ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO
RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS,
NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

ATA Nº 008

PRESIDENTE - DEPUTADO J. BARRETO

O SR. NARRADOR (ANTÔNIO CARLOS) - Neste momento, vamos iniciar a nossa Audiência Pública, desta noite, da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

A todos os presentes, sejam bem-vindos!

Em nome do Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Silval Barbosa, todos os Deputados aqui presentes, Deputado requerente da Audiência Pública, Deputado J. Barreto, nosso muito obrigado a todos vocês. Boa-noite!

Vamos iniciar a partir de agora a chamada para a composição da Mesa desta Audiência Pública, requerida pelo Deputado Estadual J. Barreto, com o objetivo de discutir a duplicação da BR-364, trecho Rondonópolis-Cuiabá, Cuiabá-Nova Mutum.

Gostaríamos de convidar para compor a Mesa dos trabalhos o Exmº Sr. Deputado J. Barreto; o Exmº Sr. Prefeito Municipal de Rondonópolis, Adilton Sachetti; o Diretor-Geral do DNIT, Dr. Mauro Barbosa da Silva; o Exmº Sr. Secretário de Transportes, Vilceu Francisco Marchetti; a Exmª Srª Senadora Serys Marly; o Exmº Sr. Deputado Federal Welinton Fagundes; o Exmº Sr. Deputado Federal Carlos Abicalil; o Exmº Sr. Deputado Estadual Zé Carlos do Pátio; o Exmº Sr. Deputado Estadual José Carlos Freitas; a Exmª Srª Deputada Estadual Verinha Araújo; o Exmº Sr. Deputado Estadual Dilceu Dal Bosco; o Exmº Sr. Presidente da Câmara Municipal de Rondonópolis, Vereador Mohamed Khalil Zaher; o Exmº Sr. Deputado Estadual Sebastião Rezende; o Sr. Presidente da Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso, Sr. Dirceu Capeleto.

Para comandar os trabalhos desta noite, desta Audiência Pública, a partir de agora, convidamos o Exmº Sr. Deputado Estadual J. Barreto.

O SR PRESIDENTE (J. BARRETO) - Composta a Mesa, convido todos para, em pé, cantarmos o Hino Nacional Brasileiro.

(EXECUÇÃO DO HINO NACIONAL BRASILEIRO - PALMAS.)

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - A Presidência dos trabalhos desta Audiência Pública agradece a todas as senhoras, a todos os senhores aqui presentes, de outros municípios que compareceram aqui, dada à importância deste evento.

Sr. Prefeito Municipal, Adilton Sachetti; Dr. Mauro, Diretor-Geral do DNIT; Deputado Welinton Fagundes, Deputado Federal da nossa cidade, da nossa região; Deputado Carlos Abicalil; Senadora Serys Marly; nossos colegas Deputada Verinha Araújo e Deputados Sebastião Rezende, Zé Carlos do Pátio, José Carlos Freitas e Dilceu Dal Bosco que veio lá da região de Sinop para prestigiar esta Audiência Pública, toda a região está presente neste ato da Assembléia Legislativa convocado há quinze dias.

Queremos aqui fazer um agradecimento especial ao Sr. Prefeito Maia Neto, da cidade de Alto Araguaia, que, com mais de oito Vereadores, está presente nesta Audiência Pública.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Prefeito Municipal de Itiquira, Sr. Odanir Bortoloni, Nininho, ao lado também da Câmara Municipal desse Município que se encontra presente. Nossos agradecimentos.

Prefeito Dener Chaves, do Município de Juscimeira, ao lado também da Câmara Municipal daquela cidade que se faz presente.

O Prefeito Max, da cidade de Jaciara, Prefeito Hélio Gulart, Prefeito de Guiratinga, como também diversos vereadores presentes.

O Prefeito Daniel Francisco, Prefeito Municipal de São Pedro da Cipa e o Vice-Prefeito da cidade de Poxoréo, Sr. Zé de Souza, que representa neste ato o Prefeito Municipal, acompanhado também de diversos vereadores, que durante esta Audiência vamos também fazer questão de agradecer.

