho que é mineira (RISOS). Ontem, conversando, ele deu um show quietinho... (RISOS)

O Sr. Wellington Fagundes - Eu sou casado com uma mineira. (RISOS)

O SR. EDUARDO BOTELHO – Então, é isso! Tem alguma coisa!

Quero também agradecer ao Professor Evandro Soares, Reitor em exercício da Universidade Federal de Mato Grosso – UFMT, Universidade que de primeira mão se dispôs a entrar conosco nesse projeto que começa hoje e daremos continuidade nele daqui para frente.

Cumprimentar o Sr. Jandir Milan, Presidente da Federação da Indústria, outro grande parceiro nessa luta, nessa batalha; a mestra em engenharia e Superintendente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, Srª Ellen Capistrano Martins, muito obrigado por estar aqui conosco; o Sr. Francisco Antônio Vuolo, do Fórum Pro-ferrovia; o Sr. Edeon, Presidente da APROSOJA, que está conosco; o Sr. Rogério Ribeiro Arias, Secretário Adjunto da SINFRA; o Sr. João Teodoro Filho, representando todos os Prefeitos, municípios e o Prefeito Municipal de Nova Nazaré.

Quero agradecer a todos os funcionários da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso; a TV Assembleia Legislativa; a Rádio Assembleia; a Imprensa; de modo geral, a todos que vieram para fazer a cobertura deste evento, os que se dedicaram e ajudaram neste seminário.

Meu muito obrigado a todos!

Estamos reunidos hoje para dar início ao primeiro Seminário de Transporte Multimodal, Ferrovias.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

“O Brasil Passa Por Aqui”, onde a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, juntamente com a Universidade Federal de Mato Grosso, o Núcleo de Estudos de Logística e Transporte e a Federação das Indústrias de Mato Grosso começarão um movimento para dar celeridade naquilo que já está planejado e não executado, planejar aquilo que precisa ser feito para que nosso Estado possa desenvolver e crescer sem os entraves logísticos que tanto nos inquieta e traz prejuízos, principalmente, para o corajoso empreendedor mato-grossense e em consequência a toda a sociedade.

Vamos debater com afinco e coragem este tema que é da maior relevância não só para Mato Grosso, mas para o Centro Oeste e para o Brasil como um todo. Vamos falar de vários modais, mas principalmente de ferrovias, porque quando estamos falando de logística, transporte, ferrovias, na verdade estamos falando de comida para o mundo e de dividendo para a balança comercial brasileira. O prejuízo hoje não é só para o cidadão mato-grossense, é também para o Governo Federal que precisa enxergar essa realidade.

O que defendemos não é apenas o desenvolvimento e a logística do nosso Estado. Tem muito mais coisas e valores agregados a nossa produção, que é da maior importância para a balança comercial brasileira e para todos os brasileiros.

Mato Grosso hoje é a unidade federativa do Brasil que mais produz proteína animal e vegetal, mas quando falamos em ferrovias tem outros ingredientes que não podem ser esquecidos. Estamos no centro da América do Sul. Por isso somos o ponto mais longe dos portos marítimos: Atlântico, Pacífico, mas é aqui que produzimos a maior quantidade de soja, algodão, milho, girassol e é onde está o maior rebanho bovino, já podemos somar a isso o abate de aves e suínos. Já caminhamos a passos largos para termos também um dos maiores criadouros de peixe de água doce do Brasil.

Apesar de toda esta produção, ainda usamos o mais difícil, mais complicado e mais caro modal de transporte, que é o rodoviário. Tudo entra e sai do Estado sobre rodas. E mesmo este modal, o rodoviário, ainda é mal tratado. Pelo grau de importância e pelo volume de riquezas que transportamos, podemos dizer que temos baixos investimentos em novas estradas e em manutenção das já existentes. Prova disso é que nem a prometida duplicação da BR-163 está acontecendo no ritmo acordado, Senador Wellington Fagundes.

Por tudo isso é que investir em trilhos já não pode mais ser só um pedido, tem que ser uma exigência, porque pelo tanto que nós contribuímos, é obrigação do Governo Federal criar as condições e viabilizar as ferrovias para ligar o Centro do Brasil aos portos do País o mais rapidamente possível.

Este seminário tem essa finalidade: formatar propostas e projetos para ferrovias e novos modelos de transporte, porque o progresso passa por aqui, a ferrovia tem que passar por aqui, tem que passar em Cuiabá, mas tem que cortar este Mato Grosso como um todo; norte, sul, leste e oeste. O nosso setor produtivo é gigante e merece melhores condições de transporte e logística.

Sabemos que fazer estrada faz parte do imediatismo brasileiro e elas são necessárias, mas precisamos investir em coisas mais duradoras e mais efetivas. Temos que mudar nosso pensamento, não dá mais para continuar assim. Por isso temos que planejar, cobrar e fazer sair do papel uma nova realidade. É hora de agir!

A Assembleia Legislativa de Mato Grosso não vai se furtar deste debate, nem de ser uma cobradora incansável. Por isso aqui, em conjunto com nossos parceiros, estamos realizando

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO.
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO 1º SEMINÁRIO DE TRANSPORTE
MULTIMODAL DE MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 06 DE AGOSTO DE
2018, ÀS 08H.

este Seminário, para que nós e os próximos legisladores, os próximos governantes, tenham um norte, um rumo e uma certeza: esta realidade precisa ser mudada. Que este Seminário seja o marco, Deputado Wilson Santos, de uma nova história para nosso Estado e para o nosso povo.

Muito obrigado! (PALMAS).

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – Neste momento, convido a todos para desfazer a mesa de honra e darmos início às palestras desta manhã.

(DEFAZ-SE A MESA PARA DAR INÍCIO AO SEMINÁRIO - PALMAS).

Equipe Técnica:

- Taquigrafia:

- Cristiane Angélica Couto Silva Faleiros;
- Cristina Maria Costa e Silva;
- Dircilene Rosa Martins;
- Donata Maria da Silva Moreira;
- Luciane Carvalho Borges;
- Taiza Antônia Noujain;
- Tânia Maria Pita Rocha.

- Revisão:

- Ivone Borges de Aguiar Argüelio;
- Regina Célia Garcia;
- Rosa Antonia de Almeida Maciel;
- Rosivânia Ribeiro de França;
- Sheila Cristiane de Carvalho;
- Solange Aparecida Barros Pereira.