

Boa noite a todos.

Ferrovíarios, trabalhadores e empresários --, aqui hoje representados pelo sr. Rubens Ometto, nosso grande homenageado desta noite. Representantes da sociedade civil: Gustavo Bambini e Fernando Paes, da ANTF, Joubert Flores e Roberta Marchese, da ANPTrilhos, Vicente Abate, da Abifer, Fernando Ferrari, representando, José Antonio Martins, presidente do Simefre. Ambos do Conselho Editorial da Revista Ferroviária.

Nossos também Conselheiros Agenor Marinho, Antonio Ismael Ballan, Guilherme Quintella, João Gouveia, Julio Fontana Neto, Ricardo Chuahy, Valter de Souza.

Pelas operadoras de carga: Claudio Mendes, gerente de Operações Logística Norte de Carajás; Guilherme Mello, presidente da MRS; Marcelo Spinelli, diretor presidente da VLI.

Pelas operadoras de passageiros: Marcos Fireman, presidente da Cia Brasileira de Trens Urbanos CBTU; Harald Zwetkoff, diretor presidente da Concessionária Linha 4 do Metrô de São Paulo; Paulo Magalhães, diretor presidente da Cia Paulista de Trens Metropolitanos.

Marcus Exedito Felipe de Almeida, diretor de operações da VALEC, representando o presidente Mario Rodrigues Jr. Da Agência Nacional de Transportes Terrestres, temos aqui Alexandre Porto e Carlos Fernando Nascimento, este representando o diretor geral, Jorge Bastos, que por motivo de saúde não pode estar aqui hoje. Jorge está com dengue.

Luiz Anselmo Zuculo, representando o Secretário de Logística e Transportes, Alberto Macedo. Senhor Clodoaldo Pellissioni, da Secretário de Transportes Metropolitanos do estado de São Paulo. Senador Blairo Maggi, governador Geraldo Alkmin.

Obrigada a todos pela presença esta noite.

Estamos aqui mais uma vez juntos para esse encontro do setor ferroviário. É difícil falar de ferrovias sem refletir sobre a situação, os fatos e acontecimentos que se desenrolam em nosso País. Passamos por um momento ímpar em nossa história. Uma crise que divide a sociedade num jogo de disputa entre todos os poderes constituídos. Um desequilíbrio político provocado por uma investigação conjunta entre Ministério Público, Polícia e Justiça Federal.

Se pararmos para pensar, investigações de crimes de corrupção e lavagem de dinheiro estão em andamento em todo o mundo. A divulgação do Panama Papers pela imprensa, informando sobre autoridades com contas em paraísos fiscais, estão causando desequilíbrios além mar e em vários continentes. Citando apenas dois casos, derrubaram o governo da Islândia e, na Inglaterra, o conservador David Cameron defendeu o pai, em discurso no Parlamento, acusando o partido trabalhista de aprovar pesados impostos sobre herança e dificultar as poupanças familiares para educação dos filhos.

Aqui no Brasil, comandando a Lava Jato, temos uma garotada jovem, muito bem preparada, que passou em concursos altamente disputados. É o empenho de uma nova geração no serviço público que está sacodindo as nossas instituições. E é fato também que entre impeachment e não impeachment, até o modelo presidencialista pode vir a ser substituído pelo parlamentarismo, a depender de uma análise de ação que pode ser desengavetada a qualquer momento pelo Supremo Tribunal Federal.

Estamos, senhores, diante do dilema de Jack Sparrow, o Pirata do Caribe: “Na vida só há o que podemos fazer e o que não podemos fazer.” E se cada um fizer a sua parte, talvez a gente possa pensar num país melhor onde as instituições funcionem, a economia se desenvolva, os negócios prosperem, gerando emprego e renda, o governo regule com sabedoria e atenda às necessidades básicas da população, reduzindo as desigualdades.

Mas ainda estamos muito longe disso. Fora dos gabinetes de Brasília, o custo de vida e o desemprego aumentam. Temos Dengue, Chicungunha, Zika e H1N1, mulheres parindo crianças microcéfalas e crianças sendo vítimas de balas perdidas – de bandidos e da polícia. 59 mil mortes por armas de fogo, em 2015, é um dado que dá a dimensão da violência em nosso país e não deve ser desprezado.

Não podemos nos tornar um País acostumado a andar sempre na mesma direção: a direção do erro. Precisamos contribuir fazendo bem a nossa parte. E o setor ferroviário tem muito a fazer. Tem uma missão importante nos planos estratégicos de qualquer nação. É o único modal capaz de atender às necessidades de mobilidade das grandes cidades, deslocando milhares de pessoas ao mesmo tempo, de maneira organizada e com qualidade de vida.