Esta Audiência Pública contou com total e irrestrito apoio da ATC - Associação dos Transportadores de Carga do Estado de Mato Grosso, e o seu Presidente se faz presente - e nós queremos aqui fazer um agradecimento muito especial a essa Associação, Dr. Mauro, que é a maior Associação de Transportadores de Carga do Brasil, hoje com sede aqui na cidade de Rondonópolis.

Vamos iniciar, portanto, convidando os nossos companheiros... Haverá uma palestra, um vídeo, que será apresentado nesta Audiência Pública pelo Dr. Laércio que vai, evidentemente, fazer a apresentação de um trabalho que está sendo preparado para que todos nós possamos assistir nesta Audiência Pública.

Antes haverá a exibição do vídeo e depois a fala do Dr. Laércio.

(EXIBIÇÃO DE VÍDEO)

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Nós convidamos para fazer a primeira palestra, o Dr. Laércio Coelho Pina, Coordenador-Geral do DNIT do Estado de Mato Grosso.

O SR. LAÉRCIO COELHO PINA - Gostaria, inicialmente, de cumprimentar a todos da mesa e a todos os presentes, através da pessoa do Deputado J. Barreto, a quem eu parabeno pela brilhante iniciativa, visto que essa é uma das principais demandas, hoje, na área de infra-estrutura de transporte do Estado.

Nós elaboramos apenas para que possamos ter uma ligeira noção do que será a obra de duplicação do trecho que compreende Rondonópolis até Cuiabá, passando pela Serra de São Vicente, que é um dos principais pontos críticos do Estado.

Fizemos uma apresentação, ela é bem rápida, só para se ter uma noção do que seria essa obra de duplicação do trecho Cuiabá/Rondonópolis.

Nós temos aí esse seguimento que, na verdade, já estamos tratando a partir do KM-197, que é mais ou menos quatro quilômetros aqui na BR-364, antes da chegada no Trevão. Isso vai se estender até o KM-402, que coincide lá com o início do trecho já duplicado após o Distrito Industrial de Cuiabá, na entrada do Jardim Industriário. Isso daria uma extensão de aproximadamente 205 quilômetros.

Próximo.

Aqui nós temos só uma localização, isso é, evidentemente, conhecido por todos aqui, onde está localizada a região, nós temos um mapa só para mostrarmos mais ou menos o traçado existente da rodovia e que seria objeto das obras de duplicação.

Basicamente, a proposta consiste em obras de duplicação e restauração também da pista já existente. Nós temos aí, do viaduto lá em Cuiabá, lá na entrada do Jardim Industriário, no KM-402 até o KM-361, onde já inicia o trecho que já foi, uma parte desse trecho, a primeira etapa, já foi duplicada e hoje já está aberta ao tráfego essa duplicação, desde 2002. Nós temos uma extensão de quarenta e um quilômetros; depois do início da Serra, que é o KM-346 até no início de

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Rondonópolis e do KM-201 até o KM-197, mais quatro quilômetros, daria uma extensão de 182 quilômetros.

A Serra de São Vicente até vai ser tratada, posteriormente aqui, com mais detalhes, é o trecho mais crítico que nós temos, ela tem uma extensão aí, a restaurar, dos trechos já existentes, de aproximadamente 27 quilômetros e o trecho que ainda falta duplicar, que é o trecho a construir, que nós devemos priorizar à retomada dessa obras, através de um convênio com a SINFRA.

Como já foi dito, essa proposta já está totalmente analisada no DNIT. Nós estamos aguardando que seja elaborada, através de uma medida provisória, a locação de cerca de vinte milhões de reais para que possamos retomar a parte de duplicação e também, posteriormente, a parte de restauração dessa obra, um total de trinta e seis quilômetros. Isso é apenas um croqui do que nós teríamos a fazer.

