



CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

ATA – AUDIÊNCIA PÚBLICA – “MALHA OESTE”

Ata da Audiência Pública da Malha Oeste em 02/06/2023. Autoridades, prefeitos, vereadores, representantes de entidades de classe, senhoras e senhores, boa tarde. Sejam todos bem vindos. Esta audiência pública está sendo transmitida ao vivo pela Câmara Municipal de Ponta Porã. Em nome das suas excelências, o senhor deputado Gerson Claro, presidente da Assembleia Legislativa do estado de Mato Grosso do Sul, em conjunto com o deputado Pedrossian Neto, recebemos todos para a audiência pública de concessão da ferrovia Malha Oeste, com o objetivo de ouvir a demanda da população local e das instituições interessadas para pleitear junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres, que o ramal Campo Grande - Ponta Porã, seja incluído na concessão ferrovia Malha Oeste. Convidamos para compor a mesa de abertura, o excelentíssimo senhor Pedrossian Neto, deputado estadual e proponente desta audiência pública. Convidamos para compor a mesa o excelentíssimo senhor João Carlos Parkinson, ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores. Convidamos o governador do Departamento de Amambay, Roberto Abatti. Convidamos a excelentíssima senhora Zulma Domingues de Casal, Governadora do departamento de Concepción. O excelentíssimo senhor Fábio Caffarena, secretário de governo municipal, neste ato representando o prefeito Eduardo Campos. O presidente desta casa de leis, vereador Candinho Gabínio, os prefeitos, Alan Guedes do município de Dourados e José Marcos Calderan do município de Maracaju. O excelentíssimo senhor deputado federal Vander Loubet, líder da bancada federal de Mato Grosso do Sul no Congresso Nacional. Os deputados estaduais, Roberto Hashioka e Renato Câmara. Convidamos também os nossos vereadores para ocuparem seus lugares, Jelson Bernabé, Kamila Alvarenga, Rafael Modesto, Edevaldo Mattoso Barbosa, Edinho Quintana, Agnaldo Miudinho, Anny Espínola, Biro Biro, José Menino Júnior, Kléber Ortiz, Lourdes Monteiro, Marquinhos Benites, Neli Abdulahad, Tiago Vedana, Vanderlei Avelino e Waldecir Fernandes. Convidamos a todos para cantarmos o hino nacional brasileiro, letra de Joaquim Osório Duque Estrada e Música de Francisco Manoel da Silva, e na sequência, o hino a Ponta Porã, letra do professor Isaac Borges Capilé e música do subtenente Aniceto. O prefeito Eduardo Campos pediu-nos que dissesse que o motivo da sua ausência, ele está nesse



1



CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

momento recebendo sua excelência, o governador do estado Eduardo Riedel, para compromisso na tarde dessa sexta feira aqui na nossa cidade. E para a abertura oficial e o seu pronunciamento, anunciamos a sua excelência o senhor deputado Pedrossian Neto. Muito boa tarde a todos, é uma grata satisfação estarmos aqui hoje reunidos em Ponta Porã, num dia memorável, num dia histórico, e gostaria de desde já cumprimentar as pessoas aqui presentes, às autoridades, cumprimentar primeiramente o Excelentíssimo senhor João Carlos Parkinson, ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores do Itamaraty aqui presente. Quero cumprimentar a excelentíssima senhora Zulma Domingues de Casal, governadora de Concepción, sejam muito bem vindos. Cumprimentar o advogado Roberto Abati, o Excelentíssimo governador. Cumprimentando o Excelentíssimo senhor Fábio Caffarena, secretário municipal de governo e comunicação, neste ato representando o nosso prefeito Eduardo Campos. Cumprimentar o excelentíssimo senhor Alan Guedes prefeito de Dourados que abrilhanta o nosso encontro, cumprimentar o excelentíssimo senhor Marcos Calderan, prefeito de Maracaju, agradecendo mais uma vez a recepção que fez a nós né, evento similar a esse em Maracaju, excelente, de resultados extraordinários. Quero cumprimentar o presidente da câmara que está sendo o nosso anfitrião. Cumprimentar os nossos colegas deputados Hashioka e Renato Câmara. Cumprimento o senhor Paulo Roberto da Silva, superintendente do INCRA, o senhor Rodrigo Medina secretário de governo do Departamento de Amambay. O senador Nelsinho Trad nesse ato sendo representado pelo vereador Agnaldo. Cumprimentar a minha amiga Katiana Sabadin, secretária de gestão e projetos estratégicos nesse ato representando a prefeita municipal de Campo Grande, Adriane Lopes. O excelentíssimo senhor Marcelino Nunes de Oliveira, secretário municipal de segurança pública e trânsito. O engenheiro André Messias Manosso, secretário municipal de obras e urbanismo de Ponta Porã, senhor Fabrício da Costa Cerviéri, secretário municipal de finanças, Dr. Patrick Carvalho Dérzi, secretário municipal de saúde, cumprimentar o engenheiro André Messias Manosso, secretário municipal de obras, a senhora Vera Lúcia de Oliveira, secretária municipal de assistência social, senhora Myrta Heloísa Salina, secretária municipal de educação, esporte, cultura e lazer, senhor Dr. Ricardo Soares Sanchez, procurador geral do município de Ponta Porã





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

aqui presente, senhor Rafael de Oliveira Fração presidente do Previporã, Dr. Gabriel Arce, secretário adjunto de segurança pública e trânsito, a senhora Eliane Aparecida Araújo, secretária adjunta de educação, esporte, cultura e lazer, senhor Carlos Nóbrega de Freitas nosso amigo, secretário adjunto de finanças, senhor Alex Frediani secretário adjunto de administração, senhor Rodrigo Sette, controlador geral do município de Ponta Porã, cumprimentar Antônio Frederico de Souza Moraes, secretário adjunto de saúde, senhor Pablo Winckler, presidente da Junta departamental do departamento de Amambay, senhor Rodney Vilauba, prefeito de Capitán Bado, o excelentíssimo senhor Adalberto Denis, presidente da Junta municipal de Capitán Bado, Excelentíssimo senhor Ramon Narisse, secretário de turismo de Bela Vista Norte, neste ato representando o prefeito Luiz Fernando Brites, a senhora Larissa Winkler Escobar da Junta Municipal de Pedro Juan Caballero, a excelentíssima senhora Zulma Acevedo, da Junta municipal de Pedro Juan, o Excelentíssimo senhor César Carmelo Lesme, da Junta Municipal de Pedro Juan Caballero, o Excelentíssimo senhor Geovani Corbari, vereador de Aral Moreira, vereador Luiz Jackson de Caracol, vereador de Maracaju, Renner Barbosa, o senhor Álvaro Bittencourt, gestor do CIAC, Centro Integrado de Atendimento ao Trabalhador, a senhora Cláudia Bonato Vieira, coordenadora do PROCON, a senhora Ângela Derzi, secretária adjunta de assistência social, senhor Ronaldo Diniz Salgado, secretário de planejamento de Dourados, senhora Lilian Rios, presidente do Conselho Municipal de Turismo, senhor Luiz Gustavo Casarin, secretário de obras do município de Dourados, senhora Patrícia de Freitas, presidente da associação comercial empresarial de Ponta Porã, senhor Aílton José, presidente da quinta subseção da OAB, senhora Jussara Ferreira, presidente da APAE, da Associação de comércio, indústria e agronegócio de Campo Grande, representado pelo Neody Vicari, Aristides Cordeiro e Kátia O Campos, o meu amigo Ismael Machado da ADUM Sindicato dos Professores da Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul, sejam todos bem vindos. Senhor Diogo Martins representando o regimento, do décimo primeiro. Senhor Pompílio Cardinal, presidente da Federação Brasileira do Clube do Laço. Senhor Elcio Maia, representante do Sindicato Rural de Ponta Porã, senhora Jussara Ferreira, presidente da APAE, Edvaldo Vieira, presidente do SIMTED, Alonso Pedro Eidth da agricultura São máximo, senhor Rodrigo Stolt





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

representando o senhor deputado federal Marcos Polón, senhor Aílton Milani, presidente da associação da agricultura familiar do município de Tacuru, senhor Wilson Pereira, chefe da agência fazendária de Ponta Porã, doutor Ramon Paes, engenheiro civil e inspetor do CREA e região de Ponta Porã, senhora Edna, diretora da AGESUL, senhor Kalil, presidente da câmara de comércio de Pedro Juan Caballero, senhor Tomás Juliane, da câmara de comércio, senhor Luiz Lobato, presidente do clube de empresas, senhor João Jurandir, proprietário da empresa COIMAL Madeiras, a senhora Regina Hernandez do Hotel Barcelona, professor Domingos José de Oliveira, curador do museu de erva mate, o senhor Vandir Perez, senhora Iraci Antonioli. Cleiton Antônio, da Nutriporã, Dra Fanylis Tebicherani, Arcanjos Consultoria Educacional, vice-presidente advogada, Mirna Rodrigues, da associação de mulheres advogadas, senhor João Marcelo Pereira, da associação da casa civil do governo Mato Grosso do Sul, e finalmente, senhor Evandro dos Santos, gerente comercial da Conquista Cereais. Senhoras e senhores, me permita usar esse microfone, para que nós possamos fazer esse debate mais próximo das pessoas, e nós pretendemos fazer uma exposição de dados. Eu penso que hoje nós temos momento histórico, dia memorável, momento ímpar na história de vida do estado de Mato Grosso do Sul, da cidade de Campo Grande, de Ponta Porã, de Dourados, de Sidrolândia, de Maracaju e de todo o entorno dessa ferrovia. Durante muitos anos, o Mato Grosso do Sul amargou o desmonte desse que foi historicamente o principal instrumento, a principal alavanca de desenvolvimento do nosso estado e de ocupação do então sul de Mato Grosso, que é a histórica ferrovia chamada estrada de ferro Noroeste do Brasil, posteriormente transformada em Malha Oeste, após a sua privatização. Diante desse imenso desafio, e que está colocado agora diante da possibilidade de relicitação desse projeto, uma vez que a concessionária Rumo Logística formalmente entregou para a relicitação no ano de 2000, eu diria que na verdade relicitação é na verdade eufemismo para ressurreição dessa ferrovia, que infelizmente foi morta por inúmeros equívocos, por inúmeras omissões, por inúmeros desmandos e verdadeiros crimes contra o desenvolvimento do Mato Grosso do Sul. Coube a nós, essa geração de sul mato-grossenses, nos levantarmos diante desse estado de coisas, e podermos corrigir coletivamente todos esses problemas através desse processo de relicitação. É óbvio que nós temos uma chance, e é muito bem-vindo esse





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

projeto apresentado pela NTT. Projeto esse de 180 milhões de reais, me parece número superlativo, talvez seja possível até fazer com menos, mas ele encaminha a relicitação do ramal Corumbá, passando por Campo Grande, passando por Três Lagoas, indo para Bauru, termina em Mairinque no estado de São Paulo e finalmente através dos trilhos da MRS chegando até o Porto de Santos. Excelente iniciativa. Contudo, essa relicitação excluiu o ramal Campo Grande - Ponta Porã, que é vital para o desenvolvimento do Mato Grosso do Sul. E eu digo às senhoras e aos senhores que eu tomei conhecimento pela primeira vez dessa exclusão agora recentemente no dia 26 de abril, quando a Agência Nacional dos Transportes fez uma audiência em Campo Grande e apresentou que infelizmente, apesar de ser meritório essa inclusão, eles haviam excluído esse ramal de cerca de 350 quilômetros, porque seria supostamente inviável economicamente. Aquilo acendeu uma luz amarela, uma luz vermelha, e eu percebi que nós estávamos cometendo grande equívoco, mais um equívoco na história dessa ferrovia. Então nós lançamos essa iniciativa que não é apenas um conjunto de encontros. Encontros esses começaram em Sidrolândia, depois foram pra Maracaju, prefeito Calderan aqui presente nas três ocasiões, passamos pro Itaum e agora finalmente aqui em Ponta Porã. É muito mais do que uma série de oitivas, muito mais do que uma série de audiências públicas. O que nós estamos discutindo aqui é verdadeiramente a criação de movimento cívico no Mato Grosso do Sul, de movimento pela volta da ferrovia. É movimento onde a sociedade sul se levanta contra esses estados de coisas e diz de maneira clara, forte e uníssona que o Mato Grosso do Sul não vai aceitar uma concessão que vá excluir o ramal Campo Grande - Ponta Porã. Tudo isso só é possível ser feito de maneira coletiva. Tudo isso só pode ser feito com apoio e com a força dos prefeitos, com apoio e com a força dos vereadores, com apoio e com a força dos deputados federais e com a opinião pública. Porque quando a opinião pública fecha a questão em torno de determinado assunto, isso tende a se tornar em política pública, e a opinião pública precisa ser ouvida. Então é isso que nós estamos fazendo aqui, fazendo esse grande manifesto, esse grande movimento, que se não tivesse embasamento técnico, ele talvez tivesse vida curta. Mas os números que nós vamos mostrar hoje para as senhoras e para os senhores, eu tenho certeza que vocês vão sair absolutamente convencidos de que as decisões que estão sendo feitas hoje em Brasília





