



**2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 20ª LEGISLATURA  
COORDENADORIA DE TAQUIGRAFIA DAS COMISSÕES**

**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE TRANSPORTES,  
DESENVOLVIMENTO URBANO E INFRAESTRUTURA DA ASSEMBLEIA  
LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA PARA DISCUTIR OS PROJETOS  
FERROVIÁRIOS (MODAL FERROVIÁRIO) NO ESTADO DE SANTA CATARINA,  
REALIZADA NO DIA 22 DE MAIO DE 2024, ÀS 18H, NO PLENARINHO DEPUTADO  
PAULO STUART WRIGHT DO PALÁCIO BARRIGA-VERDE**

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (Daniel Anderson dos Santos)** –  
Autoridades presentes, senhoras e senhores, boa noite. Sejam bem-vindos.

Nos termos do Regimento Interno do Poder Legislativo catarinense, damos início à audiência pública requerida pelo excelentíssimo senhor Deputado Estadual Lunelli, através da Comissão de Transportes, Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura da Assembleia Legislativa do Estado, que tem por objetivo debater os projetos ferroviários atualmente em desenvolvimento no Estado.

Um dos projetos, ligando Araquari a Navegantes, num trecho de 60 quilômetros, conecta o complexo portuário de Itajaí à malha ferroviária nacional. Já o outro projeto, entre Chapecó e Correia Pinto, de 319 quilômetros, busca ligar a região oeste com a malha nacional, permitindo também o acesso ao litoral catarinense. As novas linhas devem proporcionar melhores condições para o desenvolvimento da economia do Estado.

Para compor a mesa de autoridades, convidamos o excelentíssimo senhor Presidente da Comissão de Transportes, Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, Deputado Estadual Lunelli; o excelentíssimo senhor Deputado Estadual da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, André de Oliveira; o excelentíssimo senhor Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins, neste ato representando o Governador do Estado Jorginho Mello; e o senhor presidente da Câmara de Transportes e Logística e gerente executivo de Assuntos de Transporte, Logística, Meio Ambiente e Sustentabilidade da Fiesc, Egídio Antônio Martorano. *(Palmas.)*

Registramos e agradecemos a presença das seguintes autoridades que se apresentaram ao nosso Cerimonial: senhora assessora parlamentar Vitória Vieira, neste ato representando o gabinete do Deputado Estadual Emerson Stein; senhor diretor de Ferrovias da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (Facisc), Lenoir Antônio Broch; senhor diretor de Modais de Transporte da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Ivan Amaral; senhora advogada da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina, Luciana Rocha Moreira; senhor assessor da presidência do Crea-SC, Flávio Schafer, neste ato representando o presidente Carlos Alberto Kita Xavier; senhor superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga; e senhora assessora parlamentar Marlene da Rocha, neste ato representando o gabinete do Deputado Federal Pedro Uczai.

Convidamos o excelentíssimo senhor Deputado Estadual Lunelli, proponente desta audiência pública, para proceder à abertura oficial e presidir os trabalhos.

Boa noite.

**O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Lunelli)** – *(Passa a ler.)*

“Prezados Deputados, autoridades presentes já nominadas, senhoras e senhores, público que nos assiste, boa noite. Sejam bem-vindos.



Aproveito este momento para pedir desculpas pelo atraso, mas estava com o Governador, que nos chamou para uma audiência, o que acabou atrasando um pouco o início da nossa audiência pública. Perdão pelo atraso.

*(Cumprimenta os membros da mesa e os demais presentes.)*

Primeiramente gostaria de agradecer os Deputados-membros da Comissão de Transportes, Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura, que aprovaram por unanimidade o requerimento de minha autoria que tornou realidade o fato de hoje podermos debater sobre os projetos ferroviários em andamento em Santa Catarina, assim como analisar o atual modal ferroviário, suas possibilidades, suas alternativas, seus projetos e o planejamento em longo prazo no território catarinense.

O pleito se justifica em face de que, como Deputados, somos legítimos interlocutores dos anseios da sociedade, considerando que a Assembleia Legislativa tem como primeiro compromisso integrar o Poder Legislativo às demandas de interesse dos cidadãos, trazendo o Parlamento para perto das pessoas e que, nesta linha, dentre outras prerrogativas, também cumpre o seu papel de ser protagonista no sentido de fomentar, incentivar, estimular e envidar todos os esforços necessários para atrair novos negócios e investimentos em Santa Catarina.

Considero importante a união das forças políticas em benefício dos catarinenses, o empenho das nossas atividades em ações integradas em prol do fortalecimento das demandas dos Municípios e do Estado, das pautas prioritárias, estruturantes e essenciais junto ao Executivo estadual e federal, para podermos levar efetivamente resultados práticos e aproximar os pleitos da coletividade como meio de intermediar as discussões objetivando soluções, melhoria da qualidade de vida do nosso povo, ampliação do acesso da população à infraestrutura e para que Santa Catarina se desenvolva e progrida cada vez mais. [*Transcrição: Fabiano Antonio de Souza / Leitura: Siomara G. Videira*]

Há décadas a história não muda e a necessidade do desenvolvimento do modal ferroviário em Santa Catarina não sai do campo das ideias e das discussões, por vezes com a justificativa da falsa crença da inviabilidade técnica, que decorre da complexidade inerente aos projetos dessa temática.

Afirmo que precisamos evoluir e ultrapassar a fase do mero diagnóstico e passar para as soluções práticas, posto que as iniciativas em investimentos que forem tomadas agora em prol desse modal, serão fruto de uma realidade que virá daqui a quinze anos ou vinte anos, senão mais.