Na verdade, aqui não é a situação atual... É a situação hoje e com as proposições que nós pretendemos fazer nas obras de duplicação.

Nós temos aqui em Cuiabá o KM-402, há necessidade de duplicação na travessia do Distrito Industrial, que é o KM-396, é entrada da cidade de Cuiabá, onde o fluxo é muito intenso, e uma parte desse trecho, a partir do KM-402, no sentido Cuiabá, isso já foi duplicado. Então, haveria necessidade de conclusão desse trecho também.

Está sendo incluído nesse trecho também nessa proposta para duplicação.

A partir do trecho do Distrito Industrial até o Km-361 haveria necessidade de restaurar a pista existente e também construir a nova pista, a duplicação desse trecho.

Hoje, esse trecho em amarelo é o trecho que nós temos já a primeira etapa que foi realizada através de um convênio, foi executada através de um convênio com a SINFRA; esse trecho em azul é a pista, hoje, de descida. Nesses dois trechos seriam necessárias obras de restauração.

Esse trecho é o trecho existente hoje que funciona nos dois sentidos, o tráfego aqui, nós temos a pista de descida e a pista de subida, é um dos pontos mais críticos do nosso Estado, em virtude, evidentemente, de se tratar de um trecho em serra e do alto volume de tráfego que por ali passa. Esse é o trecho efetivamente em serra.

Esse seria o trecho que seria necessário construir, é um trecho que nós não temos praticamente nada pronto aqui e será o objeto deste convênio que será lavrado em breve.

A partir daqui, então, do início da Serra de São Vicente, KM-343, até Rondonópolis, seriam obras de restauração da pista existente e construção de uma nova pista de rolamento.

Aqui em São Vicente, no Centro Federal de Ensino, no CEFET - nós veremos adiante aqui - existe uma proposição também de um estudo para se fazer um contorno nessa escola, que é um ponto muito crítico, em virtude do grande número de alunos que por ali circulam, na BR-070 que vai até Barra do Garças.

Além da proposta de duplicação do trecho Cuiabá-Rondonópolis, nós estamos iniciando também um procedimento licitatório para contratar uma empresa especializada para elaborar os projetos de duplicação e restauração da BR-163, a partir do Trevão. Seriam, mais ou menos, 20km a partir do Trevão até o local onde será o futuro terminal de cargas da FERRONORTE. Seria numa extensão de 20km que esse trecho seria duplicado. E daqui desse terminal de cargas da FERRONORTE até a divisa com Mato Grosso do Sul, em, mais ou menos, 100km, deve ser elaborado o projeto de restauração desse trecho.

Especificamente no trecho aqui em Rondonópolis, nós já temos, nessa proposta de duplicação, um contrato em andamento. Já está sendo elaborado esse projeto que vai do km-197 até

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

o km-210, mais ou menos próximo da Polícia Rodoviária Federal. Esse projeto já está em andamento e em breve nós já teremos a conclusão dele. Vamos aprová-lo e dar início às obras de adequação desse trecho que envolvem melhoria de drenagem, de capacidade de tráfego das ruas laterais e duplicação deste trecho aqui do km-197 até o Trevão.

Esse é o traçado existente da rodovia, nós temos aqui as travessias urbanas de Jaciara, São Pedro da Cipa e Juscimeira - as principais. E evidentemente, temos as outras que também serão devidamente analisadas e tratadas.

O anterior.

Um das propostas que poderão ser estudadas e, evidentemente, discutidas com a sociedade, uma vez que envolve a rodovia, está intimamente ligada à vida nessas comunidades que estão margeando a rodovia. Uma proposição nesse estudo será elaborada de uma construção de um contorno, um anel viário que tiraria o fluxo mais pesado desse trecho antes de Juscimeira até Jaciara, numa extensão de, aproximadamente, 25km. Como eu disse, evidentemente, a retirada desse tráfego poderá interferir muito diretamente na comunidade, na vida dessas cidades. Isso será devidamente discutido, analisado e estudado, inclusive, ouvindo, evidentemente, toda a comunidade que será objeto desse estudo.