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

sobre concessões, foram com 30 anos, por 40 anos. Nessa estão se falando por 60 anos. Então o botão que nós, e quando eu digo nós, todos do Mato Grosso do Sul, apertarmos nesse ano de 2023, vão implicar a vida de inúmeras gerações até 2083. Daqui a 10 anos, ou daqui a 20 anos, quando alguém se queixar que aqui em Ponta Porã não temos uma ferrovia, eles vão lembrar das pessoas de 2023 que permitiram uma relicitação que não incluiu esse ramal. Então eu apresentei aqui queria pedir para a assessoria colocar esse PowerPoint, que vai mostrar alguns dados. Peço pra apagar a luz por gentileza. Bom, essa apresentação ela é uma mistura da apresentação que a própria Agência Nacional dos Transportes Terrestres fez, que eu peguei de inspiração para que nós fiquemos na mesma página, então o primeiro lugar ela vai mostrar aquilo que a ANTT quis fazer, quis apresentar, os estudos que eles fizeram, e posteriormente eu adicionei alguns dados em consulta com as secretarias de desenvolvimento, em consulta com a Aprosoja e com inúmeros outros formadores de opinião e estudiosos especialistas que nos ajudaram na formação desses números. Bom, o objetivo dessa apresentação é tornar público o processo de concessão, esse é requisito formal da relicitação de qualquer concessão, garantir a transparência, a participação social, foram feitas duas audiências públicas, uma no dia 26 de abril em Campo Grande e posteriormente uma semana depois em Brasília e eu tive a oportunidade de participar das duas, e nós fizemos a contribuição, que aqui está colocado, a colher sugestões e contribuições, o nosso mandato formalizou nesse processo o pedido de inclusão do ramal de Campo Grande até Ponta Porã. Inclusive considero uma verdadeira vitória que o governador do estado, também quero agradecer o governador Eduardo Riedel pelo amplo apoio que tem dado ao nosso projeto, inclusive determinou que o seu secretário Jaime Verhock, da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, formalizasse o pedido pra inclusão do ramal. Então, existe no processo o nosso pedido pra inclusão e também do Governo do Estado se manifestando favoravelmente. E por último aprimorar os estudos técnicos e documentos do processo. Quais são os benefícios da ferrovia? Transporte mais vantajoso, sobretudo a longas distâncias, e talvez principalmente porque nós transportamos volumes de baixo valor agregado como grãos, minérios etc. Então quanto menor o valor agregado dos nossos produtos mais é relevante o componente do custo logístico de transporte. Então, se nós tivermos logística deficiente,





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

nosso produto ele pede a competitividade facilmente. E a gente costuma dizer que os nossos produtores rurais, eles são competitivos e eficientes da porteira pra dentro. Eles se defrontam com a da porteira pra fora, eles têm a dificuldade de enfrentar o custo logístico brasileiro, que é custo Brasil extraordinário. Então, a redução de custos logísticos, da ordem de 30 até 40%, é possível através do modal ferroviário. Redução na quantidade de acidentes, impressionante a quantidade de acidentes que nós temos visto. Hoje mesmo eu fui para o município de Itaúm e na entrada da cidade nós fomos falar sobre a aquela passagem, porque a ferrovia passa por ali, justamente na entrada da cidade tinha caminhão de soja tombado por conta desse excesso de caminhões está gerando isso. Redução do impacto ambiental, tema fundamental, precisamos, a quantidade de CO2 que nós deixamos de emitir ao retirar caminhões dessas vias públicas, a gente precisa estimar isso, porque é argumento importante também. A integração regional e eu diria internacional, a presença dos governadores de Departamento do Paraguai aqui presentes. Mostra a importância dessa integração, a geração de empregos, nós vamos dar números e estímulo da economia regional. Nós vamos passar o histórico e visão geral, mostrar os estudos técnicos, o estudo de demanda e aqui a questão central, estudos operacionais e de engenharia, ambientais, avaliação econômica, financeira, modelo regulatório e edital de contrato. Pequeno histórico da Malha Oeste. Bom, essa ferrovia teve início no ano de 1905, início da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, a partir da cidade de Bauru. Em 1914, essa estrada de ferro já havia avançado até Porto Esperança, em Corumbá, e aqui é importante a gente salientar esse ponto. Quer dizer, em 1905, imaginem o que era o sul de Mato Grosso em 1905. A dificuldade de você transpor a falta de tecnologia, a falta de estrutura, a falta de absolutamente tudo. E a despeito disso, em 9 anos eles conseguiram sair de Bauru e chegar até Porto Esperança do lado oposto do nosso estado, em Corumbá. E hoje, quando a gente fala de ferrovia, muitos dizem ah mas isso é só sonho é impossível. A gente esqueceu que no passado a gente conseguia fazer. Eu acho que a autoestima nacional chegou num ponto tão baixo, prefeito Alan Guedes, que a gente não se permite falar de projetos estratégicos. Então acho que está na hora da gente aumentar o nosso nível de ambição e falar, é possível sim ter uma ferrovia. Nós já tivemos no passado quando era mais difícil, por que agora nós não vamos ter? Vamos ter sim.





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Anos 40, a construção do ramal de Ponta Porã, em 1957 a incorporação à rede ferroviária federal, 1993, 1995, a desativação dos trens de passageiro, infelizmente. 1996 começa o processo de concessão, e aqui começa o grande drama da ferrovia. O Brasil tem inúmeros casos e histórico de muito sucesso nas privatizações e nas concessões, mas existem algumas exceções. E uma das exceções mais notáveis de erros grosseiros no processo de privatização e concessão foi justamente essa ferrovia que foi vendida por valor irrisório, sem regras, sem exigências, sem monitoramento, sem contrato que pudesse fortalecer o poder de monitoramento das agências e que finalmente chegou ao seu sucateamento e morte. Quanto que custa revive-la? 180 milhões de reais, é o que diz a ANTT. Em 2002 a 2005, incorporada a Brasil Ferrovias, forma o corredor Novo Oeste, Bauru Mayrink, em 2006, aquisição pela América Latina Logística, a chamada ALL, e renomeada pra malha Oeste, então esse nome Malha Oeste nasce a partir daqui olha, de 2006. Em 2015, a Rumo Logística adquire a ALL e todos os seus contratos de concessão, e em 2020 finalmente arrumo, formalizo o protocolo do pedido de relicitação da Malha Oeste com base na lei 13.448 de 2017, ou seja, entregou. Nós alugamos, é como se fosse assim, nós alugamos uma casa, esse locatário usou desde 1996 e chegou no ano de 2020 a casa já não tinha mais teto, não tinha mais parede, não tinha mais hidráulica, não tinha mais absolutamente nada, e falou assim não, toma agora essa casa. É isso que eles estão fazendo. Agora, tentem aluga-la, e quem está tendo que fazer a reforma somos nós. Uma vez modernizada a Malha Oeste deverá atender demandas relevantes. Para a gente repassar aqui qual que é o traçado olha, ela nasce aqui em Corumbá, atravessa toda a região do Pantanal, passa por Miranda, passa por Aquidauana, por Anastácio, por Dois irmãos, por Terenos, passa chega em Campo Grande, de Campo Grande vai pra Ribas, vai pra Água Clara, chega em Três Lagoas, no estado de São Paulo entra, chega até Bauru e finalmente termina em Mairinque, bem próximo do Porto de Santos. De Mairinque até o Porto de Santos esse trecho aqui curtinho, esse não é objeto da concessão agora, mas através da servidão do direito de passagem a gente utiliza os trechos, os trilhos da MRS e podemos chegar até o Porto de Santos sem nenhum problema. As principais vocações desse corredor, no caso dos minérios, o minério de ferro de altíssimo Greid para exportação e mercado interno e uma indução com uma logística mais eficiente, uma





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

logística eficiente para exportação das plantas de Mato Grosso do Sul, via Porto de Santos, na questão da celulose. E aí o Mato Grosso do Sul tem hoje os principais investimentos de celulose do mundo pra que a gente tenha uma ideia, só essa fábrica da Suzano que está aqui em Ribas são 1500 hectares só a área da planta da construção. Então, vocês têm uma ideia do tamanho da dimensão desses projetos. É o maior empreendimento das Américas essa fábrica de Ribas do Rio Pardo. E tem uma série de outras acontecendo em outras localidades. O atendimento para exportação de grãos, farelo e açúcar do Mato Grosso do Sul e Bolívia, de açúcar de São Paulo. Vejam que a própria ANTT desconsidera o Paraguai. Ela não está nem mencionando o Paraguai justamente porque esse ramal aqui de Campo Grande a Ponta Porã, eles vão excluir. Fertilizantes, atendimento ferroviário do retorno do grão do Mato Grosso do Sul e Uréia da Bolívia. Então a gente exporta o grão e traz de volta o fertilizante. No caso dos combustíveis, aqui muito importante a distribuição dos produtos pela Replan e retorno do etanol. Vejam, aqui nós temos a Replan que é da Petrobras e faz o processamento de praticamente todos os combustíveis do Brasil. Então a partir da Replan nós poderíamos abastecer todo o Mato Grosso do Sul e historicamente era feito dessa maneira. Hoje que a gente faz pela via rodoviária. No caso dos contêineres que o fluxo interligando o Porto de Santos e os polos industriais de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Aqui começa a projeção de demanda e aqui é o nosso ponto central de discordância do estudo da ANTT. Vejam que esse slide foi feito pela ANTT. Que que eles colocaram? Eles dividiram a nossa ferrovia segmentando por fluxo de carga, por intensidade no tráfego e eles pintaram de maneira diferente de acordo com essa intensidade. Então, segundo eles, prevê-se tráfego crescente no sentido de exportação e ele seria intenso do ramo Mairinque até Três Lagoas, transportando 27 milhões de toneladas. De Campo Grande à Três Lagoas, nota que está uma cor um pouquinho diferente aqui, não dá pra ver muito por conta da luz. Mas seria relevante, eles classificam como relevante essa carga, transportando cerca de 15 a 17 milhões de toneladas em 2035. O trecho onde seria moderado o fluxo de Campo Grande até Corumbá, transportando de 7 a 8 milhões de toneladas, ou seja, de Campo Grande até Corumbá, seria apenas moderado e aqui o ponto central. De Campo Grande até Ponta Porã, eles dizem que seria reduzido. O Ramal de Ponta Porã teria aproximadamente 0,2 milhões de toneladas em