Senhores, não podemos mais aguardar, mesmo sendo obras e demandas de longo prazo, de décadas. Penso que se nunca forem dados passos firmes em prol desse modal, nada sairá do lugar ou do campo das ideias. A situação da infraestrutura está cada vez pior e se não pensarmos em médio e longo prazos, os gargalos irão gerar ainda mais prejuízos, sem contar com o risco de colapso das nossas vias, que já não suportam mais a demanda atual. Perdemos investimentos, competitividade e espaço no mercado.

É uma questão de infraestrutura, de economia e também de qualidade de vida. Como exemplo, temos a rodovia BR-101, no trecho que corta Santa Catarina, que já não é mais capaz de escoar toda a demanda, o presente e o futuro são desanimadores com a sua estrutura defasada frente a um movimento que só cresce. A atual situação da principal via terrestre do Estado com o país é como diz a Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina (Fetrancesc), um quadro de colapso de fluidez de trânsito.

Nesse contexto desafiador, é possível compreender a importância das ferrovias para Santa Catarina. Sem uma infraestrutura adequada e com as rodovias congestionadas, somamos atrasos e mais atrasos no processo logístico de uma maneira geral, cuja situação afeta toda a cadeia produtiva.

Investimentos no modal ferroviário irão, sem dúvida, proporcionar melhores condições para o desenvolvimento da economia do Estado. Vão assegurar negócios



para o futuro de Santa Catarina e do sul do Brasil, tendo em vista a competitividade internacional do grande parque agroindustrial que nós temos.

Aqui no Estado temos a questão da conectividade entre os portos catarinenses através das ferrovias. Essa iniciativa permitirá que os produtos importados e exportados possam entrar e sair dos portos por vias férreas, conectadas aos maiores centros consumidores e produtores do Brasil, conforme definido pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc). Não há porto relevante no mundo que não esteja conectado a linhas férreas. Em Santa Catarina os portos, que estão entre os que mais movimentam *containers* no país, os complexos de Itajaí e Itapoá, não possuem ligações ferroviárias e essa realidade precisa ser mudada e adequada aos melhores exemplos que temos no mundo.

A viabilidade técnica e a eficiência dos projetos de ferrovias são aspectos fundamentais que precisam ser superados, e para isso a estratégia mais acertada é pensar as soluções de modo global e integrado.

Segundo estudos, importantes setores da economia catarinense serão afetados positivamente com uma possível expansão da malha ferroviária catarinense, dentre eles posso citar os segmentos metal-mecânico, têxtil, plástico, biocombustível, portuário, aeroportuário, bens de capital, madeira bruta, móveis acabados e agroindústria.

Friso que, para alcançarmos os objetivos pretendidos e impulsionarmos a economia do Estado, é preciso a união de esforços, o impulso precisa ser coletivo. A Fiesc, por exemplo, vem reivindicando e defendendo a elaboração de uma nova etapa do projeto das ferrovias no Ministério da Infraestrutura.

Destaco que o governo do Estado de Santa Catarina está agindo. Em abril anunciou que está atuando na construção da Lei Estadual de Ferrovias, cuja iniciativa será fundamental para que o Estado possa ter autonomia para autorizar a concessão de novos trechos ferroviários. Considero, senhores, que não há desenvolvimento sem infraestrutura de qualidade.

Por fim, conforme o Governador há três projetos ferroviários em desenvolvimento apresentados, que cito: o projeto executivo do trecho que liga Araquari a Navegantes, de 62 quilômetros, que irá conectar o complexo portuário de Itajaí à malha ferroviária nacional, apresentado pelo governo do Estado aos representantes da China Corporation (CRCC), com investimentos previstos em torno de R\$ 32 milhões; o projeto da chamada Ferrovia do Frango, com 600 quilômetros de extensão, projeto idealizado pelo governo de Santa Catarina, que na primeira etapa consiste no projeto básico de 319 quilômetros de ferrovia que ligará Chapecó a Correia Pinto, conectando o oeste catarinense com a malha nacional, permitindo também o acesso aos portos catarinenses na região litorânea, igualmente apresentado à empresa chinesa; e um outro projeto ferroviário que é a ligação entre o distrito industrial de Joinville a Itapoá.

Tendo em vista a temática abordada, este é o espaço legítimo para analisarmos os movimentos realizados até aqui em prol do modal ferroviário no Estado. Afirmando que é possível e viável o modal ferroviário em Santa Catarina. Precisamos urgentemente desafogar as rodovias catarinenses e tornar o Estado ainda mais competitivo. Não podemos mais ficar dependentes da malha viária atual, que já não comporta a demanda diária. [*Transcrição: Clovis Pires da Silva / Leitura: Vera Regina Zacca*]

Senhores, para finalizar as minhas considerações e franquear a fala aos presentes, quero aqui, por uma questão de justiça, elogiar o senhor Governador do Estado, Jorginho Mello, e o Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins, por terem proporcionado aos catarinenses, no dia de ontem, um passo importante, já que na sede da Fiesc foi lançado o novo Plano Estadual de Logística de Transporte (PELT), que é o instrumento, a cartilha de intenções que vai nortear os trabalhos e que definirá pelo governo do Estado as obras e as políticas prioritárias para o modal, sendo praticamente o ponto de partida para a busca de alternativas a médio e a longo prazos. Assim, considerando que o último plano completou dez anos em 2023,



quero aqui enaltecer e reconhecer a iniciativa do senhor Governador, do Secretário e sua equipe.”

Assim sendo, na sequência passo a palavra para o excelentíssimo senhor Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins.