Aqui, como eu já disse lá atrás, é uma proposição de um contorno de, aproximadamente, 3km, ali na Escola Agrotécnica ou Centro Federal de Ensino Tecnológico de Cuiabá, para melhoria das condições de segurança em virtude do alto número dos alunos que por aqui circulam todos os dias.

No tráfego existente foram feitos alguns estudos a partir de 2004. Nesses estudos existe uma taxa de crescimento adotada para esse segmento de 3,5% ao ano, e esses estudos mostram que nós temos uma classificação em função do nível de serviço da rodovia. Essa rodovia está operando no nível D, que seria de alto risco, mostrando já a necessidade de duplicação da rodovia. Nós temos dito aí que talvez esses números estejam... Nós faremos uma análise um pouco melhor desses estudos de tráfego.

Hoje, os números mostram em torno de oito a nove mil veículos por dia, um pouco menos, mas existem picos que podem, de repente, chegar a dez mil veículos por dia. Talvez não chegue aos doze, treze mil veículos por dia, como foi dito anteriormente, mas é um volume de tráfego muito grande para as condições da rodovia que nós temos hoje.

Essa aí é, mais ou menos, uma previsão de como é composto esse tráfego. Nós temos um grande percentual aqui de tráfego de caminhões pesados e um volume de tráfego de veículos. E o grande problema, evidentemente, está nessa faixa maior, aqui, que são os veículos de carga. É um grande número de veículos, de bitrens, treminhões, caminhões, com uma carga muito pesada.

Essa é só uma análise de estudo de tráfego. Isso, evidentemente, voltará a ser devidamente analisado para que possamos ter um dimensionamento correto e que exista viabilidade para sua execução.

Também existe uma palestra que será feita posteriormente que entrará em mais detalhes sobre a questão do tráfego desse trecho. Essa é só uma ilustração de como é a nossa pista hoje. Nós temos duas faixas de rolamento de 3,5m, com acostamento de 2,5m. A próxima situação que estamos propondo, evidentemente será estudada. Existem outras opções. Uma das opções seria essa aqui: uma pista dupla, com duas faixas de rolamento de 3,5m e o acostamento de 2,5m.

Em algumas obras de arte existentes terá a necessidade de haver intervenção de duplicação e reforço. Uma é esta sobre o rio Vermelho. Essa ponte já está duplicada. Essa seria a

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

configuração do que nós temos hoje numa ponte, uma ponte de largura, mais ou menos, de 10m, com 4m para cada faixa de rolamento. Nós passaríamos a ter uma pista dupla aqui com duas faixas de rolamento com 3,5m para cada lado.

Essas são apenas algumas ilustrações das pontes que nós temos ao longo desse segmento: a ponte sobre o rio Alto Boa Vista; rio Tugore; rio Areia; a ponte sobre o rio São Lourenço; a ponte sobre o rio das Mortes; a ponte sobre o rio Bamba; sobre o córrego Pindaival, já chegando, próximo à Polícia Rodoviária Federal lá em Cuiabá; e a última ponte aqui sobre o rio Aricá, já mais próximo a Cuiabá.

Essa, para se ter noção, é uma quantificação das obras de áreas especiais, que são as pontes e os viadutos que necessitariam ser construídos. Isso, evidentemente, é só para a gente ter uma noção da grandeza da obra, que é uma obra complexa e envolve a construção de muitas pontes e viadutos. Evidentemente, são custos que serão considerados, pois acabam onerando esse tipo de obra.

Isso é ainda uma relação das pontes, viadutos, alargamento das pontes existentes. Nós temos uma estimativa aqui em torno de 20.000m² de obras de áreas especiais a serem construídas.