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

2035, ou seja, 200 mil toneladas apenas em 2035. Vejam o que vocês estão ouvindo certo, nós estamos falando de 200 mil toneladas a despeito de tudo aquilo que nós produzimos de soja, de milho, de cana, de proteína animal. E isso aqui está fundamentando a projeção da NTT de que haveria inviabilidade econômica nesse ramal. Para a gente fazer uma comparação do que significa a ferrovia em termos logísticos. Um vagão transporta 100 toneladas, uma composição de 100 vagões, nós temos cerca de 10 mil toneladas, o que equivale a cerca de seis a sete barcaças, mais ou menos. Cada barcaça transporta 1500 toneladas. E aqui quando a gente faz a comparação com relação ao modal rodoviário, aí que fica impressionante. Uma carreta é aproximadamente 26 toneladas e 1 composição de 100 vagões tiram 384 carretas de circulação, com redução do custo de 30 a 40 %. Aqui a ANTT fez uma projeção de demanda consolidada, que é a chamada rampa de crescimento. Notem que nós estamos falando do ano de 2024 até o ano de 2083. Na bola de cristal da ANTT eles projetaram 60 anos, queria saber como é que eles conseguem projetar 60 anos no nosso estado, mas haveria nos primeiros anos de 2024 até 2030, são as fases de obras onde essa ferrovia transporta uma baixa tonelage, da ordem de 2,3 milhões de toneladas. O que que é isso aqui? Isso aqui é até uma vantagem, porque diferentemente dos projetos novos o projeto chamado de Greenfield, quando você vai fazer um projeto novo, durante a fase de obras, você não tem receitas. Agora, essa ferrovia para o novo concessionário tem a vantagem, de nos primeiros anos a despeito de termos que fazer um investimento muito grande, ela ainda assim terá a receita. Então isso melhora muito o fluxo de caixa de qualquer empreendimento. Aí após esse período a ferrovia entra em pleno funcionamento, chegando a aproximadamente 35 milhões de toneladas, passa 1, 2, 3, 4 anos e no ano de 2035, eles levam em consideração a entrada em funcionamento da operação Nova Ferroeste. E aqui eu vou falar de um capítulo específico dentro dessa discussão. Aqui é uma das questões centrais dos motivos pelos quais a NTT está retirando o ramal de Ponta Porã. Como eles levam em consideração que essa Ferroeste vai entrar em funcionamento e ela viria lá de Paranaguá entraria por Curitiba, Cascavel, Mundo Novo no nosso estado e chegaria a Maracaju e se entrar em funcionamento, ela retiraria boa parte das demandas de cargas que esse ramal de Campo Grande a Ponta Porã iria transportar. Então eles consideram que em 2035 haveria uma





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

queda do volume transportado pela nossa ferrovia. A partir de então, eles projetam esse crescimento vegetativo, sendo que ao final de 2083 seria cerca de 45 milhões de toneladas sendo transportadas. Eles levam em consideração na premissa de cálculo que 69 % dos volumes são para exportação, dos quais 80 % pelo Porto de Santos, ante 29 % do mercado interno e 4 % de importação. Celulose, minério de ferro e grãos correspondem a 78 % das toneladas movimentadas, cerca de 25 % do tráfego em direito de passagem e parcela atual da celulose e contêineres. Quando a gente olha onde é produzido o soja e milho e boa parte dos cereais no Mato Grosso do Sul, nós vemos que passam principalmente pelo eixo desse ramal de Campo Grande até Ponta Porã. De modo que esse ramal é uma espécie de espinha dorsal desse celeiro de grãos que é essa região do Mato Grosso do Sul. Vejam, só em soja, nós temos 5.084.000 mil toneladas nesse ramal. Levando em consideração só essas cidades aqui. Maracaju, 1.429.000 mil toneladas; Ponta Porã 1.288.000 mil toneladas; Sidrolândia, 1.900.000 mil toneladas. Dourados, Aral Moreira, 239.000 mil toneladas. Rio Brilhante, 419.000 mil toneladas; Laguna Carapã, 204 mil toneladas; Antônio João, 117 mil toneladas. Ou seja, nós estamos falando aqui da produção de quase 6 milhões de toneladas de soja. No caso da produção de milho, Maracaju em primeiro lugar, 1.500.000 mil toneladas; Ponta Porã, 923.000 mil toneladas; Sidrolândia, 1.114.000 mil toneladas; Dourados, 990.000 mil toneladas; Aral Moreira, 507.000 mil toneladas; Rio Brilhante, 590.000 mil toneladas; Laguna Carapã, 459.000 mil toneladas; Antônio João, 107.000 mil toneladas; Totalizando 6.266.000 mil toneladas. Como é que pode a gente aceitar que a NTT está dizendo que vai transportar 0,2 milhões de toneladas, ou seja, 200.000 mil toneladas, sendo que nós temos quase 6 milhões de toneladas de soja só nesses municípios, nós não estamos nem extrapolando, pegando municípios longes, só aonde passa a ferrovia ou nos municípios adjacentes a ela, nós temos quase 6 milhões de soja e quase 6 milhões de milho. E aí a gente fez um levantamento também da produção de proteína animal dos municípios próximos à ferrovia. Nós chegamos em 853.000 mil toneladas, também bastante conservador, porque nós olhamos alguns frigoríficos na proximidade. Então por exemplo, seja de carne bovina, carne suína, carne de frango, carne de peixe, abatedouro suíno Maipu, a BXB Foods, a BRF lá em Dourados, o Frigman em Amambai, a Frigo Dourados, a Frigomar em Deodápolis, o Frigorífico Brasil global em





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Guia Lopes ali pertinho, frigorífico Dal Lago em Fátima do Sul, Frigorífico Dois Irmãos em Dois Irmãos do Buriti, o Frigoforte em Ponta Porã, o Lens Pescados em Itaporã, o frigorífico pantanal em Dourados, Peixe Dois Irmãos, Frigorífico Recanto das Águas, Frigorífico Rio Brilhante, Frigorífico RRX, a própria JBS em Dourados, a Seara Alimentos em Caarapó, quer dizer, então projetos absolutamente conhecidos, nós não estamos inventando demanda, nós não estamos tentando forçar a barra, são números conhecidos do público. Além disso, produção de açúcar etanol, calcário nos municípios próximos à ferrovia. Mais 1,5 milhão de toneladas. Nós estamos levando em consideração a produção da Bung Alimentos, a Coamo, a Calcário Bela Vista, Calcário Bodoquena, Calcário Calbom, Calcário Oroitê, Dourados Álcool e Açúcar, indústrias de embalagens, a Inflex, a Inpasa no Paraguai. Indústria del Paraguai. Dourados, Usina Biosev em Maracaju, Usina vicentina na cidade de Vicentina, a Raizem seja de Caarapó, seja de Rio Brilhante. Então nós estamos falando de mais de Um milhão e meio de toneladas. Quando a gente leva em consideração produção de sal mineral, fertilizantes e cereais, mais 1.375.000 mil toneladas. Alimentos Yanamani de Dourados, a BRF Fábrica de Rações, Serealista Boa Safra, fertilizantes Hering, a Inpasa, Moinho Talita, Moinho Catarinense, salames, Indústria de sal, enfim, inúmeros. Então quando a gente junta isso tudo, quando a gente coloca tudo isso de uma maneira compilada, a gente chega no seguinte: volume de soja, é quase seis milhões, o de milho mais seis toneladas, a proteína animal 853 mil toneladas, mobilização da carga industrial 1,5 milhão, da indústria mais 1,3 milhão. Volume previsto na operacionalidade do trecho ferroviário de Ponta Porã a Campo Grande, 15.100.000 mil toneladas. Hoje, isso hoje, bem lembrado, prefeito Calderan. Olha, sabe quanto que transportava em 1987? Só esse ramal? Um Milhão de toneladas. Como é que vai transportar 200.000 mil toneladas em 2023 sendo que o Mato Grosso do Sul está crescendo a 10 % ao ano? Nosso ritmo é de crescimento chinês no agronegócio. Então tem 15 milhões hoje. E muitos aceitaram o estudo da NTT. Quero dizer pra vocês que a primeira vez que eu me insurji contra esses estudos, muitos falaram, ah mas a NTT não erra nesses números, eles contratam consultorias especializadas, eles contratam consultorias a peso de ouro e põe o selo de uma consultoria pra que ninguém duvide. Só que os números estão mostrando, é um erro grosseiro, é um erro que não é indolor, porque





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

esse erro vai custar caro para a gente. E eu quero crer que é apenas um erro, e que não são forças ocultas. Bom, a carga potencial do nosso estado, levando em consideração não apenas esse ramal em questão aqui de Campo Grande a Ponta Porã, mas também o ramal Corumbá a Três Lagoas, que aí no total nós teremos uma carga potencial de 35 milhões de toneladas, lembrando que nós batemos um recorde na produção de soja com 15 milhões de toneladas. Esses dias atrás o Mato Grosso do Sul produzia 10 milhões de toneladas. Nós estamos chegando em 15 milhões. E esse ano como está chovendo, nossa produção de milho aqui também, pode ter certeza que vamos superar. Aqui é uma questão central. Por que que a NTT está colocando em 200 mil toneladas. Porque eles estão trabalhando com a hipótese da entrada em funcionamento da Ferroeste, e ao que me parece, é o projeto favorito deles. O projeto da Ferroeste aqui é importante pra vocês ele vem aqui de Paranaguá, chega até Curitiba, de Curitiba vai até o interior do Paraná em Cascavel, sobe para o nosso estado, cruza o Rio Paraná, entra por Mundo Novo no extremo sul do estado, sobe e passa por Iguatemi, Amambai, Caarapó, chega em Dourados e finaliza em Maracaju. Então, eles calculam, na entrada de funcionamento dessa Ferroeste, parte dessa produção que hoje seria exportada pelo ramal Campo Grande a Ponta Porã, seria escoada por esse ramal, por essa Ferroeste, iria roubar a carga de cima, desse trecho que nós estamos pleiteando. Ocorre, pessoal, que esse projeto aqui, eu digo para vocês com muita clareza, é um Power Point. Porque para fazer esse projeto aqui, custa mais de 30 bilhões de reais. Deputado Vander falou mais cedo que custa 70 bilhões, não sei se ele está exagerando ou não. Mas por que custa tanto Pedro, esse projeto? Por alguns problemas. Existe um trecho, de Paranaguá até Curitiba, que ele vai descendo a Serra do Mar. É um trecho já existente. Esse trecho, porque é Serra do Mar, ele é íngreme, tem uma série de problemas, faz muita curva, ele não tem muita vazão. Então eles só conseguem exportar por esse ramal, seis milhões de toneladas, por esse ramal da Serra do Mar. Veja, nós estamos falando de cerca de 30 milhões de toneladas, no nosso estado. Então 30 milhões de toneladas não passam com esse gargalo na Serra do Mar. Então é necessário uma obra gigantesca para descer a Serra do Mar nesse projeto da Ferroeste. Para você fazer isso primeiro, você precisa desmatar mata atlântica. Bom, é o bioma mais ameaçado do Brasil. Tem menos de 10 % de Mata Atlântica remanescente. Então o licenciamento ambiental





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

para você desmatar a Mata Atlântica não é nada simples, nada trivial. Para você ampliar a vazão, você precisa destruir morro com aquelas dinamites e passar túnel, então é caríssima a obra, cada quilômetro é a peso, não de ouro, é peso de diamante. Então tem um impacto difícilíssimo de romper. Quando ela chega em Curitiba, também tem problemas, por quê? Ela precisa alargar e aí ela precisa desapropriar. Então ela não está desapropriando numa terra como nós temos aqui no Mato Grosso do Sul, está desapropriando no entorno de Curitiba. Vejam o custo que é fazer isso. Quando ela passa no interior, ela vai passar numa área aqui que tem terra indígena, a ser demarcada no nosso estado. Imaginem como que é o licenciamento para uma ferrovia que vai passar em uma área declarada por portaria da FUNAI, como sendo tradicionalmente indígena. Desculpa, não vai conseguir passar. E lembrando que para cruzar do Paraná até o Mato Grosso do Sul, tem que transpor o Rio Paraná, que no trecho mais longo, cerca de 22 quilômetros de extensão. Aqui nesse ponto não é tudo isso, porque ele já está represado, mas pode ter certeza absoluta, só essa ponte custa mais ou menos um bilhão de reais e depois tem que continuar desapropriando no nosso estado até chegar aqui. Pessoal, com toda a franqueza para vocês, um projeto desses aqui, para demorar 10/20 ou 30 anos ou nunca sair do papel, é muito fácil. O ótimo é inimigo do bom. É óbvio que seria bom que nós tivéssemos essa ferrovia, seria excelente. Mas será que nós vamos abandonar uma ferrovia de antemão que está funcional, nesse ramal Campo Grande a Ponta Porã, que tem mais de oitenta anos de existência, que não precisa fazer desapropriação, que não precisa de licenciamento ambiental, que quer funcionar com pouco investimento e nós vamos abandonar isso que está pronto, em prol de um projeto que pode não sair. Então vejam a barbearagem da decisão que está sendo tomada hoje pela NTT. Eles estão jogando nós pela janela em prol desse projeto aqui. E eu quero dizer para vocês, nos ajudem a convencê-los que os dois projetos não são inimigos um do outro. O nosso projeto, se caminhar, não vai excluir esse outro projeto, porque vai ter carga que vai estar sendo produzida aqui que vai ser levada para ser consumida dentro do estado de São Paulo. Então, eu não vejo os projetos como antagônicos, pelo contrário, eles são complementares. E quem vai ganhar é o Mato Grosso do Sul. O que não é aceitável, é eles retirarem o ramal Campo Grande a Ponta Porã com estudos e com premissas erradas,





