



COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora - SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico - NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALLONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE

Fls. 25

Ass.

PARECER Nº 0014/2020 – C.E. – O.S. Nº 0204/2020.

Protocolo nº 7302/2020 – Processo nº 1263/2020.

Data: 29/09/2020

Referente ao **Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 52/2020** que *“Dispõe sobre o Sistema Estadual de Viação – SEV e o Subsistema Ferroviário – SFE do Estado do Mato Grosso e sobre os regimes de exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências.”*

Autor: Deputado Estadual EDUARDO BOTELHO.

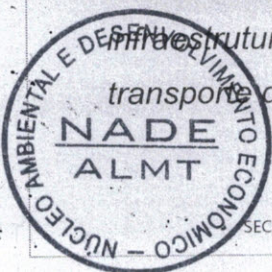
Relator: Deputado Estadual

I – RELATÓRIO

A iniciativa em epigrafe foi lida na 66ª Sessão Ordinária e, após ter sido recebida e registrada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 29/09/2020 (fl. 02), foi colocada em pauta em 30/09/2020 (fl. 23-v), tendo seu devido cumprimento no dia 18/11/2020 (fl. 23-v), sendo encaminhada ao Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico, e recebido pela Comissão Especial no dia 19/11/2020 (fl. 24-v), para emitir parecer de mérito.

O Projeto de Lei Complementar em apreciação *“Dispõe sobre o Sistema Estadual de Viação – SEV e o Subsistema Ferroviário – SFE do Estado do Mato Grosso e sobre os regimes de exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências.”*

Consoante se vislumbra das justificativas que ensejaram a proposição do aludido Projeto de Lei Complementar, o nobre deputado autor entende que *“a iniciativa da Assembleia Legislativa é absolutamente relevante para dotar o Estado de Mato Grosso de infraestrutura de transporte no modal ferroviário para atender à crescente demanda pelo transporte de cargas, bem como para melhorar as condições de mobilidade da população.”*





COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora - SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico - NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE

Fis. *26*

Ass. *[assinatura]*

Em apertada síntese, é esboço do que tinha a relatar.

Feito este introito, passo a discorrer acerca da análise de mérito da matéria.

II – DA ANÁLISE

Preliminarmente há que se tratar da questão acerca da competência da Comissão Especial, sobretudo no que diz respeito à análise de proposta de Projeto de Lei Complementar.

Estabelece o Regimento Interno desta Casa de Leis, de acordo com o Art. 372, combinado com o Art. 305 e Parágrafo único, o seguinte:

“Art. 372 – São Comissões Especiais às constituídas para:

I – Emitir parecer:

- a) *nos casos previstos neste Regimento Interno;*
- b) *nas propostas de emenda à Constituição Estadual;*
- c) *nos vetos à proposição de lei;*
- d) *nos pedidos de instauração de processo por crime de responsabilidade;*

II – Proceder estudo sobre matéria determinada ou desincumbir-se de missão atribuída pelo Plenário.”

“Art. 305 - Os projetos de Códigos, Leis Orgânicas, Leis Complementares, Estatutos e Consolidações, depois de considerados objeto de deliberação, serão disponibilizado para os Gabinetes dos Deputados por meios eletrônicos.

Parágrafo único - A seguir, a Mesa nomeará, em comum acordo com as Lideranças Partidárias, Comissão Especial para manifestar-se sobre a matéria, no que concerne ao mérito e à sua conveniência.”





COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora – SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico – NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALLONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE
Fls. 27
Ass. [assinatura]

Verificada a competência desta comissão, as proposições para as quais o Regimento exija parecer, em nenhuma hipótese, serão submetidas à discussão e votação do Plenário, sem o parecer das comissões competentes (Art. 356, p.u., Regimento Interno).

No que diz respeito à tramitação e abordagem do tema, o Regimento Interno prevê dois casos: no primeiro, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, no segundo, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a propositura deve ser apensada.

Segundo pesquisas realizadas, seja na internet ou intranet (controle de proposições) da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso sobre o assunto, não foi encontrada uma propositura igual ou semelhante ao tema, o que significa a inexistência de obstáculo regimental ao prosseguimento da proposta de lei, desse modo tal propositura preenche os requisitos necessários para análise de mérito por parte desta Comissão.