**O SR. SECRETÁRIO DE ESTADO BETO MARTINS (SC)** – Estou presente e quero cumprimentar o Deputado Lunelli, dizer que é sempre bom quando a vida oferece oportunidades de podermos, no exercício de alguma função, conhecer novas pessoas. É um privilégio tê-lo conhecido, eu já sabia da sua história e do seu sucesso em Jaraguá do Sul, mas viajar com o senhor é uma viagem de sucesso.

Fomos ao Panamá e com muita alegria quero dizer que no dia 25 de junho teremos o primeiro voo da Copa Airlines ligando Santa Catarina, Florianópolis, diretamente com a América do Norte através do Panamá, que é um *hub* que atenderá toda a América do Norte, o Caribe. Então essa é uma conquista e não foi uma viagem em vão. Então foi um prazer enorme conhecê-lo, Deputado Lunelli, da mesma maneira que tive o privilégio de conhecer hoje o Deputado André, e quero dizer que conheço bem esse sentimento de suplente, conheço bem essa expectativa (*ri*). Desejo sucesso nos seus novos desafios e é sempre muito importante para Santa Catarina, para o Brasil e para todos os Municípios quando ainda temos jovens com paixão e se impulsionam para fazer política. É muito mais fácil sentar na arquibancada e falar mal de político do que se colocar à disposição das pessoas e da sociedade. Hoje, realmente, é coisa para os fortes.

Quero cumprimentar o meu amigo Egídio Martorano, que sem sombra de dúvidas é uma das vozes, hoje, mais experientes e mais competentes para discutir logística no Estado de Santa Catarina, até porque mais do que representante da Fiesc, da grande Federação das Indústrias, é um grande estudioso de logística e, por isso, tem muita propriedade para falar.

Não quero deixar de citar que estou acompanhado dos meus parceiros de Secretaria, o Ivan Amaral e o professor Sílvio, e agradeço muito o Governador Jorginho não apenas por ter-me convidado para esse desafio, mas por nos proporcionar uma equipe técnica competente, qualificada. O doutor Ivan Amaral que tem mais de 39 anos de serviço público prestados ao Estado de Santa Catarina, é um grande profissional; o professor Sílvio tem mais de seis livros escritos sobre ferrovias no Brasil, foi desbravador de ferrovias em outros Estados do Brasil, ele junto com Olacyr de Moraes foi que começaram a falar de ferrovia no Mato Grosso. Então o Governador nos presenteou com uma equipe briosa, ele não criou uma Secretaria para criar cargos, o Governador criou uma Secretaria para dar importância, relevância, protagonismo para um setor, Deputado Lunelli, que não estava tendo a atenção que precisava, e o custo disso é muito alto.

Vejam os senhores que nós tratávamos de portos, aeroportos e ferrovias em gerências na Secretaria da Infraestrutura. Sem nenhum demérito, a Secretaria da Infraestrutura é uma Secretaria forte e importante para o Estado, mas o senhor sabe, o senhor é Deputado. O Deputado, o Prefeito, o Vereador, o representante do setor produtivo, quando procura o Secretário da Infraestrutura, o assunto prioritário, infelizmente, é buraco, é estrada, é rodovia, e nós sabemos que é um problema muito grande para somente um Secretário, deveriam ser dois para cuidar disso, e acaba que porto, ferrovia e aeroporto ficava lá na segunda prioridade, terceira prioridade, quarta prioridade. Como? Santa Catarina com cinco portos, um Estado eminentemente produtor, o segundo mais industrializado do país... Nós temos orgulho em tantas coisas e hoje nós temos um custo alto para Santa Catarina por ineficiência logística. A logística é lembrada de duas formas: quando está tudo indo muito bem e a indústria está indo bem, eles agradecem à logística, e quando as coisas estão dando errado, eles falam que a culpa disso é da logística. Então a logística é o alicerce.





A situação do oeste de Santa Catarina é grave. Está aqui o Lenoir, e quero citar a sua presença, tem o Movimento Pró-Ferrovias, a Facisc está envolvida... Eu peço desculpa, mas quero dizer que estou acompanhado também do doutor Gerson, que é nosso assessor jurídico e diretor da SCPar, do Ari Vequi, ex-Prefeito de Brusque e que hoje também está na SCPar nos apoiando, e do Fábio da Veiga, que está aqui dando um prestígio enorme a este evento, afinal de contas o superintendente do Porto de Itajaí e ele sabe que nós estamos numa torcida muito grande para que, finalmente, Deputado, o Porto de Itajaí volte aos seus melhores tempos. A J&F não é uma *fake news*, é uma realidade, anunciou que realmente está adquirindo os direitos lá da empresa (*ininteligível*) na questão da concessão provisória do porto, e nós já sabemos que ela está alinhada a um dos maiores armadores do mundo para voltar as operações em Itajaí, e a nossa torcida, tenho certeza que da mesa da Assembleia também, é muito grande para que isso aconteça, Fábio, no menor tempo possível. [*Transcrição: Vera Regina Zacca / Leitura: Siomara G. Videira*]

Enfim, o oeste de Santa Catarina precisa de milho, é o seu insumo fundamental, Deputado, para que possamos ter avicultura e suinocultura. Nós nos orgulhamos, dizemos de peito aberto que somos o primeiro Estado do Brasil em suinocultura, o primeiro em avicultura, mas tenho uma triste notícia para dizer: na avicultura já não somos mais o primeiro e na suinocultura caminhamos a passos largos para deixar de ser. E por que isso? É por que a nossa indústria é ruim? Não, a nossa indústria é a melhor do mundo, mas a produção não aceita o desaforo da logística. Tem que trazer milho do Mato Grosso, de Goiás, de caminhão, em estradas ruins, e isso está trazendo falta de competitividade para essa indústria. Então, quando eles estão falando em expansão agora, já estão falando em levar fábricas para o Mato Grosso, para o Paraná, para estar mais próximo do seu insumo fundamental. Se tivéssemos uma solução logística nesse processo, isso não iria acontecer, e não é um caso exclusivo do oeste de Santa Catarina, sem dúvida isso está acontecendo em vários outros lugares.