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

com hipóteses heroicas e que quem vai pagar a conta, somos nós. Bom, esse aqui é um resumo do investimento do CAPEX, a despesa de capital. O projeto está orçado em 8.8 bilhões para modernização da via permanente, então isso aqui é basicamente trilho, etc. E aqui eu acho que está superestimado, nem precisa de 8 bilhões. Por que que eu vou dizer que não precisa disso? A nossa ferrovia ela é em bitola métrica, ela só tem um metro de largura, idealmente, ela teria a bitola larga. Por quê? Porque a bitola larga transporta de maneira mais eficiente, ela é mais rápida, o custo logístico é menor, uma série de questões. Mas de novo, o ótimo é inimigo do bom. Por quê? Porque uma ferrovia em bitola métrica, ela também anda a 60 quilômetros por hora, não chega a 100 quilômetros por hora, mas a 60 quilômetros por hora, ela também é muito eficiente. Então nós conseguimos fazer uma ferrovia absolutamente operacional com bitola métrica. A NTT sabe disso e acertadamente colocou na minuta do edital que ficaria para opção do concessionário escolher de acordo com a sua conveniência e oportunidade, se ele iria colocar bitola métrica ou partiria para bitola larga, a critério dele. Então a NTT não está exigindo uma bitola mais larga. Só que quando ela faz essa conta aqui de 8.8 bilhões, ela pode estar fazendo, na pior hipótese, de termos que fazer o investimento na bitola larga. Se nós fizéssemos a modernização e a reativação só pela bitola métrica, pode ter certeza que esse número cai de maneira significativa. E vou me socorrer do Sola, quanto você acha que faria? Quatro bilhões! Quatro bilhões você reativa e moderniza ela. Ampliação e construção de pátios, 706 milhões. Sistema ferroviário, 136 milhões. Oficina e posto de Abastecimento, 62 milhões. Equipamento de via, 471 milhões. Frota 7.9 bilhões de reais. Investimento muito grande com a frota de locomotivas e vagões. O total sem receita de venda, isto é, o total do investimento seria de 18,1 bilhões. Por que eles põem receita de venda? Porque esse projeto, uma parte do que está aí é possível vender, por exemplo, vai vender dormente, sucata de locomotiva, coisas inservíveis, mas que teria uma receita. Que valor essa receita teria? 646 milhões de reais. Então 18,1 menos 646, seria um total de investimento de 17.5 bilhões de reais. Premissas e parâmetros adotados na modelagem: cenário modelado, não considerar demanda a receita custos investimentos adotados no ramal Ponta Porã, que segundo a NTT é inviável financeiramente. Modelagens em reais em termos de valores em reais de janeiro de 2022, o horizonte de modelagem de 60 anos,





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

início de 2024, término em 2083. Custo de capital da ferrovia de cerca de 10.85 % ao ano real, e custos operacionais atingiriam 1.8 bilhão de reais ao final da concessão, com destaque para custos variáveis. Variáveis por quê? Porque o custo fixo já tinha sido todo amortizado. Impacto socioeconômico com a relicitação da Malha Oeste. Efeitos diretos, 57 bilhões de PIB adicionado à economia; 55 bilhões de reais de impostos arrecadados; 30 mil empregos gerados durante a fase de obras. E quando nós levamos em consideração os efeitos diretos e indiretos, aqueles que são induzidos pelo efeito renda. O que é o efeito renda? A sociedade se torna mais rica com esse projeto, e ao se tornar mais rica, ela cria uma série de outras demandas que hoje nesse horizonte de curto prazo nós não temos. Então, com todos esses efeitos, nós teríamos 157 bilhões a mais de PIB, 72 bilhões de reais em impostos arrecadados e 140 mil empregos gerados durante a fase de obras, é Impressionante. Em que ponto nós estamos? Esse aqui é o cronograma do processo de relicitação da Malha Oeste. Foram feitos estudos com essa consultoria aí que apontou os 200 mil de toneladas. Esses estudos foram levados a uma consulta pública, que é a fase em andamento, terminou a fase de oitivas, não serão feitas mais oitivas, e já se colheu formalmente dos governos, dos participantes, essa fase de consulta pública, ela termina em setembro. Então até setembro, em tese, nós ainda temos tempo de modificar a decisão da NTT. Posteriormente, esse edital, a minuta do edital, é enviada para o Tribunal de Contas da União no quarto trimestre, que vai fazer uma análise da legalidade e padrões de conformidade desse edital, teria cerca de um trimestre pra analisar posteriormente esse edital que seria feito no primeiro trimestre de 2024, ocorreria o leilão do projeto no terceiro trimestre de 2024 e finalmente no quarto trimestre de 2024 seria assinado o contrato com o novo concessionário. Encaminhamentos da nossa audiência. Primeiro lugar, encaminhar à NTT os dados informados sobre o volume de produção da região pra que sejam feitos novos estudos de demanda e econômico financeiros para reavaliar a viabilidade do ramal Campo Grande a Ponta Porã, incluindo na concessão da ferrovia Malha Oeste. É o que nós estamos fazendo. Vamos supor que eles façam novamente o estudo e que cheguem ao resultado, que seria digamos inconclusivo, com relação a viabilidade. O que eu não acredito. Eu acredito que se tem lugar que tem viabilidade é justamente esse ramal que nós estamos falando. Mas vamos supor que eles cheguem a





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

ideia de que seria inconclusivo a viabilidade. Ainda assim seria possível solicitar a inclusão da modalidade de concessão patrocinada, que é o tipo de concessão onde existe num primeiro momento, a concessão de subsídios pelo governo federal ou eventualmente pelo governo do estado. Como é que funciona isso? muitas vezes alguns projetos tem viabilidade e prazo de maturação de longo prazo, porque ele vem antes da existência da demanda. Então a oferta está descolada da demanda durante um período significativo. Então, é possível pela lei brasileira, realizar esse tipo de projeto no regime de concessão patrocinada, com a participação de um subsídio. Não acredito que seja necessário. Além disso, podemos extrapolar uma outra questão. Pensando com relação a licitação da Infraero, só para fazer um paralelo. Todo mundo que quer comprar aeroporto, está interessado no aeroporto de Congonhas, no de Cumbica, no Santos Dumont, que são extremamente rentáveis. Agora, se a Infraero fosse vender apenas Cumbica, Santos Dumont e Congonhas, e deixar todo o resto para a Infraero, a Infraero ficaria sem receita e os privados ficariam com o filé mignon. Então como que é o regime geralmente de venda? Ah o senhor quer comprar Congonhas? Perfeitamente. O senhor vai operar Congonhas mas vai operar Boa Vista, que não dá lucro. O senhor vai querer Cumbica, mas também o senhor vai operar o aeroporto de Porto Velho, que empata. Por quê? É uma espécie de subsídio cruzado, onde o mais rentável permite que aquele que é menos rentável, seja sustentável no longo prazo. Então o que eu estou dizendo aqui? Vamos supor que esse ramal não seja tão rentável, que o outro ramal que seria mais superavitário pudesse num determinado momento, fazer um subsídio cruzado, para que esse nosso ramal fique em funcionamento, algo perfeitamente possível e justamente era assim no passado. E aqui nós estamos pedindo e conclamando a classe política e quero mais uma vez agradecer aos prefeitos aqui presentes para que nós criemos a marcha dos prefeitos à NTT em Brasília. Nós estamos colocando o dia 15 de junho como sendo uma data tentativa, nós vamos ainda fechar essa data, mas tentativamente seria no dia 15 de junho, já bem próximo, onde todos os prefeitos, liderados pelo nosso governador Eduardo Riedel, juntamente com a bancada federal, e aí o Vander tem um papel importante nisso, como coordenador da nossa bancada e nós chegaríamos até a NTT e entregaríamos o nosso manifesto, a nossa carta solicitando que o ramal seja incluído e que o Mato Grosso





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

do Sul está unido em relação a esse tema, e que nós não vamos aceitar uma nova licitação que vai excluir Ponta Porã. Por último, a batalha da opinião pública é muito importante, para que a gente faça esse assunto não ser esquecido, nós estamos conversando com todos e aqui submetendo à análise de vocês, a ideia de nós criarmos alguns Outdoors na entrada das cidades. Nós fizemos aqui uma arte que seria assim: "Movimento pela volta da Ferrovia Malha Oeste, Mato Grosso do Sul de volta aos trilhos". E aqui o nome das cidades, Ponta Porã, Dourados, Maracaju, Sidrolândia e Campo Grande. Nós faríamos também esses adesivos aqui pra colocar em carros também, da Ferrovia Malha Oeste, de forma que todo mundo que vai entrando dentro da cidade, vai lembrando, poxa eu estou vendo muito caminhão aqui. Pois é, mas tem uma ferrovia bem aqui do lado que podia estar funcionando. Então, nós estamos pedindo apoio do sindicato rural, dos empresários que nos ajudem a fazer esses outdoors, fazer um outdoor bem grande, deixar na entrada e na saída de todas essas cidades, porque ao longo do tempo o cidadão sul mato-grossense vai pegando gosto pela nossa causa e vai lembrando que existe um movimento e tem gente preocupada e que nós não vamos aceitar modelo de licitação que vai prejudicar e vai sacrificar o desenvolvimento econômico de Ponta Porã, Sidrolândia, Dourados, Maracaju e de todo o Mato Grosso do Sul. Bom, são essas as nossas considerações. Eu gostaria de abrir a palavra aqui para as pessoas que queiram fazer uso dela. Devolvendo a palavra para o presidente da câmara, para que nós possamos aqui fazer uma oitiva, para as pessoas que queiram se pronunciar com relação a esse tema, muito obrigado. Boa tarde a todos, é uma satisfação receber as autoridades já nominadas pelo deputado, nosso agradecimento ao envolvimento dos irmãos paraguaios. A importância dessa luta, dessa linha, a gente bem sabe e entende que é uma luta que se inicia agora, mas é um projeto de 70 anos. Ponta Porã já teve a satisfação de ter essa ferrovia e sabe da importância que terá, nós aqui com o Porto Seco e queremos estender deputado, essa nossa luta e por isso a importância dos nossos irmãos paraguaios para ter o nosso porto de Concepción, bastante próximo. Nós aqui com o Porto Seco, já estamos sentindo o efeito de um Porto Seco, da demanda do movimento de caminhões na Receita Federal. A gente sabe o tanto que foi lutado por esse Porto Seco. Então eu sempre digo que as grandes lutas, são essas que temos que abraçar. Nós homens públicos, não adianta a gente defender o que é fácil.