Sob o enfoque da análise por mérito, a propositura pode ser avaliada mediante três aspectos: oportunidade, conveniência e relevância social.

Oportuno é o ato administrativo que compõe os pressupostos de fato e de direito. O pressuposto de direito é a disposição legal da estrutura no contexto; e o pressuposto de fato são os acontecimentos que levam a Administração a praticar o ato.

Um ato é conveniente quando seu conteúdo jurídico produz um resultado que atenda à finalidade pretendida que é a satisfação ao interesse público e relevância social. O interesse público refere-se ao "bem geral"; conceito central para a política, a democracia e a natureza do próprio governo, já a relevância social é justamente a verificação da importância da proposta para população.

Feitas as ponderações acima, passamos a análise, nos seus requisitos necessários e inerentes ao caso.

De proêmio, anteriormente a análise do mérito do Projeto de Lei Complementar nº 52/2020, considerando que a temática abordada na propositura versa





sobre a implementação do Subsistema Ferroviário – SFE abarcado pelo Sistema Estadual de Viação – SEV, entendo pertinente proceder um escorço sobre a história do sistema ferroviário.

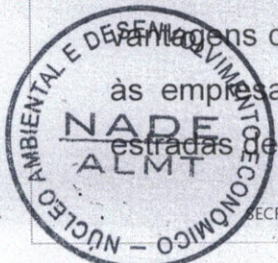
É de sabença que a Revolução Industrial, que se processou na Europa e principalmente na Inglaterra a partir do século XIX, ensejou o aumento da produtividade das fábricas em decorrência do emprego da máquina na produção.

Ato contínuo, com o conseqüente aumento do volume da produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las com rapidez para os mercados consumidores, fizeram com que os empresários ingleses dessem apoio a George Stephenson (1781-1848), que apresentou sua primeira locomotiva em 1814, o qual obteve os primeiros resultados concretos com a construção de locomotivas. Momento em que, foi considerado, então, o inventor da locomotiva a vapor e construtor da primeira estrada de ferro.

Não tardou muito para que estas questões relacionadas à invenção da locomotiva e à construção de estradas de ferro, fossem conhecidas no Brasil. Pode-se dizer que as primeiras iniciativas nacionais, relativas à construção de ferrovias remontam ao ano de 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. O propósito era a interligação das diversas regiões do País.

É importante destacar que, até a chegada das ferrovias no Brasil, o transporte terrestre de mercadorias se processava no lombo dos burros em estradas carroçáveis. Naquela época, os portos fluminenses de Parati e Angra dos Reis exportavam cerca de 100 mil sacas de café, provenientes do Vale do Paraíba. Em São Paulo, anualmente, chegavam ao porto de Santos cerca de 200 mil bestas carregadas com café e outros produtos agrícolas.

Em 26 de julho de 1852, o Governo promulgou a Lei n.º 641, na qual vantagens do tipo isenções e garantia de juros sobre o capital investido, foram prometidas às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do País.





COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora - SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico - NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE

Fis.

Ass.

A primeira ferrovia do Brasil foi a Estrada de Ferro Mauá, que permitiu a integração das modalidades de transporte aquaviário e ferroviário, introduzindo a primeira operação intermodal do Brasil. Nesta condição, as embarcações faziam o trajeto inicial da Praça XV indo até ao fundo da Baía de Guanabara, no Porto de Estrela, e daí, o trem se encarregava do transporte terrestre até a Raiz da Serra, próximo a Petrópolis. A empresa de Mauá, que operava este serviço, denominava-se *“Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis”*.

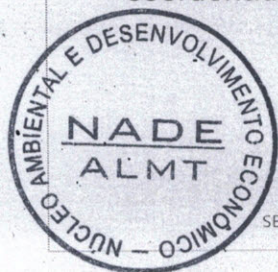
Em 1922, ao se celebrar o 1º Centenário da Independência do Brasil, existia no país um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 km de extensão, cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego.

No início da década de 1950, o Governo Federal, com base em amplos estudos decidiu pela unificação administrativa das 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 37.000 km de linhas espalhadas pelo país.

Em 16 de março de 1957 foi criada pela Lei n.º 3.115 a sociedade anônima Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, com a finalidade de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas, cujos trilhos atravessavam o País, servindo as regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul.

No ano de 1969, as ferrovias que compunham a RFFSA foram agrupadas em quatro sistemas regionais: (i) Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife; (ii) Sistema Regional Centro, com sede no Rio de Janeiro; (iii) Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo; e (iv) Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre.