Deputado, eu teria muito mais a falar, mas só para dar um toque do PELT, eu quero dizer que o Governador Jorginho Mello, ontem, deu um grande presente para Santa Catarina e os senhores vão entender isso. O que me anima é que o Governador, finalmente, sai daquele modelo, Deputado, em que os governantes só pensam no governo, é projeto de governo, é uma ansiedade para cortar fita. E isso impacta no futuro, nas novas gerações, porque se nós estivéssemos trabalhando em projetos de eficiência logística há mais tempo, não estaríamos passando por algumas das coisas que passamos hoje.

Então, o que o PELT vai poder nos proporcionar – e eu quero agradecer a parceria da Fiesc, da Facisc, de várias entidades, da Assembleia Legislativa – é um estudo apurado, um raio-x dos nossos principais gargalos logísticos. Qual é o caminho? Hoje é tudo no achismo, o Estado de Santa Catarina está sem bússola para definir as suas prioridades na logística. Nós não tínhamos plano aeroviário, nós não tínhamos plano de logística de transporte, e aí é achismo. O Prefeito lá diz que o aeroporto melhor é o da cidade dele, é o que tem mais potencial, porque ele acha. Não há estudo científico, não há profundidade de estudos para apontar isso. Então o PELT terá que ser... até porque ele não será feito por uma empresa entregue em um pacote pronto, ele vai ser construído a seis mãos, ele vai ter a presença da sociedade organizada pelas suas entidades representativas, Fiesc, Facisc e tantos outros, vai ter os governos representados pela Assembleia, pelo governo do Estado, e vai ter a empresa Infra, que é a empresa de logística do Brasil, fazendo esse projeto, a mesma que fez o Plano Nacional de Logística de Transporte vai fazer o plano de Santa Catarina.

E para entrar no campo das ferrovias, este é sempre um assunto controverso, mas entenda, nós não podemos ficar numa ilha. O Paraná está há quase uma década trabalhando firmemente nos seus projetos de ferrovia e o Estado de Santa Catarina estava se convertendo numa ilha nesse processo, porque não havia o desenvolvimento dos estudos. E temos grandes e complexas dificuldades.



Deputado, Santa Catarina tem uma malha nacional de 1.300 quilômetros que se divide em duas ferrovias, a ferrovia que está com a Rumo, que hoje faz basicamente dois movimentos de transporte, o grão que vem do centro-oeste para o Porto de São Francisco, são 3 milhões de toneladas que a Rumo faz o uso do trecho ali entre São Francisco e Mafra ligando com a malha nacional, e outro pequeno trecho lá no sul, que muita gente não sabe, mas é uma das ferrovias mais eficientes do Brasil, são 164 quilômetros com 3,2 milhões a 3,5 milhões de toneladas passando todos os anos, que é o carvão que vem de Criciúma para a Jorge Lacerda, em Capivari, e são os contêineres que vêm de Criciúma para o Porto de Imbituba; são 160 quilômetros que movimentam 3,2 milhões toneladas.

Aí nós vamos para a Rumo, que tem a concessão da malha nacional, 1.300 quilômetros e ela só usa 600 quilômetros, sendo trezentos e tantos quilômetros esse trecho de São Francisco e Mafra, onde ela faz um movimento de 3,5 milhões de toneladas. Depois ela trafega com 100 mil toneladas no trecho Vacaria/Lages com combustível. Só que é o seguinte, ela literalmente abandonou 800 quilômetros de ferrovia no Estado. A malha nacional de 1.300 tem 500, 600 sendo utilizado e tem outras 800 abandonados, e por quê? Porque a concessão vence em 2027, nós já estamos entrando em 2025 e a Rumo não sabe se vai ter uma renovação ou se vai ter uma nova licitação, o que vai ser feito com a malha nacional que corta os nossos Estados aqui do sul.

Essa indefinição, essa falta de política pública concreta em ferrovias faz com que esse modal não se desenvolva, seja sempre um assunto controverso, tenha sempre os prós e os contras. Mas a verdade é a seguinte: se nós não tivermos força, ímpeto, perseverança e buscar a mudança nesse processo, nós não vamos avançar.

E finalizo a minha fala dizendo: qual o movimento que estamos fazendo? Temos um grupo de trabalho de ferrovias... Eu quero deixar claro que nenhum movimento que o governo do Estado está fazendo está sendo feito por desejo pessoal do Secretário ou do Governador, nós estamos fazendo com a sociedade. No nosso grupo de trabalho de ferrovia está a Fiesc, a Facisc, a Rumo, a Ferrovia Tereza Cristina, os cinco portos catarinenses, o Movimento Pró-Ferrovia, o DNIT. Todos.

E hoje eu estou aqui para fazer um convite, Deputado. Eu quero convidar a Assembleia Legislativa, através da sua Comissão de Transportes, para fazer parte do GT, do Grupo de Trabalho de Ferrovias, porque é lá que nós discutimos todos os meses essas questões. [*Transcrição e Leitura: Grazielle da Silva*]

Nós sabemos que esses dois trechos que o Estado está patrocinando o projeto... E alguém pode dizer: ah, mas são R\$ 30 milhões. Desculpa, mas hoje com R\$ 30 milhões, eu dizia há pouco para o Egídio, nós não fazemos 4 quilômetros, 5 quilômetros de estrada. Hoje, o custo de uma estrada está entre R\$ 5 milhões, R\$ 6 milhões por quilômetro. Então, R\$ 30 milhões daria 5 quilômetros de estrada, e 5 quilômetros de estrada vai resolver alguma coisa em Santa Catarina? Não vai. Agora, dois projetos de ferrovias...