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

nós temos que abraçar lutas deste tamanho. Então parabenizo a todos os deputados, as autoridades que estão nessa luta e podem ter certeza, aos prefeitos dessas cidades citadas, a importância dessa ferrovia para nós, é muito grande. Nós temos a certeza que estamos entre os quatro ou cinco municípios mais produtivos do estado. E os municípios em nosso entorno, da grande Dourados. Hoje eu digo, nós estamos usando essa rodovia passando por Maracaju e a gente viu a mudança que Maracaju teve, prefeito, a cidade foi alavancada. A nossa irmã cidade de Maracaju, Sidrolândia onde passamos também, a gente entende a gente conhece, nós que somos da área e que vivemos aqui nessa cidade sabemos da importância que tem essa ferrovia. Não adianta falar, essa região que foi citada aqui é a maior produtora de grãos do estado. Os números que o deputado apresentou são verdadeiros e os números que foram apresentado nesse projeto são uma inverdade. Então quero ser bastante breve, têm outras autoridades para falar. Somente dizer, todos os setores aqui presentes, quero agradecer o setor turismo, ao pessoal do agro aqui presente. E dizer que nós, prefeito Eduardo, o senhor, o deputado Paulo Corrêa, ali numa reunião que antecedeu este evento, lembramos do tempo que usávamos a Litorina, o trem para fazer o transporte até Campo Grande. E nós temos a certeza, a partir do momento que nós tivermos essa ferrovia de volta, nós vamos pegar o trem e parar lá em Maracaju, comer uma chipa que era vendida por uma senhora lá em Maracaju e nós vamos comemorar e vamos tomar cerveja no restaurante da Litorina, que também vai ser transporte com certeza, de turismo e de compras muito importante aqui para a nossa cidade. Muito obrigado Deputado, tenha a certeza do nosso apoio. Em tempo, gostaria de convidar a nossa senadora Noélia Cabreira aqui presente, para que pudesse subir aqui ao dispositivo e poder integrar a nossa mesa. Mais alguém gostaria de fazer uso da palavra? Com a palavra o Prefeito de Dourados. Oi gente, boa tarde. É uma alegria estar aqui em Ponta Porã, em seu nome, Fábio, nosso presidente Candinho. É um privilégio estar aqui, cumprimentando em nome do professor Ismael, todos os douradenses, secretários Romualdo e Casarin, que me acompanham. Cumprimentando o deputado Pedro Pedrossian pela sensibilidade em trazer à pauta esse assunto de tamanha relevância. Eu quero dizer que esse assunto é uma deliberação dos municípios diretamente implicados, Dourados, Ponta Porã, Maracaju, Sidrolândia e a nossa capital. Só que essa é uma pauta





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

do sul mato-grossense, essa é uma pauta que nós não podemos deixar esfriar. Eu quero também cumprimentar meu amigo Gabriel Arce, colega de turma na Faculdade de Direito da UEMS lá em Dourados, Secretário Adjunto de Segurança Pública e Trânsito aqui de Ponta Porã, o deputado Roberto Roberto Hashioka, o deputado Renato Câmara que já se retirou. Enfim, em nome também do prefeito e amigo Eduardo Campos, saudar todos os Pontaporanenses. Em nome dos governadores, da Zulma e do Abate, governadores dos nossos departamentos. E o deputado menciona um fato que é bastante relevante. Deputado, há 40 anos a distribuição da carga em Mato Grosso do Sul, ela necessariamente obedecia aos destinos do trilho do trem, da malha Oeste, que era ferrovia Noroeste do Brasil. E hoje, lá em Itaum de manhã, vocês puderam ouvir de um trabalhador que foi conhecer carreta, deputado Hashioka, muito tempo depois que a carreta já era uma prática, nos grandes centros. Porque as cargas chegavam e saíam da região de Itaum, que é uma região que produz muito grão, em Dourados, a nossa região aqui é muito perto de Ponta Porã, perto da Itamarati, através dos trilhos. Então, nós temos uma necessidade de discutir esse assunto e fazer um pleito coletivo. Aproveitando hoje oportunamente, deputado Pedro Pedrossian, a presença do governador Eduardo Reidel, que está aqui em Ponta Porã, que nós possamos, prefeito Marcos, eu, o senhor, deputado Hashioka, Prefeito Eduardo, contribuir na sensibilização. O governador Eduardo Riedel é homem muito sensível à causa da produção e da logística em Mato Grosso do Sul, sabedor que a relicitação, incluindo esse trecho de Ponta Porã a Campo Grande, é vital, é fundamental para o desenvolvimento econômico de Mato Grosso do Sul, principalmente da nossa região da Grande Dourados, da fronteira, que é uma região tão rica e que contribui tanto para o desenvolvimento do Brasil central. Quero me colocar totalmente à sua disposição Deputado Pedro Pedrossian, junto com os prefeitos, para que a gente possa caminhar nessa luta. Se tivermos que ir à Brasília, estaremos juntos no dia 15 de junho lá. Em Dourados nós temos indicativo e a Câmara de Vereadores também já se colocou à disposição. Nós estamos prontos para ajudar a construir também uma Audiência Pública, como nós conversamos com o Magrini lá em Dourados quando esteve, para que a gente possa trazer esse debate também em Dourados. Inicialmente foi pensado em Sidrolândia, Maracaju e Ponta Porã, mas nós colocamos também toda a estrutura de Dourados à





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

disposição pra que a gente possa fazer esse debate, porque eu tenho convicção que é muito viável. Os números apresentados denotam isso, são números que para a economia de Mato Grosso do Sul, para Investimento e Infraestrutura que o Brasil precisa fazer, são irrisórios, muito baixos. E nós precisamos encampar essa luta pelo desenvolvimento do nosso estado. Obrigado. Convido o Prefeito Marcos Calderán para sua fala. Boa tarde a todos, vou economizar os cumprimentos das autoridades que já foram bem citadas para a gente ganhar tempo. Mas dizer assim da minha satisfação, é a terceira audiência que eu participo, estive em Sidrolândia, ontem tivemos em Maracaju com bastante sucesso, graças a Deus. Mas eu não canso de agradecer ao deputado Pedro Pedrossian Neto por ter tomado essa iniciativa. Parece um pouquinho tarde, mas nós vamos segurar né? E não vamos perder essa oportunidade porque nós estávamos até então distraídos com uma coisa tão importante. Dou a mão à palmatória aqui, porque a gente não se deu conta que nós estávamos perdendo, que a gente não conseguiu acompanhar esse processo até então né prefeito? E aí ter uma pessoa tão empenhada igual o senhor deputado, muito obrigado mesmo, porque nós estamos muito esperançosos diante do estudo que você fez muito bem feito e que não há o que contestar diante dos números. Como você bem disse não inventamos nada, não aumentamos, por sinal estava até abaixo um pouco e já é o suficiente. E hoje eu fico mais feliz ainda até cumprimentei o prefeito Eduardo Campos antes dele sair. Aliás ele está num compromisso muito importante. Fico feliz por ele também, um investimento tão grande né secretário? E eu comentei com ele que essa audiência é especial por causa dos nossos irmãos paraguaios. Fico muito feliz de ver que vocês estão dando mais corpo a esse movimento. Os paraguaios vão nos ajudar com essa possibilidade aí dessa outra ligação da ferro Guarani, a dar mais argumento ainda pra que a gente possa levar isso para Brasília com bastante força. Parabéns aos paraguaios que vieram, os governadores, senadores, muito obrigado. Nos sentimos bastante prestigiados, deputado. Mato Grosso do Sul agradece, o Brasil agradece e somos irmãos. Muito obrigado a todos, fiquem com Deus. Convido o Secretário de Governo e Comunicação Fabio Caffarena. Boa tarde deputado, em seu nome saúdo a todas as autoridades assim como o Calderán bem mencionou, eu também serei econômico na saudação y saludo también a los paraguayos que se hacen presentes. Es mui importante la presencia de ustedes





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

nesto momento. Porque isto não é uma causa nacional, municipal. É uma causa internacional que junta Brasil e Paraguai. Deputado Pedro Pedrossian, Ponta Porã abraça essa causa, ela vai encampar junto contigo essa causa, o prefeito Eduardo que não está presente neste momento, porque ele acaba de receber o governador do estado Eduardo Riedel que acabou de chegar na cidade, eles estão num evento no IFMS. Teremos hoje à noite às 19 horas, se me permite deputado, convidar toda a população las autoridades aca presentes. Nós teremos hoje à noite às 19 horas, o lançamento dessa obra, Calderán, que é muito importante para Ponta Porã, que é a revitalização da linha internacional. Estamos recebendo o secretário de Infraestrutura e Logística Helio Peluffo, o governador do estado e outras autoridades que se juntam a vocês que vêm abrilhantar esse evento. Ponta Porã está presente deputado Pedro Pedrossian. Ponta Porã abraça essa causa. Ponta Porã foi forjada nos trilhos do trem. Ponta Porã precisa retomar essa via tão importante que foi no passado e será muito mais importante no futuro. Nós vamos lutar para trazer de volta, deputado, porque é extremamente importante para Ponta Porã, Maracaju, Sidrolândia, Campo Grande, Dourados, todos os municípios da região, mas também é importante para o Paraguai. Então nós só temos a agradecer essa audiência pública de extrema relevância para o município e estamos à sua disposição. Muito obrigado deputado. Gobernadora Zulma: A los que integrán la mesa a todos los presentes mui buenas tardes. Com imensa satisfacción estamos participando de esta Audiência Pública y quiero aprovechar para agradecer la inbitación. Y sabemos que esto es algo mui importante principalmente para el departamento al que estoy representando que es Concepción. Y le digo que quanto más grande es el desafio siempre es más gostoso señor Diputado. Felicitaciones por su iniciativa y estamos aca para apojálos en todo. Por eso también una comitiva que me acompaña del gobierno departamental muchas gracias para ellos y estamos para lo que ustds nos necesitan aca como hermanos País muchas gracias. Mui buenas tardes a todos para mim una gran satisfacción estar ante tantas autoridades importantes la comunidade de Ponta Porã, señor Diputado Pedro Pedrossian Neto en su nombre saludo a todas las autoridades presentes. Realmente usted explico de manera magnífica. No tenis conocimiento acabado de toda la esctrutura y todo lo que significa, que se recupere el tramo de Campo Grande a Ponta Porã. Toda la importancia que es toda la región pueda





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

beneficiarse que aca no se beneficia solo Mato Grosso do Sul. Se beneficia el Departamento de Amambay, de Concepción, Chaco. Saludar a la Senadora electa Noelia Cabrera a quién pido un fuerte aplauso. Y bueno para acortar decile que estamos dispuesto a trabajar en conjunto apoyar en lo que sea necesario con todas las autoridades. Aca están presentes el presidente de la Junta Departamental, Concejales municipales, están presentes miembros de la Camara de Comercio de Paraguai. Y bueno mui feliz mui contenta yo estoy hasta agosto en el Gobierno Departamental pero estoy seguro que el nuevo Gobernador va apoyar también con toda esta iniciativa y se viene una gran historia un gran desarrollo para toda la región para todo el Departamento de Amambay y la amistad de ambos países continua, muchas gracias, saludos a todos. Noelia Cabrera senadora electa del Departamento de Concepción-PY. Bueno mui buenas tardes para todos usteds paraguaios y hermanos brasileños. Agradecida por esta inbitación por hacerme parte deste gran proyecto, Abraso tus palavras señor Gobernador del Amambay, hago mia tus palavras para com los Hermanos del Brasil y decirles que este proyecto me lo havia comentado uma gran amiga que hoy me acompaña, Mirna Rodrigues. Y le dije yo quiero estar quando se debata quando se explique ese proyecto porque estoy segura que puedo llevar esta información importante a la cámara de Senado del Estado Paraguay y decirles que les felicito porque esto sera un gran proyecto, no solamente para el Brasil para el Paraguai sino para la región de America del Sur porque esto es el início de una gran etapa de un gran desarrollo económico para la región de Brasil como de Paraguai. Asi que felicidades por este gran proyecto y todo lo que yo pueda hacer para acompañar desde el Senado Paraguay y abrazar el proyecto de los hermanos brasileños va a estar dentro de mis intereses. Muchísimas Gracias. Convido o ministro Parkinson pra fazer uso da palavra. Boa tarde, boa tarde a todos e a todas. Bom é um prazer estar aqui e poder dividir com vocês esse momento tão importante para Ponta Porã e eu diria também pra Mato Grosso do Sul. E expressar os meus sentimentos, a minha visão, não só como cidadão sul mato-grossense, já que eu fui honrado com o título, mas como um funcionário diplomático de carreira e portanto como um membro do corpo diplomático brasileiro. Imbuído por essa natureza com uma visão mais de estado, mais permanente, mais prospectiva e estratégica. Eu estive com o deputado Pedrossian na audiência em Brasília,