No ano de 1976 foram criadas pela RFFSA as Superintendências Regionais – SRs, em número de 10, posteriormente ampliado para 12, com atividades orientadas e coordenadas por uma Administração Geral, sediada no Rio de Janeiro.





COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora – SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico – NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALLONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE
Fls. 20
Ass. [assinatura]

O Governo Federal outorgou, em 28/06/97, à Companhia Vale do Rio Doce, no processo de sua privatização, a exploração da Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás.

Em 07 de dezembro de 1999, o Governo Federal, com base na Resolução n.º 12, de 11 de novembro de 1999 do Conselho Nacional de Desestatização e por intermédio do Decreto n.º 3.277, dissolve, liquida e extingue a Rede Ferroviária Federal S.A.

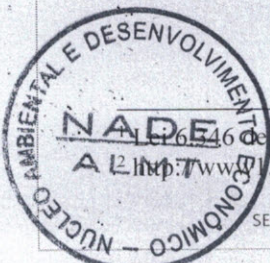
No tocante a construção de ferrovia no Estado de Mato Grosso, no ano de 1975, Vicente Emílio Vuolo, então deputado federal, apresentou Projeto de Lei para inclusão no Plano Nacional de Viação de ligação entre o estado de São Paulo e Cuiabá. O traçado da nova ferrovia partiria de Rubinéia (SP), passando por Aparecida do Taboado (então MT, hoje MS), Rondonópolis (MT) e atingiria Cuiabá (MT), conforme a Lei 6.346 de 6 de julho de 1976.¹

Em 19 de maio de 1989, foi assinado o contrato de concessão para a construção e operação da ferrovia por 90 (noventa) anos, com a empresa Ferronorte S.A. Em 1996 foi inaugurada a Ponte Rodoferroviária sobre o rio Paraná, na divisa entre os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, ponto inicial da ferrovia.

Já em 1991, após inúmeros adiamentos foram iniciadas as obras do trecho Santa Fé do Sul (SP) – Alto Araguaia (MT), a quais foram concluídas em 1998, quando o trecho passou a entrar em operação.

Esta Casa Legislativa, aprovou o projeto de lei que deu o nome de Senador Vicente Vuolo a ferrovia, em virtude da dedicação do ex-senador à causa da Ferronorte.

Feito esse introito, é o tinha a relatar sobre os fatos mais importantes da história ferroviária brasileira, desde as primeiras iniciativas do Governo Imperial, no Século XIX, até os dias atuais.²

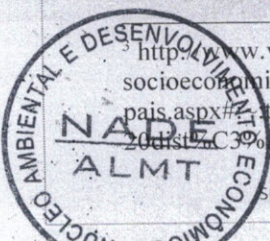


¹ Lei 6.346 de 6 de julho de 1976.
² <http://www.almt.gov.br/ferrovias/historico.asp>



Sob o enfoque da análise do mérito do Projeto de Lei Complementar nº 52/2020, avaliando-se a oportunidade, conveniência e relevância social da proposta, a proposta analisada revela-se mais que adequada, especialmente tendo-se em mente que³:

- I) **Criação de empregos:** Em todo o Brasil, 80 mil pessoas trabalham em ferrovias. E tem muita gente com intenção de trabalhar no setor. Não é à toa que, quando são abertas vagas para condutor de máquina, o número de candidatos pode chegar a 6 mil em algumas localidades;
- II) **Patrimônio histórico:** A ferrovia está geralmente associada a um determinado ciclo econômico. Com isso, ela se torna parte da história local e também das lembranças de moradores. Por isso, não é incomum objetos de vagões e histórias das ferrovias fazerem parte de exposições de museus de cidades, principalmente no interior. Em algumas delas, a ferrovia se tornou, inclusive, um patrimônio histórico;
- III) **Competitividade:** As ferrovias transportam cargas que em sua maioria são matéria-prima para aparatos básicos da sobrevivência humana. Por isso, elas têm forte participação tanto na economia nacional quanto mundial, consequentemente tornando o mercado brasileiro mais competitivo;
- IV) **Baixo custo:** O transporte ferroviário tem baixo custo de frete e de manutenção, inexistência de pedágios, menor índice de roubos e acidentes, além de transportar grandes quantidades a longas distância;
- V) **Sustentabilidade:** As ferrovias têm pouco gasto de energia e poluem menos o meio ambiente. Alguns trens da Companhia Vale, por exemplo, já utilizam biodiesel, combustível com menor impacto ambiental. Além disso, as ferrovias não correm risco de