O Paraná fala da Ferroeste, faz propaganda no Brasil inteiro dizendo que vai virar o centro de logística da América do Sul – e eu bato palmas para o governo do Paraná que focou nisso há mais tempo, Santa Catarina está começando um pouco tarde –, mas o fato é que lá eles têm apenas um EVTEA, o Estudo de Viabilidade. Nós, em Santa Catarina, estamos fazendo um projeto executivo. O nível de precisão dos projetos que estão sendo desenvolvidos aqui é numa fotometria de 1 para 2.000. O projeto da Valec, que era do governo federal, que começou em 2003 e foi até 2017, tinha uma fotometria de 1 para 10.000. Quando nós pegamos a Ferrovia do Frango, que não é mais Ferrovia do Frango, é Corredor Ferroviário de Santa Catarina... Sabe, Deputado, outro dia eu estava conversando com um investidor estrangeiro e ele riu quando nós falamos Ferrovia do Frango, porque a tradução é *chicken train* e isso não fica legal, então é Corredor Ferroviário de Santa Catarina. Então, o nível de precisão desses projetos é de 1 para 2.000 e o da Valec era de 1 para 10.000.



Quando nós pegamos um projeto e fomos sobrepor um sobre o outro, descobrimos que tinha ferrovia passando por dentro de fábrica e passando por reserva indígena. E pelo alto nível de precisão desses projetos, como estão sendo feitos agora, só no trecho de 62 quilômetros de Itajaí, Navegantes, a São Francisco, para interligar os portos, foram identificadas duas reservas indígenas e, evidentemente, já foi feito o desvio para que nós não tenhamos que enfrentar esses problemas de ordem ambiental etc. com os nossos projetos.

Esses projetos seriam entregues à sociedade catarinense no final deste ano, mas nós tivemos algumas dificuldades, porque não é um projeto feito em gabinete num computador, é um projeto que vai a campo, e nos trabalhos de sondagem no interior de Santa Catarina teve engenheiro agrimensor que foi retirado à bala, com dois cães Rottweiler correndo atrás, porque algumas pessoas não entendem quando percebem o seu terreno invadido por alguém querendo fazer medições. Mas os Prefeitos, as Associações Comerciais, todo mundo se envolveu e essas questões estão sendo vencidas, mas nós vamos ter um atraso de quatro meses. Esses projetos serão entregues para a sociedade em abril ou maio de 2025.

Eu fico à disposição. Desculpem-me, eu sou um empolgado, eu sou sim, um sonhador, mas não sou um louco sonhador, sou um sonhador com coisas que podem acontecer.

**O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Lunelli) – Pé no chão.**

Obrigado, Secretário, pelo convite que muito nos honra. Iremos participar, sim, com todo o prazer e com tudo que nós pudermos ajudar e contribuir também.

Eu quero somente dizer que se alguém quiser depois se manifestar, que faça a sua inscrição. Por favor, fiquem à vontade.

Passo a palavra para o senhor presidente da Câmara de Transportes e Logística e gerente executivo de Assuntos de Transporte, Logística, Meio Ambiente e Sustentabilidade da Fiesc, Egídio Antônio Martorano.

**O SR. EGÍDIO ANTÔNIO MARTORANO –** Quero agradecer, Deputado Lunelli, e cumprimentar pela iniciativa desta Comissão. Transporte é uma questão muito importante para Santa Catarina e nós temos grandes desafios nessa área.

Quero cumprimentar o Deputado André de Oliveira, que eu descobri agora que ele era do Senai – de certa forma somos colegas – e, é claro, o nosso Secretário Beto Martins, que eu falei que não iria mais elogiá-lo (*ri*).

Resumindo, Deputado. Nós temos um pouco de experiência, temos avaliado muito isso e temos que desmistificar primeiro. Existe muito romantismo sobre a questão ferroviária como solução. A ferrovia é um modal caríssimo, só para vocês terem uma base, 1 quilômetro de ferrovia é, em média, cinco, seis vezes mais caro do que 1 quilômetro de rodovia, sem contar as obras de arte. E num Estado como Santa Catarina, com o relevo que tem, nós sabemos, só percorrer o oeste e subir a nossa serra já é um desafio de engenharia que custa muito, não é barato você ter as rampas.

E tem outra questão, ferrovia moderna hoje, para ter um pouco de competitividade, necessita entre 300 graus, 400 graus de raio de curva para ter uma velocidade razoável, para poder competir com o caminhão que tem flexibilidade. Portanto, é muito dinheiro, é muito investimento. E a ferrovia, por natureza – temos que tirar o romantismo e vocês podem verificar exemplos no mundo inteiro –, tem muita dificuldade de ter viabilidade econômica e financeira, muita dificuldade.

Temos alguns trechos no Brasil, vamos falar aqui daquela de minério de ferro, a Carajás, que tem a carga já. Mas no mundo... inclusive trens de passageiros, quando nós vamos para a Europa vemos aquilo e pensamos: nossa, o Brasil deveria ser assim. Mas se vocês soubessem o subsídio que tem em cima daquilo. Porque não tem viabilidade, é muito difícil, a ferrovia é muito difícil ter viabilidade econômica. Como característica principal, ela é uma obra de PPP, Parceria Público-Privada.