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

na NTT e expressei minhas reservas ao estudo, apontando basicamente para dois pontos importantes. Eu gostaria de voltar a repisá-los aqui em Ponta Porã. Nós estamos tratando de um estudo como foi salientado pelo deputado, que tem um ciclo de vida de oitenta anos, portanto, tem por obrigação ter uma visão de futuro e ter uma visão estratégica. O estudo que foi apresentado pelo consultor contratado pela CAF carece das duas perspectivas. Primeiro, é inconcebível que ele não aborde nos seus estudos a necessidade de utilização de fontes energéticas renováveis. Mencionar a compra de equipamentos, de locomotivas movidas a diesel, num horizonte de oitenta anos, é algo que está completamente fora da realidade. Nós estamos falando de eletrificação da mobilidade urbana, de crescente produção de hidrogênio verde no Brasil, de utilização de hidrogênio verde na movimentação de meios de transporte, então não há mais espaço para locomotivas diesel ou a utilização de combustíveis poluentes. Então isso foi a primeira observação que eu fiz. A segunda observação, eu acho que mais de fundo, de natureza estratégica, me deixou triste e preocupado com estudo que a NTT endossa e apresenta para o público brasileiro. E eu vou explicar porquê. Deixa-me a impressão de que tanto a NTT quanto o consultor, não se deram conta do que está acontecendo em Mato Grosso do Sul. E aproveito para relembrar isso. A construção do corredor rodoviário bioceânico coloca o centro oeste brasileiro, não no centro do Brasil, mas no centro da América do Sul. É um projeto que lança o centro oeste, Mato Grosso do Sul, como um articulador regional. Ele induz o uso de meios de transporte, sejam hidroviários, ferroviários, aéreos, rodoviários, como um instrumento de integração regional, num momento em que a administração Lula dá sinais evidentes de interesse, de disposição, de visão estratégica, de fortalecer os nossos laços bilaterais com os países hermanos da América do Sul, particularmente o Paraguai, mas mencionaria também a Argentina, a Bolívia e outros mais. O estudo trata Mato Grosso do Sul e o Brasil como se fosse uma ilha, completamente desconectado da realidade que nos envolve e isso é algo que, obviamente não atende ao interesse do País. E particularmente numa perspectiva de oitenta anos, que é o que foi proposto. Todo o esforço que vem sendo feito, é no sentido de integrar Mato Grosso do Sul ao Paraguai. O corredor rodoviário bioceânico não só abre essa perspectiva, mas também dá um novo futuro, e eu gostaria aqui de relembrar, isso não foi mencionado.





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Pedro, à Campo Grande, uma vez que vitaliza o terminal intermodal de Campo Grande. E uma outra coisa que é muito importante. Basicamente também não considera o impacto dos projetos integracionistas, seja também hidroviários e por que não também ferroviários, que eu vou comentar com mais detalhes, na sua perspectiva inovadora. Nós só mencionamos e foram mencionados dados de exportação. Qualquer conectividade seja por Concepción, por Porto Murtinho ou Corumbá também vai envolver importações, volumes que serão importados, que irão obviamente adensar à nossa malha, ferroviária, rodoviária, e também dar um equilíbrio à movimentação de cargas na hidrovia. Portanto, quando Pedro por exemplo relembra e eu vejo isso com muita tristeza, a NTT relegando a concessionária à uma empresa, a decisão de escolher uma bitola métrica como a bitola larga. O entendimento que eu tive desse dessa decisão, foi que a NTT estava completamente desconectada da realidade que está se desenvolvendo no Centro Oeste e particularmente todo um trabalho e esforço de integração do Brasil à América do Sul. Todo o interesse que obviamente os Países vizinhos, o Paraguai e a Bolívia, a Argentina, Uruguai, têm demonstrado de se integrar ao Brasil. No Itamaraty, nós estamos fazendo um enorme trabalho de construção de corredores, usando todos os modais. E aproveito, Pedrossian, para lhe informar que é mais um elemento que eu lhe trago. Há 2 dias atrás eu recebia lá no Itamaraty, uma nota do governo Boliviano, manifestando interesse em retomar as consultas para a construção do corredor ferroviário Bioceânico de integração, que ligaria o Brasil à Bolívia e ao Peru por ferrovia. Então deixar isso na mão de um consultor, é algo que para mim é criminoso, eu não tenho outra palavra para usar. Porque não cabe a um consultor decidir qual é o futuro do nosso País. E qual é o futuro do Centro Oeste brasileiro e particularmente qual é o futuro de Ponta Porã. Agora, eu esperava da NTT, uma compreensão maior, uma sensibilidade maior para o que está em curso no mundo, porque obviamente os blocos estão se fortalecendo, em função de vários movimentos geopolíticos, e a ferrovia é um instrumento fortíssimo de integração regional. Dá a impressão de que a NTT não faz parte do governo, não está ouvindo o que o Presidente está dizendo, não está acompanhando todas as tratativas do Ministério das Relações Exteriores e de outros Ministérios do governo, no nosso entorno geográfico. Nós temos interesses com respeito ao Paraguai, eu quero deixar bem claro, que temos





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

interesse em fortalecer a integração ferroviária com o Paraguai. Esperamos iniciar essa esse diálogo técnico com o Paraguai o mais pronto possível, uma vez superada as eleições, com o novo governo. Estamos cientes de que o corredor ferroviário bioceânico vai promover um grande movimento de cargas no Mato Grosso do Sul, seja pelo corredor rodoviário, seja pela melhor utilização da hidrovía e nós já estamos vendo alguns sinais que eu já tenha indicado ser apenas a ponta do iceberg. Devemos chegar à Um milhão de toneladas este ano, fechando com a movimentação de cargas em Porto Murtinho. Temos todo o interesse em iniciar uma conversação técnica com o governo Paraguaio, para chegar com ferrovias à Concepción, ao Porto de Concepción, que valorizaria Ponta Porã. É importante que se diga isso, Ponta Porã não deve ver essa perspectiva unicamente pelo lado exportador, mas também como um polo logístico para distribuição de cargas para o Sudeste e sul do País. Carga que viria pelo porto de Concepción, pelo de Porto Murtinho, pelo de Corumbá e por outras vias. Não poderia também de chamar a atenção para um fato que não foi mencionado, Pedrossian, mas eu te chamo a atenção. Quando você comenta o risco que a carga desviada para a ferrovia representaria, em termos de redução de caminhões, trafegando pelo Mato Grosso do Sul, é importante lembrar que um caminhão eficiente, quando ele se movimenta, a carga por 500 quilômetros, e não é eficiente quando ele leva carga por 1200/1300 quilômetros, como vem fazendo há anos, décadas aqui. Outro ponto que não foi mencionado, também gostaria de lembrar, e é lamentável que a NTT não tenha chamado atenção do consultor, e que se nós estamos pensando num horizonte tão longo de oitenta anos, por que que não se concebeu, não se analisou a capacidade de expansão do porto de Paranaguá? Estará o porto de Paranaguá habilitado para receber toda a carga do Paraná, do sul do Brasil, do Centro Oeste brasileiro, mesmo pela proposta apresentada? não creio! Sinceramente, não creio. E outra coisa que é importante também, e eu não poderia deixar de ressaltar. Há uma grande diferença entre um projeto Greenfield e um projeto Brownfields. Não há necessidade de se perder tempo com licenças ambientais, melhorias de vias, gastos que normalmente uma nova construção de ferrovia acarreta. Ao contrário, nós poderíamos reabilitar esse ramal rapidamente, recuperando um tempo precioso que o estado já perdeu. Só para você tirar essa licença, se tirar, que eu também não acredito que tire, são anos de discussão.





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Para você ter uma licença ambiental passando por áreas sensíveis, inclusive por áreas de indígenas. Mato Grosso do Sul caiu numa armadilha, de ter abandonado, devido ao desinteresse de uma empresa, né, o modal ferroviário. Isso impactou tremendamente o estado e os prefeitos, as empresas, a população de Mato Grosso do Sul, não pode permitir que essa perda se estenda por mais alguns anos. É importante iniciar desde logo, e lhes digo com toda a sinceridade, há muitos investidores estrangeiros interessados em investir no estado, explorar a malha oeste como ela se encontra, sem o risco de facelamento, através de shotlines, que poderiam realmente reduzir a o caráter estruturante da malha, e movimentar carga, seja pro Atlântico, seja para o Sul e seja para o Pacífico. Portanto, ao expressar minhas opiniões, na audiência da NTT em Brasília e aqui, eu o faço não apenas como um cidadão de Mato Grosso do Sul, mas o faço sobretudo como um funcionário de estado, com uma visão estratégica e de futuro, em que Mato Grosso do Sul deve, não reduzir a sua capacidade articuladora no espaço regional, mas aumenta-la, com a integração por ferrovias, integração aérea e uma utilização mais eficiente da hidrovía Paraguai- Paraná. Esse que deve ser o nosso futuro, essa que deve ser a nossa luta e podem contar com o meu apoio, o apoio do Itamaraty nesse projeto. Obrigado. Cerimonial: Deputado, em tempo, gostaríamos de fazer o registro da presença da Dra. Claudia Vera Silveira que representa a senhora Rosele Marques Vieira, coordenadora do curso de mestrado em desenvolvimento regional e sistemas produtivos da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul; da Dra. Raquel Caroline Lageano Quintino, Secretária Municipal de Desenvolvimento Regional, Indústria, Comércio e Turismo; de Javier Rodrigues, assessor da senadora Dra. Noélia; Davi Nunes Yan, presidente do Shopping Calçadão Mercosul; do senhor Divino José Martins, presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio de Ponta Porã, Laguna Carapã e Amambai. Obrigado. Gostaria de convidar o deputado e colega Roberto Hashioka para fazer uso da palavra. Boa tarde a todos. Inicialmente eu gostaria de cumprimentar aqui o presidente da câmara, o vereador Candinho, em seu nome todos os vereadores aqui do magnífico município de Ponta Porã, nessa Audiência Pública. Cumprimentar aqui meu colega deputado Pedro Pedrossian Neto. Cumprimentar aqui os prefeitos, Marcos, Alan e o Fábio que representa aqui o Eduardo, cumprimentar aqui as autoridades paraguaias, em nome da nossa senadora





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

Noélia. Saudar aqui todas as demais autoridades, senhoras e senhores rapidamente. Primeiro eu quero falar uma coisa interessante, a ironia do destino, mas de forma muito positiva. Pedro Pedrossian Neto é neto do saudoso estadista, um dos melhores governadores deste estado, Engenheiro Civil Pedro Pedrossian. Ele era engenheiro ferroviário, trabalhou na empresa Noroeste do Brasil. E o Pedro Pedrossian Neto ele encampou essa luta por conta do ramal Ponta Porã - Campo Grande e o faz com muita qualidade, com muita presteza, economista que é, um jovem que desponta na Assembleia Legislativa com uma das grandes revelações da política sul mato-grossense. E eu me sinto muito envaidecido de estar aqui com você, participando desta audiência pública. Como contribuição, Pedro, Eu ouvi sua apresentação. Eu quero cumprimentar aqui o nosso ministro Parkinson que foi muito feliz falando da questão das carretas, que até 500 quilômetros. Tem mais uma situação Pedro, que você pode colocar no seu slide. Quando se tira as carretas das rodovias, se diminui consideravelmente o custo de manutenção das rodovias, tanto federais como estaduais. Carretas em rodovia é um desastre, é borrachudo, é tudo, além dos acidentes, a questão da manutenção das rodovias, diminui consideravelmente. A importância que tem então o transporte alternativo, o ferroviário ainda que é cinco vezes mais barato que o rodoviário. Mas Pedro, eu vou te falar aqui. Eu vivi algumas experiência enquanto prefeito em Nova Andradina, eu fui prefeito três vezes naquela cidade. No primeiro mandato começamos em 2001, eu como engenheiro rodoviário que sou, então conheci o mapa do antigo DNR e tinha lá ferrovia, prefeito Alan, Dourados à Prudente, passando por Euclides da Cunha. Todos devem ter ouvido fala de Euclides da Cunha, que foi um desbravador. Então essa ferrovia ligando Dourados -Euclides da Cunha- Prudente que ligaria Sorocaba, ela estava no PNV, Plano Nacional de Aviação. E foi no governo Geisel em 1973, que foi colocado essa ferrovia. Eu fui no DNIT para discutir a possibilidade da construção dessa ferrovia e me deram uma notícia assim, Ferrovia no Brasil não é prioridade, o que é desastre. Eu não sei se os homens antigamente eram mais inteligentes ou mais sérios ou ambas as situações, porque se investia em ferrovias. Para vocês terem uma ideia, um comparativo muito simples, mostra um país como o Estados Unidos, que não é um país mais velho que o nosso, é um país igual o Brasil. Estados Unidos com um território um pouquinho maior que o brasileiro.