<http://www.vale.com/brasil/pt/aboutvale/news/paginas/qual-a-importancia-das-ferrovias-para-o-desenvolvimento-socioeconomico-de-um-pais.aspx?text=O%20transporte%20ferrovi%C3%A1rio%20tem%20baixo,grandes%20quantidades%20a%20longas%20dist%C3%A2ncias>



COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora - SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico - NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE

Fis. 32

Ass. [assinatura]

congestionamentos, que podem causar perdas de 156 bilhões de reais ao ano no país, segundo dados da Faculdade de economia da USP. E ainda, em se tratando de sustentabilidade, outras companhias desenvolveram um sistema, inédito no Brasil, que permite conduzir automaticamente os trens da empresa por meio de um computador de bordo. O sistema, tecnicamente conhecido como Trip Optimizer, é mais um recurso à disposição do maquinista, como ocorre com o piloto automático de um avião. A tecnologia garante menor impacto ambiental, pois reduz o consumo de combustível em até 2,45%, proporciona uma economia na compra de diesel para a ferrovia e contribui para a redução significativa de toneladas de CO2 por ano.

Destarte, o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 52/2020, em seu Art. 2º institui o Sistema Estadual de Viação – SEV no âmbito do Estado de Mato Grosso, assegura a implementação de um sistema híbrido de transporte, composto dos seguintes subsistemas. Vejamos:

“Art. 2º. O Sistema Estadual de Viação – SEV é composto pelos seguintes subsistemas:

I – Subsistema Rodoviário Estadual;

II – Subsistema Ferroviário Estadual; e

III – Subsistema Aquaviário Estadual.”

De igual modo, o aludido sistema de viação objetiva: assegurar a unidade e a integração regional; garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território estadual; promover a integração física com o sistema viário federal e dos demais estados; atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de escoamento e abastecimento; prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas no Estado do Mato Grosso.



COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora - SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico - NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALLONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE

Fls. 33

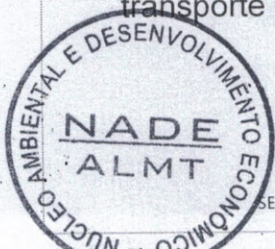
Ass. [assinatura]

Infere-se, portanto, que o Art. 6º, da propositura em análise, assegura que o Subsistema Ferroviário Estadual – SFE, irá promover a integração do Estado com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limitrofes, bem como possibilitará a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal.

Além disso, o Projeto de Lei Complementar nº 52/2020 alberga importante instrumento ao desenvolvimento econômico do Estado de Mato Grosso, na medida em que o Sistema Estadual de Viação tutela do Poder Executivo Estadual a concessão; permissão; autorização ou parceria público-privada (nos termos da Lei Estadual n. 9.641, de 17 de novembro e 2011) do Subsistema Ferroviário Estadual – SFE, o que, per si, ensejará o aumento a arrecadação do Estado e aprimorará os serviços de transportes de pessoas e mercadorias no âmbito do Estado de Mato Grosso.

Assiná-lo ainda, que a implementação o Sistema Estadual de Viação – SEV de forma híbrida com o Subsistema Ferroviário Estadual – SFE, a longo prazo, irá proporcionar a migração de grandes empresas e indústrias para o Estado de Mato Grosso, uma vez que o aumento da qualidade do transporte viário cumulado com a redução dos custos dos transportes de produtos, pessoas e mercadorias serão demasiadamente atrativas. Neste particular, ocorrerá o que se denomina de interiorização da indústria, fortalecendo da atividade empresarial/industrial no Estado de Mato Grosso Mato Grosso, cuja consequência é o aumento na arrecadação estatal.

Registro, oportunamente, a implementação do o Sistema Estadual de Viação – SEV, o qual, irá abarcar os Subsistemas Ferroviário e Aquaviário Estadual, atenderá os ansejos do setor produtivo mato-grossense, mormente em razão da promoção de maior competitividade nas regiões por onde passam os trilhos, em razão da ferrovia ensejar a redução do custo do frete para o setor, principalmente na parte agrícola, no transporte de grãos.