Nós sabemos as dificuldades e a restrição fiscal que o Brasil tem em relação ao Orçamento da União. Para vocês terem uma base, nós não conseguimos tapar buraco



de rodovia. E isso não é de hoje, não é deste governo, aqui ninguém está fazendo apologia política, não é do Bolsonaro, nem do Lula, nem do Fernando Henrique ou de quem quer que seja. Nós não conseguimos ter uma rodovia decente, minimamente decente, nós não conseguimos pela restrição fiscal.

Eu disse que não iria elogiar, mas eu quero dizer que o governo tomou uma iniciativa que era tudo o que se imaginava que se definiria como importante para se falar em ferrovia, Deputado, que é o PELT. O PELT é fundamental para isso, porque a ferrovia não anda sozinha, a ferrovia não chega na porta da sua casa, não chega na porta da fábrica, nem chega ao seu destino final, o que é outra dificuldade, ela exige um transbordo, ela é intermodal por excelência, por natureza, ela precisa do caminhão. Assim como o navio também é multimodal por natureza. O navio chega ao porto e a carga tem que ir até a ferrovia, e isso é o que dificulta a viabilidade financeira. É tombo que se faz, então você pega a mercadoria, coloca dentro do caminhão e o caminhão leva. Com o caminhão, não, o caminhão vai tranquilo, põe a mercadoria no caminhão e ele vai para a fábrica e depois entrega na sua casa, tem flexibilidade. [*Transcrição: Rafael José de Souza / Leitura: Clovis Pires da Silva*]

Nas ferrovias dizem, com raras exceções, que para ter viabilidade econômica – não sei se estou sendo muito técnico, professor, você pode me corrigir – elas necessitam de 1.000 quilômetros ou talvez de 700 quilômetros, como a cabotagem é de 1.300, diminui um pouquinho, e nós não temos uma Sibéria. Quando você pensa em fazer uma ferrovia, como a Transiberiana, Santa Catarina é um Estado que tem 700 quilômetros de extensão. Então, por que o PELT é importante?

O PELT é importante porque se você imaginar uma Transcatarinense, é impossível, apesar das dificuldades do relevo, apesar de tudo, nós não temos nenhuma vantagem para fazer uma ferrovia Transcatarinense, como a Transiberiana. Essa ferrovia tem que estar conectada com a malha nacional e está aí um desafio, porque a nossa indústria depende.

No oeste se fala muito sobre no suprimento, no milho, mas o oeste não é só milho. Quem é do oeste sabe que temos lá uma indústria bem diversificada. Pode-se dizer que temos bens de capital para a indústria, indústria plástica, é referência e não é uma pequena indústria, além de móveis e madeira, que dependem de matéria-prima de outros Estados, como São Paulo e Minas Gerais, predominantemente, e esse percurso é feito por caminhão. Então não é só o milho. E é isso o que o PELT vai trazer, não é, Secretário?

Vamos parar de achismo, vamos parar de fazer corredores e pedacinhos. Nós temos que estar conectados. E, aí, começa uma questão que eu disse assim: parabênz a Secretaria de Estado que está no caminho certo, parabênz o governo Jorginho, porque nunca vi tanta racionalidade na questão ferroviária nesse tempo todo que eu acompanho. O PELT vai definir, vai fazer uma análise dos nossos corredores, ver a possibilidade da ferrovia, as possibilidades de interconexão da ferrovia e as relações com as rodovias, porque precisa. Então, é esse o caminho, Secretário, vocês optaram pelo caminho certo, mas não é o caminho mais fácil.

Eu queria elogiar também porque foi a primeira vez... Nós tivemos projetos ferroviários que ninguém sentou com a indústria. Não estou dizendo que a Fiesc é a dona da verdade, mas ninguém sentou com a indústria, com a agricultura, com o comércio, com o turismo para discutir projeto. Fizemos o GT e todos estão sendo ouvidos tecnicamente. Agora, o caminho é árduo, porque nós temos vários problemas. Como eu dizia: essa ferrovia vai se viabilizar e ter realmente efeito, não é, Secretário, se ela estiver conectada à malha nacional.

A Rumo, sabemos muito bem que tem lá, predominantemente, movimentação de grãos, como o Secretário falou muito bem, é o negócio dela, ninguém pode culpar. Então nós temos que ver de que forma faremos, e esse é um desafio. Ela vai conectar com a malha e levar para o Rio de Janeiro, para São Paulo, para o porto, que precisa.





Nós temos que pensar em mercado doméstico, suprimento e distribuição, e como é que ela vai conectar nos portos. Então, o PELT vai favorecer isso.

A Fiesc não é contra ferrovia. Tem muita gente que diz que a Fiesc é contra ferrovia. Não! Ferrovia é uma coisa muito complexa. Nós já gastamos desde 2001, Deputado, sem correção monetária, R\$ 113,8 milhões em projetos ferroviários. Alguém viu alguma ferrovia? São R\$ 113,8 milhões, sem correção monetária. Primeiro foi da Enefer, que na época custou R\$ 1 milhão, que era uma fortuna. Se você atualizar esse valor... Estou fazendo aqui sem correção monetária, nós já gastamos R\$ 113,8 milhões. Onde estão esses projetos? Qual é o resultado? Nunca houve essa percepção, essa visão. É claro que vai dar viabilidade econômica.

Eu tive a oportunidade, pela Fiesc, nós nos aprofundamos nisso, e tive todo o apoio dos presidentes, do presidente Glauco, Alcantaro e do atual presidente, Mário Aguiar, de conhecer todas as malhas do mundo: na Ásia, na Europa, nos Estados Unidos, o porto de Nova Iorque, em Nova Jersey; o porto de Valência; o porto de Roterdã, para ver como é que se fazem as conexões ferroviárias, e eu nunca vi algum projeto que conectasse o porto de Hamburgo a 400 quilômetros, 500 quilômetros. Todas elas são conectadas à malha, conectadas ao mercado consumidor e ao mercado que supre a matéria-prima.