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

tem 300 mil quilômetros de ferrovia e o Brasil tem 30 mil quilômetros. Acho que por isso que o PIB americano é 18 trilhões de dólares e o nosso é 1,8 trilhões de dólares, deve ser essa ligação. A China é pouquinho é um pouquinho maior que nós, ela tem 150 mil quilômetros de ferrovia, o PIB é 11 trilhões de dólares. Então mostra o retrocesso que aconteceu neste país ao longo dos anos, quando se deixou de investir em rodovias. Mais ainda Pedro, eu vou falar aqui. 2013, eu no terceiro mandato, trouxeram a ideia, se vocês pesquisarem aí no Google, ferrovia Estrela do Oeste - Dourados. Eu participei da audiência pública em Dourados, participei em Campo Grande, em Brasília e essa ferrovia, se vocês olharem, era para estar pronta em 2019, nem se fala dessa ferrovia. Então resumindo aqui a colocação, quando se tem uma rodovia já implantada, foi colocado muito bem aqui pelo Pedro, pelo ministro Parkinson, da dificuldade que é fazer uma implantação, você liberar uma faixa de domínio pra implantação de uma rodovia, de uma ferrovia, é bastante traumático, porque interfere em muitos interesses, muitas situações ambientais inclusive. Quando se tem uma ferrovia como Ponta Porã - Campo Grande, essa ferrovia é tem uma importância tão estratégica. Porque se nós considerarmos que Dourados pode ser ligado a Euclides da Cunha - Prudente e Sorocabana, além de ter a noroeste lá por cima ligando Bauru e saindo lá em Mairinque, você sai aqui por Sorocaba e chega no Porto Santos da mesma forma. É que o Brasil perdeu a lógica. Aquela barragem de Porto Primavera no Rio Paraná, que liga o estado de Mato Grosso do Sul ao estado de São Paulo, é uma barragem de terra, ela tem 11 quilômetros de extensão. Essa barragem ela é rodoferroviária, ela tem uma sobre largura, para implantação da ferrovia, para a transposição do Rio Paraná. Então se nós tivermos aqui Campo Grande ligado a Ponta Porã, se sair um ramal de Dourados ligando lá para Euclides da Cunha saindo por Sorocabana é uma opção, além do que, atravessando o Rio Paraná pela barragem, um ramal para Maringá atravessando o Rio Paranapanema, nós estaremos em Paranaguá, que tem a ferrovia Maringá - Paranaguá. Então a lógica ministro Parkinson, eu não sei a lógica que o que o Brasil, as pessoas, os estrategistas e aí eu falo até com um pouquinho de propriedade, eu fui presidente da agência reguladora estadual aqui, a antiga AGEPAN, hoje AGEMS. Agência reguladora é um problema. Ela foi implantada pelo Fernando Henrique Cardoso justamente para facilitar a integração do capital privado com o





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

interesse público. E a agência reguladora, ao invés de defender os interesses, porque ela tem que defender o interesse do investidor, que tem que ter lucro, defender o interesse público, que é fazer o serviço, seja ele rodoviário, ferroviário, hidroviário, o que for, de energia, de telefonia, enfim. Também a agência tem que defender a motricidade da tarifa, quando se fala em consumidor, enfim. A agência reguladora ela tem o presidente, tem um mandato, ele é designado aqui no nosso estado, é indicado pelo governador, a assembleia aprova, então ele tem um mandato. Ele tem uma autonomia muito relevante. Eu acho que isso que acaba gerando esses problemas que nós estamos enfrentando aqui no nosso estado. Problema da rodovia 163 por exemplo, a nossa 163 saindo lá da nossa divisa do Rio Correntes, passando por Campo Grande e descendo aqui pra Mundo Novo, é um problema. A NTT veio com uma proposta que prejudica demais o nosso estado de Mato Grosso do Sul. Quando você pega a energia e faz com que o aumento da energia elétrica é 53% acima da inflação, nos últimos cinco anos. E agora a NTT quando fala em ferrovia quer tirar um trecho que está pronto, uma ferrovia, 355 quilômetros de Ferrovia Ponta Porã - Campo Grande. Se fosse implantar a nova, viu Pedro, o preço de um campo de ferrovia, acho que é seis milhões de reais, se fosse fazer uma nova custaria dois milhões. Quer dizer, ela já existe, não vai custar dois milhões, para mantê-la. Mas enfim. Era a contribuição que eu queria te dar Pedro. Parabenizando aqui a nossa querida cidade de Ponta Porã, essa pujança, a articulação que tem do nosso país vizinho aqui, o Paraguai, a importância que tem essa ferrovia para Dourados. Dourados está no centro geométrico, assim como o Mato Grosso do Sul está no centro geométrico da América do Sul. Então nós temos que buscar manter firme essa ferrovia porque eu acho, só pra encerrar minhas palavras aqui, que a Ferroeste da forma como está colocada, eu ouvi falar aqui mais de 30 bilhões, pelo Pedrossian Neto, o Vander falando em mais de 70 bilhões, eu acho que essa ferrovia é um sonho, é só empurra um pouquinho mais com a barriga os interesses do nosso estado de ter, como eu disse aqui quando coloquei Estrela do Oeste - Dourados, enfim. Então Pedro, parabenizando, acho que a assembleia vai estar firme nessa luta com os municípios, com a Câmara de Vereadores e com a população sul mato-grossense e com a população paraguaia também. Muito obrigado. Gostaria de convidar para fazer uso da palavra a secretária Katiana Sabadin. E antes de iniciar a sua fala, secretária, já





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

aproveitando que a senhora está representando a prefeita Adriane Lopes, gostaria de transmitir a senhora prefeita o nosso convite, para que ela possa integrar também essa comitiva dos prefeitos. Porque embora Campo Grande já esteja contemplada, esse ramal é muito importante para Campo Grande e aí a senhora vai explicar os motivos, mas convidar a prefeita Adriane para que esteja junto com estes prefeitos. Em tempo, nós conversamos com os governadores aqui presentes e a senadora do Paraguai e eles anuíram a ideia de estar conosco no dia 15 de junho. Então nós faremos um evento, uma caravana internacional. Os prefeitos, se possível, nosso governador, a nossa bancada federal, os governadores do Paraguai, a senadora. E tentando forçar a NTT, a convencê-los a acabar com esse erro grosseiro que eles estão cometendo. Com a palavra, a secretária. Bom, boa tarde senhoras e senhores, desculpa eu sei do adiantado da hora, mas Pedro, queria te parabenizar pela iniciativa e trago aqui as palavras da prefeita de Campo Grande em que pediu para que nós e a nossa equipe estivéssemos aqui pra apoiar essa intenção, porque Campo Grande tem muitos investimentos, o ministro Parkinson já colocou aqui o terminal intermodal de cargas, que inclusive teve recurso federal e esse terminal, nós fizemos um estudo no nosso município, a viabilidade dele, passa pela operação da estrada de ferro, com o ramal de Ponta Porã. Nós já temos que entender que aqui também em concepção, nós temos a papel e celulose, nós temos outras características de viabilidade, que não só as inseridas aqui na apresentação do deputado e que Campo Grande é parceira nessa luta e vai estar dia 15 acompanhando vocês, porque é muito importante também para o desenvolvimento da nossa capital, porque a gente entende que além do corredor biocênico, nós temos rotas de integração latino americanas, que são muito importantes para o desenvolvimento da nossa cidade. Muito obrigado. Gostaria de convidar o senhor Odilon pra poder fazer uso da palavra, o senhor vai apresentar alguns slides e eu quero te reforçar, o senhor tem sete minutos contados no relógio. Boa tarde a todos, serei breve, agradeço a oportunidade. Bom, o que eu quero ressaltar aqui é a importância estratégica e logística da ferrovia. A ferrovia da Malha Oeste, nesse trecho de Campo Grande a Ponta Porã, é de muita importância, porque é o único elo ferroviário de ligação, não só com o Paraguai, mas com a Argentina e com o Chile, porque através desse tramo ferroviário, nós poderemos acessar o nosso país vizinho/amigo Paraguaio. Essa malha Oeste ela





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

permite que não só a ferrovia se encerre aqui em Pedro Juan Caballero. Nós temos um projeto, do conhecimento de todos, que o Senado Paraguaio aprovou em 2020, um projeto ferroviário entre Concepción e Pedro Juan Caballero. Esse projeto já está aprovado pelo Senado, está em fase de estudos, pela FEPASA, que detém a autonomia ferroviária dentro do território Paraguaio. Então ali eu estou destacando a ferrovia, a sua posição geográfica e destaco também a ferroeste, ligando de Maracaju a Cascavel, então são dois trechos, isso é um dado. É importante essa ferrovia porque ela passa em frigoríficos, em Mbyjahú, frigorífico em Belém, tem a fábrica de celulose em Concepción, são vários frigoríficos nessa região, por isso tem um volume de carga muito interessante e muito importante. Outro projeto que a FEPASA tem, é um projeto que eles denominam ferrocarril bioceânico central, que eles deixaram próximo à margem da rodovia da rota bioceânica que o ministro Parkinson tanto defende e conquistou. Eles deixaram uma margem de cem metros para transpassar essa ferrovia que seria a bioceânica central, a partir da cidade de Carmelo Peralta, até Poço Ondo e ligando a cidade de Tartagal na Argentina. Com isso liga uma ferrovia existente na Argentina com destino aos portos do norte do Chile, InKique e Antofagasta, e um porto que tem uma iniciativa privada brasileira estudando, que é o porto de Mexillones, que é muito interessante. E este é o nosso projeto, o projeto ao qual a nossa empresa está encampando junto à NTT, de iniciativa privada, estamos aí com a autorização dela, às vésperas de ser concebidas. O que é esse projeto? Esse projeto nada mais é que a continuação da Malha Oeste. A Malha Oeste passa por Campo Grande/Sidrolândia/ Maracaju/ Ponta Porã/ Dourados/ Itaúm. E nós conectaríamos por linha térrea, Ponta Porã passando por Antônio João, a região do Roncador, ali a região de Boqueirão, ali no município de Jardim, saindo no Tupã. Quem é daqui da região conhece esses lugares que eu estou falando. E conectando aos portos de Porto Murtinho. Conectando aí aos portos existentes, como a FV Cereais, ao Porto Doca, que é de empresários argentinos, ao Porto Saladeiro, ao Porto Itaúm, que é de propriedade de um pessoal ali de Itaúm. Com isso, nós conseguiríamos chegar a nossa ferrovia, nesse primeiro passo, a hidrovia do Rio Paraguai, em Porto Murtinho. E esse é o nosso desafio, conectarmos a Ferrogurani a partir de Porto Murtinho, usando esse estudo do Paraguai, só que alterando um pouquinho o traçado, Senadora, e captando de Porto Murtinho,