Há algumas intercessões importantes em que se precisará fazer um estudo. É o caso do acesso ao Distrito Industrial de Cuiabá; da intercessão com a BR-070, que vai para Barra do Garças; da intercessão com a MT-344, que vai para Dom Aquino, que é um ponto muito complicado hoje para a gente - vai ser feito um estudo bem detalhado para resolver esse problema -; e da intercessão para Poxoréo. Esses estudos serão feitos com a possibilidade de se fazer passagens inferiores ou a solução que for mais viável.

Essas são, como eu tinha dito que serão objetos de estudo, as travessias urbanas. Nós temos situações complicadas nas travessias urbanas, haja vista principalmente a necessidade, se for feita essa duplicação passando pelo atual traçado, de muitas desapropriações, e isso acarretaria uma elevação significativa dos custos da obra.

Então, por isso, serão objetos de estudo esses contornos aqui de São Vicente, Juscimeira, São Pedro da Cipa e Jaciara, mais ou menos numa extensão de 28km.

O projeto em execução, como eu já havia dito antes, já está sendo elaborado e já está sendo feito o projeto do KM-197 até o KM-210, que é a travessia urbana de Rondonópolis.

Aqui é apenas uma estimativa dos custos para termos uma noção da grandeza dessa obra. Inicialmente, seriam elaborados os projetos, projetos de estudos ambientais, projetos executivos, uma estimativa inicial de 18 milhões.

Nós temos as obras de artes especiais, que estão estimadas aí em quarenta milhões; as obras de duplicação e restauração, efetivamente, estariam estimadas aí - inicialmente esse é um número bastante inicial, será, evidentemente, objeto de bastante estudo -, totalizariam 420 milhões; e o custo total do empreendimento em torno de 438 milhões de reais.

A justificativa e a viabilidade econômica do projeto estão bastante demonstradas aí, até pelo vídeo, nós vemos isso aí, aparentemente já mostra a necessidade disso.

A grande necessidade de transporte de toda produção do Estado passa, praticamente, toda pela BR-364, no trecho Cuiabá-Rondonópolis.

Um dos fatores importantes é que esse é o único trecho de rodovia federal, que liga toda região norte, oeste, sudoeste do Mato Grosso, a cidade de Rondonópolis, Acre, sul da Amazônia às outras regiões do País.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Seriam basicamente alguns dos benefícios que nós teríamos com o empreendimento: aumento da capacidade de tráfego, melhoria das condições de segurança, redução de tempo de viagem e, conseqüentemente, redução dos custos de transporte.

Aqui é apenas um cronograma de como seriam esses estudos e obras a partir deste ano.

Este ano, a prioridade é a retomada das obras de duplicação da Serra de São Vicente, licitação e alocação dos recursos dos projetos dessas obras de duplicação.

O ano de 2007, evidentemente que seria 2006, se a gente ainda conseguir licitar, contratar e iniciar os projetos.

No ano de 2006 e 2007 não há estudos rápidos de serem feitos. A partir do ano de 2007, elaboração dos projetos, estudos ambientais. Ainda em 2007, licitação das obras dos contornos, travessias e CEFET.

Em 2008, licitação das obras de construção e alargamento das obras de artes especiais.

Em 2009, licitação das obras de duplicação e restauração.

Execução nos anos de 2009 e 2010.

Em 2011, abertura ao tráfego, projetando-se aí uma estimativa inicial, uma vida útil de quinze anos para essa obra de duplicação. 2026 seria o final da vida útil, e a gente espera que antes do final da vida útil a gente já possa ter novos projetos em andamento para que ela não fique numa situação como está hoje.

Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Com a palavra, para a segunda palestra... Antes, porém, eu registro a presença do Prefeito Max, da cidade de Jaciara.

Convido o Exmº Sr. Deputado Chico Daltro para se fazer presente na Mesa de trabalhos.

Esta Presidência convida o Sr. Fernando César Crosara, Presidente da Associação de Cimento Portland do Brasil.

O SR. FERNANDO CÉSAR CROSARA - Eu agradeço em nome da Associação Brasileira de Cimento Portland, que è uma entidade patrocinada pela indústria do cimento e voltada para o desenvolvimento técnico e de qualidade dos projetos que utilizam o cimento e o concreto.