Nós precisamos lá do oeste, além de trazer o milho, trazer também todos esses bens, que precisamos e que não são poucos. Eu sei que tem o nosso diretor de Ferrovias aqui da Facisc. A dificuldade é isso aqui: este (*mostra o mapa de Santa Catarina*) é o mapa de Santa Catarina e eu faço uma analogia com a Alemanha, porque a Alemanha Ocidental tem essa configuração e isso não tem no Brasil. Nós somos o Estado mais industrial *per capita*. Se São Paulo tem uma indústria de transformação, porque se você fala de indústria extrativa, que na minha acepção a indústria é transformação... Você que foi do Senai sabe que, na acepção e no conceito, a indústria é transformação, transforma, não é extrativa. Se considerarmos uma indústria de transformação, nós temos R\$ 2,3 mil a mais que São Paulo *per capita* e somos o segundo Estado mais competitivo, a indústria mais competitiva do Brasil, só perdemos por causa da logística, segundo um estudo aprofundado.

Portanto, eu queria dizer que o desafio é muito grande e quero parabenizar o governo do Estado. A Fiesc está à disposição para a discussão e o apoio desta Casa, do Parlamento, é muito importante, porque isso não é uma questão do Jorginho, nem do João, nem do Pedro. Como a Agenda da Água, que nós apresentamos hoje, infraestrutura é política de Estado. E o PELT vai ser o fundamento, a referência para que se tenha uma visão de Estado, e o Parlamento aqui tem que cobrar do próximo Governador. Pode dizer: eu sou Governador e não gostei do projeto do Jorginho. Não, o PELT tem tecnicamente a base, o fundamento, o caminho, a referência para um dia se chegar na ferrovia. De outra forma, nós não vamos chegar nunca. [*Transcrição: Janis Joplin Zerwes Leite / Leitura: Rafael José de Souza*]

Eu agradeço o espaço, não sei se eu passei um pouco do tempo ou se fui muito técnico. Mas mais uma vez, eu disse que não ia elogiar mais o Secretário e o Governador, mas nós temos o PELT, na nossa agenda de infraestrutura, há mais de doze anos, o PELT e o plano aeroviário, e os dois aconteceram neste governo. Tem diálogo, tem um caminho árduo, porque não é um assunto fácil, não vai ser fácil, Beto Martins, mas nós vamos ajudar, porque nós temos questões de regulação e uma série de coisas para fazer com que esse sistema, que não pode ser uma rodovia catarinense, não pode ser... Eu abomino o nome Ferrovia do Frango, sempre abominei. Um alemão que esteve aqui, nós o trouxemos, é o maior especialista da Alemanha em multimodalidade, fez todos os projetos multimodais na Europa, disse para mim: se você construir uma ferrovia para movimentar frango, ela já está fadada ao insucesso.

Nós temos que aproveitar o que o Paraná está fazendo, para absorver a nossa carga e viabilizar a Ferroeste. Nós temos atributos imensos que é essa movimentação portuária imensa, industrial imensa.



Então eu agradeço o espaço e parabênzo pelo trabalho, a Fiesc está aqui para ajudar, Secretário Beto Martins. Não somos contra a ferrovia, não.

**O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Lunelli)** – Muito obrigado, nobre Egídio Martorano, pela sua explanação, que sempre nos coloca muitos posicionamentos, muitos que não temos a mínima noção. Obrigado por estar aqui e nos ajudar.

Eu passo a palavra agora ao Deputado Estadual André de Oliveira, de Itapema.

**O SR. DEPUTADO ESTADUAL ANDRÉ DE OLIVEIRA** – Eu quero cumprimentar o Deputado Antídio Lunelli e parabenizá-lo pela proposição.

*(Cumprimenta os integrantes da mesa e os demais presentes.)*

Eu sou hoje, atualmente... ele mencionou a juventude, não é, da importância de termos lideranças jovens no Parlamento e na política. Atualmente sou o Deputado mais jovem da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina e para mim é uma alegria estar ao lado de grandes homens públicos, principalmente da indústria, da Fiesc.

O presidente da Câmara de Transporte, doutor Egídio, falou... eu sou da indústria, sou formado em Engenharia de Controle e Automação, e além da indústria, comecei a minha vida profissional no Senai, onde cheguei a coordenador de núcleo. Foi uma alegria passar pela Fiesc e trago esse entusiasmo pelo desenvolvimento econômico de Santa Catarina e pela indústria. Portanto, para mim foi um aprendizado muito grande estar aqui com vocês hoje.

Quero parabenizar o Secretário, porque nós, como empresários, entendemos que é necessário trazer gestão eficiente para as políticas públicas, para as Secretarias de Estado, para os Municípios. Nós ficamos muito felizes quando vemos alguém preparado e que tem buscado fazer gestão pública com qualidade, com técnica, pensando no bem dos catarinenses.

O Secretário estava falando que foi uma briga por causa dos R\$ 32 milhões de investimento em projeto. Quem entende de gestão sabe que cada centavo investido em projeto é primordial, porque evita erros lá na frente. Então, parabéns pelo trabalho realizado e parabéns pela exposição muito técnica da Fiesc.

Estou aqui aprendendo e me coloco à disposição. Por trinta dias estarei nesta Casa, é um tempo rápido, mas estamos nos preparando para o futuro, não é, Deputado Antídio? No que pudermos ajudar, estamos aí.

Um abraço.