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

saindo ali em Concepción, através de São Lázaro e Vallemi, atravessando o Porto cassado, governadora, no antigo tramo ferroviário que existia lá na cidade de Loma Plata. Por sinal o primeiro tramo ferroviário que houve no Paraguai e na América do Sul. E aí com isso saindo nas cooperativas dos pioneiros do Prata, na cidade de Loma Plata e conectando a ferrovia, ministro Parkinson, lá em Encarnación. Uma ferrovia já existente e operando entre Formosa e Perico. Com isso nós conectaríamos não só o Mato Grosso do Sul, mas conectaríamos Paraguai, Argentina e saindo do Chile. Utilizaríamos um resultado muito positivo porque usaríamos hidrovia e ferrovia. Teríamos opção de saída de carga pela hidrovia até o Porto de Martin Chico no Uruguai, e teríamos opção de conectar essas ferrovias internacionais, isso tudo é possível. Basta nós nos unirmos e acreditarmos. Existe recursos para isso, existe projetos para isso, basta a sociedade se unir e dar um recado para o pessoal de Brasília. Desculpa Ministro Parkinson, eu sei que o senhor não é de Brasília, o senhor defende muito Mato Grosso do Sul. Mas, o mesmo sentimento que nós temos aqui no Mato Grosso do Sul, a senhora Senadora defensora do Chaco tem. Porque em Assunção, no Paraguai, tudo o que se provoca, é em Assunção, é como se fosse o centro e muito se esquece do interior do Paraguai. Assim somos nós, em São Paulo, Brasília, muito se esquecem, eles olham para o Mato Grosso do Sul como final de linha. E nós queremos provar que Mato Grosso do Sul não é o final, e sim o começo, o meio, o centro da linha. E eu termino a minha palavra, deputado, e aqui eu peço uma salva de palmas para ele que está encampando esse projeto, Pedro Pedrossian Neto. Eu termino a minha fala com essa frase do hino de Ponta Porã, “desta térrea, a base e a estrutura de um Brasil de amanhã servirão.” Aqui em Ponta Porã servirá para unir o Brasil ao Paraguai, Argentina e ao Chile. Obrigado. Já pelo adiantado da hora, nós faremos agora a leitura da carta, nosso manifesto dos prefeitos, da classe política, que agora vamos nos somar aos governadores dos departamentos do Paraguai, à Senadora, a prefeita de Campo Grande que também ingressará nesse movimento, mas nós partiremos daqui então com essa carta/manifesto que vai ser lida e vão ser convidados todos aqui presentes para que possam anuí-la também, assinando-a. MC Nivalcir. Então deputado, todas as pessoas que se fizeram presentes assinam esta carta, chamada: “A Frente dos Prefeitos pelo ramal Campo Grande - Ponta Porã, ferrovia Malha Oeste.” Considerando os debates ocorridos





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

na audiência pública número 05/ 2023, realizada em Campo Grande no dia 26/04/2023, na Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso do Sul, para acolher sugestões e contribuições às minutas de edital e contrato, para o aprimoramento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a concessão da Malha Oeste, que liga o trecho entre a cidade de Mairinque/ São Paulo e Corumbá/ Mato Grosso do Sul. Considerando que durante referida audiência, os representantes da NTT comunicaram que o trecho ramal da Malha Oeste entre as cidades de Campo Grande e Ponta Porã, não está incluso na concessão, por inviabilidade técnica e econômica. Considerando que esse trecho é bastante relevante para a infraestrutura e logística de produtos no Estado e representa grande impacto em nível regional, sendo que sua exclusão da concessão causa prejuízo à população do Mato Grosso do Sul. Os municípios de Sidrolândia, Maracaju, Dourados e Ponta Porã realizaram audiências públicas e visita técnica para colher as sugestões da população local e instituições interessadas. Considerando que em referidas audiências, restou demonstrado que a produção de grãos na região supera muito os volumes apontados pela NTT em sua exposição, o que leva à conclusão de que o ramal tem grande possibilidade de ser economicamente viável para a concessão, os prefeitos, autoridades e sociedade organizada destes municípios e da nossa fronteira reivindicam a inclusão do ramal Campo Grande - Ponta Porã, no processo de concessão da ferrovia Malha Oeste, diante de sua grande relevância para a infraestrutura dos municípios envolvidos e do Estado de Mato Grosso do Sul. Diante do volume de produção apresentado nas audiências realizadas nesses municípios, que indicam com clareza a viabilidade econômica do ramal. E por fim, diante do extenso prazo da concessão previsto pela agência de 60 anos, elementos que conduzem ser indispensável que o ramal seja incluído na concessão da ferrovia. Assinam as autoridades abaixo identificadas e também toda a comunidade desses municípios e dos hermanos vizinhos, os paraguaiois. Este é o teor da carta. Deputado Pedro. Então não havendo mais nada a tratar e muito feliz. Vamos abrir uma exceção, quebrar o protocolo, que esse aqui é o último da Noroeste do Brasil que esteve operando, vamos lá Sola, o último dos moicanos. Boa noite pessoal. Eu sou ferroviário há 48 anos, aposentei como chefe de divisão da nossa antiga Noroeste do Brasil, pois SR10. Agradeço mais uma vez o Pedro, por estar me dando mais uma





CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

oportunidade de esclarecer. Eu insisto viu Pedro, eu insisto que a inclusão do ramal de Ponta Porã, é extremamente necessária, mas só isso não é suficiente. Existe mais entraves que podem prejudicar o ramal de Ponta Porã, não basta a sua inclusão, como eu disse, é necessário, mas não é suficiente. Eu conheci o Pedro, na audiência pública que teve em Brasília, em Campo Grande, e me encantei com essa pessoa. Parabenizo vocês por tê-lo como deputado aqui. E foi claro naquela audiência, que existe um entrave muito grande, que isso que está acontecendo, desculpa, não é erro, porque eu estive a semana passada na NTT, falei lá uma hora com o Rafael Vitali e seus técnicos colaboradores, eles são bastante competentes. Tudo o que eu falei, incluindo o ramal de Ponta Porã, e outros mais que devem ser em acontecer, que não podem deixar de acontecer, eles concordam. Eles concordam. Então, pelos técnicos da ANTT, vocês podem ter certeza que o ramal está no negócio. Mas, existe, não são erros, eu ainda insisto que são forças ocultas. Que essa palavra, é do Jânio Quadros. O mato-grossense de Miranda, ministro Parkinson. Nessa reunião, em Brasília, em Mato Grosso, se apresentou uma pessoa de uma grande empresa, que deixou muito claro que aquela grande empresa quer um pedaço dessa ferrovia, desintegrar essa ferrovia. E por que que eles deixaram o ramal de fora? Porque para essa grande empresa não interessa nada o ramal, interessa um pedaço da linha tronco. Existem duas grandes empresas que querem a linha tronco, e só a linha tronco, porque eles fazem dela, isso aconteceu na privatização, vira um centro de custos. Por exemplo, na Vitória/ Minas, da Vale do Rio Doce, alguém consegue transportar, alguma coisa lá? Não! É um centro de custos. Assim, nós temos cuidado para não acontecer isso, porque inclusive, ministro Parkinson, se acontecer isso, a nossa transcontinental ou bioceânica, deixa de existir. A nossa integração com os irmãos do Paraguai, com os da Bolívia e outros, deixa de existir. Então a integração é fundamental. Tem um único CCO, Centro de Controle de Operações. Como era na antiga estrada Noroeste do Brasil, que tinha um centro de operação maravilhoso, nós tínhamos a melhor velocidade métrica das bitolas métricas, nós tínhamos o melhor MKBF das ferrovias brasileiras, inclusive as largas ou não e tudo isso acabou, com a privatização. E essa nova licitação está muito parecida com a da privatização, cometendo os mesmos erros. Então é importante não desintegrar a ferrovia, de jeito nenhum. Claro que nós vamos transportar para grande empresa, ou para as





CÂMARA MUNICIPAL DE PONTA PORÃ ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

grandes empresas, mas nós temos que transportar para os senhores também, e não só pra eles. Para isso tem que ter uma normativa que obrigue esse novo concessionário a transportar para todos, não só para os BICS, como vem acontecendo, eu posso te dizer de cátedra, como vem acontecendo com a ferrovia que está aí. Era só isso que eu queria dizer. Essa força fantástica que vocês têm, deve ser usada, deve ser direcionada, da forma mais correta que possa. Não podemos cometer novo erro, ou novos erros, não podemos. E é a oportunidade grande, como falou o ministro Parkinson, foi absurdo, Mato Grosso e São Paulo, deixarem acontecer o que aconteceu com as ferrovias. São Paulo não usa mais trem, como o Mato Grosso do Sul. Ah mas está passando um trem lá no norte do estado de São Paulo, passando trem que transporta de Mato Grosso, mas passa por São Paulo, não transporta nada Então é isso aí. Parabéns ao trabalho do deputado Pedro Pedrossian. O ex- prefeito de Nova Andradina, falou muito bem, o ministro Parkinson perfeito. Todos os outros aí, parabéns. Essa força precisa restabelecer a ferrovia, em todos os sentidos, não só na integração do ramal, mas em todos os sentidos. Agradeço, obrigado. Deputado Pedro: Temos cinco inscritos, mas do adiantado da hora, nós temos que encerrar. O pessoal está pedindo aqui para o senhor Vandir, em nome da comunidade, possa falar. Pedir por gentileza, a brevidade no pronunciamento. Senhoras e senhores, eu sou engenheiro agrônomo Vandir Caramori e há 50 anos labuto como técnico em agricultura aqui em Ponta Porã. Então conheço mais ou menos a problemática. Eu sou produtor rural lá na cabeceira do APA. Muitas vezes minha soja embarca lá e vai para o Porto do Rio Grande, 1700 quilômetros. Só o agricultor brasileiro que aguenta isso daí. Muito bem. Há mais ou menos 10 anos conheci lá em Santa Rosa um agricultor Paraguaio, que me falou que em 1953 ele estudava em Conceição e a escola os obrigou a aprender o hino nacional brasileiro, para recepcionar o Getúlio Vargas que ia ir lá em Conceição fazer o lançamento da rodovia Ponta Porã à Conceição. Getúlio Vargas morreu em 1954 e o projeto abortou. Respeito muito os cuiabanos, geralmente eles são muito inteligentes. Li um artigo de um cuiabano que falou desta rodovia aqui que foi desativada e alugada para uma empresa americana, a fim de desativá-la. Seria o caminho mais próximo da nossa soja ir para o pacífico e todo mundo já sabe que a China é o maior comprador de soja do Brasil. Então era uma razão para desativar a ferrovia, para desativar essa nossa ferramenta. Então deve





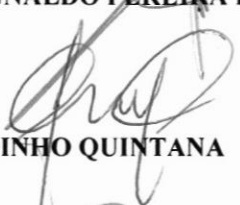
CÂMARA MUNICIPAL
DE PONTA PORÃ
ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL

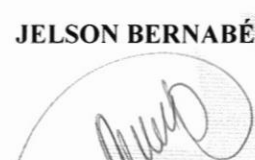
estar aí as forças ocultas, que o nobre deputado falou, que está impedindo isso aí. Porque de Conceição lá no mar do Rio da Prata uma barcaça leva oito dias, com duas mil toneladas. E lá carrega no navio, que carrega sessenta mil tonelada e vai para a China, diminuindo oito mil quilômetros de roteiro dessa soja. Outra coisa, o Delfim Neto, que mandou nesse Brasil durante uns trinta anos, a tese do doutorado dele foi “navegabilidade do Rio Paraná.” Nesses 30 anos ele não mandou fazer nenhuma canoa. Talvez estejam aí as forças ocultas chamadas, Scania, Volvo, Mercedes Benz, que impediram isso e está ocorrendo novamente. Então é isso senhores. Muito obrigado pela atenção. Bom, não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada essa Audiência Pública agradecendo muito pela presença de todos neste verdadeiro movimento cívico pela volta da ferrovia,” Ferrovia já Mato Grosso do Sul de Volta aos Trilhos”. Muito obrigado a todos, fiquem com Deus e até a vitória.

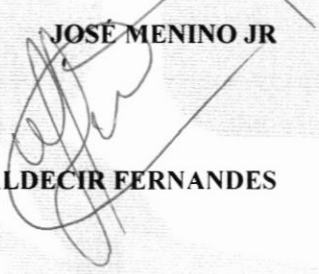

AGNALDO PEREIRA LIMA


ANNY ESPÍNOLA


BIRO BIRO

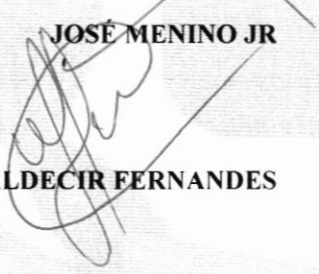

EDINHO QUINTANA


JELSON BERNABÉ


JOSÉ MENINO JR


LOURDES MONTEIRO


VANDERLEI AVELINO


WALDECIR FERNANDES