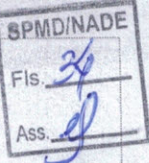




COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora – SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico – NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO



Assiná-lo ainda, que o aludido projeto de lei, ao utilizar-se do subsistema de transporte ferroviário, irá contribuir para a redução significativa de toneladas de CO2 no Estado de Mato Grosso, situação pela qual, conclui-se que o desenvolvimento econômico estará em consonância com a defesa do meio ambiente.

Insta consignar, que o Art. 33 do Projeto de Lei Complementar nº 52/2020 atribuiu a AGER/MT competência para regular, normatizar, controlar e fiscalizar, nos limites da lei, os serviços públicos e suas respectivas tarifas, prestados diretamente pelo Estado de Mato Grosso ou prestados indiretamente por meio de delegação à iniciativa privada por meio de concessão, permissão ou autorização, referentes a transporte ferroviário de bens e passageiros.

Registro, por oportuno, que o texto conferido ao dispositivo alhures apontado deverá ser objeto de análise pormenorizada pela Comissão de Constituição, Justiça e Redação, com supedâneo na alínea “a” do inciso I do Art. 369 do Regimento Interno desta Casa Legislativa.

Assim, a priori, o texto conferido ao Art. 33 do Projeto de Lei Complementar nº 52/2020 não obsta a análise do mérito do PLC por esta Comissão Especial.

Diante do exposto, e tendo em vista as considerações acima, concluo opinar pela **APROVAÇÃO** do PLC nº 52/2020 de autoria do **Deputado Eduardo Botelho**.

É o parecer.

III – VOTO DO RELATOR

Referente ao **Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 0052/2020**, que
“Dispõe sobre o Sistema Estadual de Viação – SEV e o Subsistema Ferroviário – SFE do Estado de Mato Grosso e sobre os regimes de exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências.”





COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora - SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico - NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALLONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE

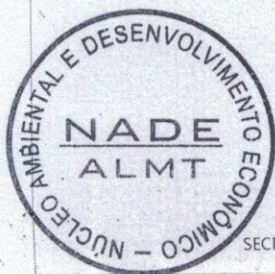
Fls. 35

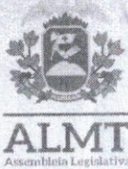
Ass.

Consoante se vislumbra das justificativas apresentadas pelo deputado autor ao propor o aludido PLC, este assegura que *“a iniciativa da Assembleia Legislativa é absolutamente relevante para dotar o Estado de Mato Grosso de infraestrutura de transporte no modal ferroviário para atender à crescente demanda pelo transporte de cargas, bem como para melhorar as condições de mobilidade da população.”*

Pelas razões alhures consignadas, voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 52/2020, de Autoria do Deputado EDUARDO BOTELHO, uma vez que alberga importante instrumento ao desenvolvimento econômico do Estado de Mato Grosso, bem como a implementação do Sistema Estadual de Viação ensejará o aumento da arrecadação do Estado e aprimorará os serviços de transportes de pessoas e mercadorias e, a longo prazo, irá fortalecer a atividade empresarial/industrial no âmbito do Estado de Mato Grosso.

Sala das Comissões, em 24 de fevereiro de 2020.





COMISSÃO ESPECIAL - CE
Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso - ALMT
Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora - SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico - NADE

Telefones: (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

Presidente DEPUTADO CARLOS AVALLONE
Membro DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO
Membro DEPUTADO VALDIR BARRANCO
Membro DEPUTADA JANAINA RIVA
Membro DEPUTADO NININHO

SPMD/NADE

Fis. 36

Ass. [Signature]

IV – FICHA DE VOTAÇÃO

Projeto de Lei Complementar nº 52/2020
Reunião da Comissão em: 24 / 11 / 2020
Presidente: Dep. Carlos Avallone
Relator: [Signature]

VOTO DO RELATOR
Pelas razões alhures consignadas, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 52/2020, de Autoria do Deputado Eduardo Botelho.

Posição na Comissão	Identificação do (a) Deputado (a)
Relator:	[Signature]
DEPUTADO CARLOS AVALLONE Presidente	[Signature] (Relator)
DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO Membro	
DEPUTADO VALMIR MORETTO Membro	
DEPUTADA JANAINA RIVA Membro	
DEPUTADO NININHO Membro	