**O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Lunelli)** – Muito obrigado, nobre Deputado.

Passo a palavra para o senhor diretor de Ferrovias da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (Facisc), Lenoir Broch.

**O SR. LENOIR BROCH** – Boa noite.

Parabéns, Deputado Lunelli, pela iniciativa. Queremos agradecer muito a iniciativa, inclusive da Assembleia Legislativa, por realmente se preocupar com a questão, de forma muito clara com esse objetivo que o Beto trouxe e com o qual estamos totalmente alinhados.

Eu trouxe um documento, que já deixamos em Brasília também há poucos dias no Ministério da Agricultura e no Ministério dos Transportes, no qual falamos um pouco dos números, principalmente no que se refere à necessidade de trazer o grão para Santa Catarina, bem como em relação a esse sonho que há muitos anos acalenta a população oestina, que é a grande necessidade que temos dessa ferrovia, e para isso vemos como é importante, enquanto comunidade, estarmos envolvidos.

Em termos de números do oeste, nós temos uma representação no PIB estadual de 31%, contribuindo com 70% das exportações do Estado de Santa Catarina. É o maior produtor brasileiro de suínos e, como o Beto mencionou, daqui a pouco não será mais, porque o Paraná realmente está investindo muito e deve nos ultrapassar, já nos ultrapassou na produção de frango. Em matéria de empregos, estamos falando de 60 mil empregos diretos e 480 mil empregos indiretos. No ano passado e no ano retrasado,



foram gerados 2 mil novos empregos e, atualmente, o oeste oferece 6 mil postos de trabalho, porque realmente está faltando mão de obra oestina, está sendo importada inclusive mão de obra do nordeste e também de venezuelanos e haitianos, que estão na nossa região também, como em todo o Estado de Santa Catarina.

O movimento econômico é de cerca de R\$ 7 bilhões e a base produtiva no campo é formada por 19 mil propriedades rurais de avicultores e suinocultores, além de 24 mil criadores de bovinos de leite. [*Transcrição: Janis Joplin Zerwes Leite / Leitura: Clovis Pires da Silva*]

O volume anual de animais criados, processados e industrializados é de 4 milhões de frangos abatidos diariamente e 34 mil suínos, representando 1 bilhão de aves e 9 milhões de suínos por ano. A nutrição desse formidável plantel exige cerca de 6 milhões a 7 milhões de toneladas de grãos anualmente. Santa Catarina produz entre 1,5 milhão e 2 milhões de toneladas, então nós já importamos para consumo em torno de 5 milhões a 6 milhões de toneladas.

O Rio Grande do Sul está fazendo um estudo para uma ferrovia que ligue Chapecó a Passo Fundo e o cálculo é que juntando com o Rio Grande do Sul, consumiremos algo próximo a 10 milhões de toneladas. Ontem conversando com o pessoal da Rumo notamos que somente isso já viabiliza uma ferrovia, em se tratando desses números, e com uma perspectiva muito grande de que esses números aumentem. De frete o agronegócio, hoje, gasta de 6 bilhões a 7 bilhões por ano, são realmente números assustadores. Hoje são 5.240 viagens diárias de veículos de carga nas rodovias catarinenses e diariamente saem do oeste 344 *containers*, o que representa 90 mil *containers* por ano.

Portanto, esses números, caros Deputados e senhores, são muito importantes para justificar o investimento que o governo do Estado está fazendo, porque para nós é de extrema importância, não somente para o oeste catarinense, estamos falando do Estado de Santa Catarina. E quando mostramos esses números, estamos falando de Santa Catarina.

O Beto trouxe a questão para discutirmos um projeto ferroviário para a região sul, para os Estados do sul, inclusive Mato Grosso do Sul, que hoje é um grande fornecedor de milho, principalmente, para a nossa região, assim como também ele está se tornando um grande produtor de etanol de milho, então de 5% a 6% do milho consumido no oeste de Santa Catarina está vindo de Goiás. Nós já atravessamos o Mato Grosso, estamos trazendo grãos de Goiás, então essa é a importância da ferrovia, como o Martorano falou, porque nós estamos falando de pelo menos 2.500 quilômetros de distância somente até o Mato Grosso. Essa ferrovia projetada, aliás, pensada, como o Beto trouxe, um estudo, o EVTEA, tem como distância 1.500 quilômetros de ferrovia trazendo até o oeste de Santa Catarina.

Então, esses números são importantes e eu vou deixar o documento com o senhor, Presidente, para que esses números cheguem também aos demais Deputados para que o abraço de todo o Estado de Santa Catarina para esses projetos realmente aconteça.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Lunelli)** – Muito obrigado, Lenoir Broch.

*(Procede-se à entrega do documento pelo senhor Lenoir Broch ao Deputado Estadual Lunelli, com o registro fotográfico do momento.)*

Senhores, após a realização desta audiência pública, dentro da nossa competência de fiscalização dos atos do Poder Executivo, continuaremos vigilantes e cobrando celeridade nos atos futuros objetivando as obras estruturantes e urgentes em relação ao modal ferroviário em Santa Catarina.

Quero agradecer imensamente, Beto, o convite feito para participarmos do GT, principalmente para o nosso próprio conhecimento a fim de que possamos defender aqui destro desta Casa.



Agradecemos a presença de todos, desejamos um boa-noite e vamos em frente, vamos trabalhar, porque certamente vamos construir um Estado de Santa Catarina muito melhor do que nós já temos.

Nada mais havendo a tratar, damos por encerrada esta audiência pública. (*Ata sem revisão dos oradores.*) [*Transcrição: Eduardo Adami / Leitura e Leitura Final: Siomara G. Videira*]

**DEPUTADO ESTADUAL LUNELLI  
PRESIDENTE**