As ferrovias têm a capacidade de organizar a sociedade e influenciam até o comportamento das pessoas. A Supervia, premiada como Melhor Operadora de Passageiros, vive essa experiência na prática. Saiu do velho sistema de grade, implantou o ATP e hoje opera como um metrô de superfície. Renovou a frota e o fato de equipar os trens com ar condicionado e instalar um sistema de comunicação para manter as pessoas informadas, acalmou os usuários, e deteve as frequentes revoltas e depredações que ocorriam sempre que uma composição parava na via por algum problema técnico.

A Supervia está fazendo uma revolução silenciosa como muito apropriadamente definiu nosso Conselheiro Henrique Achê. E o aumento sistemático no número de passageiros transportados confirma isso.

Nossa dimensão continental também faz com que as ferrovias sejam imbatíveis em eficiência na logística de distribuição de produtos e mercadorias. Ainda assim, as pessoas de fora do setor se surpreendem quando descobrem, por exemplo, que eu faço uma revista sobre ferrovias, que existe há 76 anos. Muitos aqui já devem ter passado por isso. A surpresa sempre vem na forma de pergunta: mas tem ferrovia no Brasil? A percepção que a sociedade brasileira tem da ferrovia é a não ferrovia. Embora tenhamos ferrovias de primeiro mundo.

A Estrada de Ferro Carajás, escolhida como Melhor Operadora de Cargas, por exemplo, opera um trem tipo de 334 vagões, o maior do mundo. E possui um sistema altamente automatizado capaz de antecipar decisões como frenagem com precisão além da capacidade humana, além do maquinista. Todos os dias Carajás entrega 3.300 vagões no porto e com os investimentos que vem sendo realizados para escoamento do minério do projeto S onze D, na Serra Sul de Carajás, vai dobrar esse número e botar 6 mil vagões no porto por dia, chegando a 230 milhões de toneladas de minério ao ano e quase 20 milhões de toneladas de carga geral, através da VLI.

Nossas ferrovias têm a vocação para o minério, mas também para os granéis. E o agronegócio tem ao longo dos últimos anos contribuído muito para a economia brasileira. No resultado do PIB do ano passado, o único índice positivo veio do setor agrícola.

E é justamente esta sinergia que nos traz aqui esta noite. O projeto da Rumo -- de uso intensivo da ferrovia para o escoamento do açúcar que culminou na fusão com a ALL -- é a razão da escolha de Rubens Ometto como Ferroviário do Ano de 2015. Uma operação que nos traz esperanças.

A experiência de Rubens Ometto e seu histórico de não temer riscos e desafios – nos aponta para um futuro melhor no setor. Rubens Ometto representa o empreendedor que este país precisa. Seja bem-vindo e parabéns Rubens.

Somente um empresário com visão de conjunto acurada consegue articular uma captação de recursos via lançamento de ações num ambiente tão adverso como o atual. Parabéns a você e a toda a sua equipe que, a despeito da conjuntura, trouxeram novos investidores para o projeto Rumo. Isso só é possível com muita seriedade e trabalho.

Ontem me chamou a atenção a notícia que a norte-americana Intelsat contratou a também norte-americana Orbital para fazer a manutenção de seus satélites no espaço. Um negócio inédito, entre empresas privadas e que não poderia se realizar sem governo e sem as inúmeras pesquisas e conquistas do espaço que foram feitas ao longo de todo o século vinte.

O futuro, senhores, está virando passado. E as ferrovias, que existem há quase 200 anos, embora cada vez mais modernas, eficientes e automatizadas, operam sobre uma infraestrutura permanente, fixa, não saem do lugar. E representam um passado que continua tendo futuro.

Ferrovias têm como características primordiais regularidade, frequência e pontualidade. E para funcionar precisam de processos, protocolos regras claras e bem definidas para que todos sejam capazes de aderir e contribuir. É um sistema que exige integração, planejamento e visão de longo prazo.

E o setor ferroviário – e aí refiro-me a seus agentes -- também precisa disso tudo. Precisa funcionar como uma ferrovia. E esta é uma responsabilidade de todos nós aqui presentes.

Quando isso acontecer, tenho certeza que esse setor terá muito o que avançar em nosso país e mais ainda: terá o reconhecimento e o respeito de toda a sociedade. E o transporte – liderado pelo modal ferroviário – ocupará seu devido espaço, no topo das necessidades básicas da população, ao lado de saúde e educação.

Muito obrigada.