Agradeço, na pessoa do Deputado J. Barreto e do Deputado Welinton Fagundes, o convite para vir aqui fazer essa apresentação sobre o projeto que está sendo revisado da Serra de São Vicente. E em nome dessas duas pessoas, cumprimento todas as autoridades e os amigos presentes aqui.

(O ORADOR FAZ USO DE *DATA-SHOW*.)

O mapa já foi bastante discutido, eu acho que todos já estão com consciência disso.

Eu gostaria de fazer um pequeno histórico sobre o que aconteceu com esse projeto.

O projeto original da duplicação data de 1994.

O tráfego pesado que existe hoje, na época daquele projeto, não foi considerado. Não foi considerado o bitrem e o rodotrem nesse projeto. Então, a partir disso, iniciou-se já toda fase de contratação no processo anterior, através de um convênio do DNIT com a SINFRÁ do Estado de Mato Grosso, e foi feito um convênio para executar a obra e duplicação da Serra.

Esse primeiro segmento, que foi entregue em 2002, apresentou problemas no pavimento. Esse pavimento, recuperado, voltou a apresentar problemas logo depois.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO
RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS,
NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Em seguida, nós vamos falar um pouco sobre essa estrutura do pavimento e como está sendo feita agora a proposta de correção.

A consultoria contratada, então, por causa desses problemas, verificou as condições terríveis a que estava sendo submetido o pavimento, que não tinham sido consideradas no projeto inicial, recomendou, então, a utilização do pavimento de concreto. Vocês vão ver em seguida por quê.

A partir disso, em função das necessidades, como existia um contrato no trecho, existia uma série de discussões sobre o andamento do projeto e falta de recursos para alocação, a ABCP foi instada pela UNIT, do DNIT, e pela Secretaria de Infra-Estrutura, e nos foi solicitado apoio sem ônus a essas entidades, na revisão do projeto já que se tratava de um pavimento de concreto como estava definido pelo estudo anterior.

Algumas características locais são muito importantes e se destacam quando a gente começa a apresentar esse projeto. Rampas íngremes e sobrecarga nos veículos, facilmente constatável, altíssimas temperaturas no pavimento. As temperaturas são muito altas aqui. O pavimento asfáltico, às vezes, chega a atingir sessenta graus. Então, essas condições. Formação de filas, principalmente por causa da falta da duplicação, formação de filas com esforço de tração no pavimento.

O alto volume de bitrem e rodotrens que não foram considerados naquele projeto de 94. E aqui uma foto do local onde existe aquela transposição, só para conhecimento.

Está um pouco difícil de enxergar, mas esse mapa já foi apresentado. Só para dizer o seguinte: no traçado da duplicação, essa revisão do projeto não está fazendo nenhuma consideração de alteração do traçado que está proposto lá, ela é apenas uma revisão de pavimento, resolver o problema do pavimento.

Próximo.

Quando a gente começou a fazer o estudo, como não existia isso, foi feita uma contagem de tráfego, muito próximo daquele local onde foi apresentada a outra contagem, e uma pesagem de veículos. Nessa contagem de tráfego, que foi feito num período que não era de safra, nós estamos chegando a um total de quatro mil veículos por dia por sentido, no ano de 2006. E nota-se claramente a faixa do queijo que é dominada aqui pelos ônibus, pelos caminhões, pelos reboques e pelos semi-reboques.

Essa projeção de tráfego, fazendo-se um estudo com base no PIB Nacional, no PIB do Estado, todas as projeções de crescimento, de frota, de veículo, tudo que existe por aí, chegou-se à conclusão que o número, dentro desse estudo, de 8,5% ao ano, de 2005 a 2015, seria uma taxa de crescimento razoável. E a projeção de tráfego de 2015 a 2025 estaria, na média de todos, alguns veículos têm uma taxa menor e outros uma taxa maior, estaria em média na faixa de 7,5% ao ano a taxa de crescimento. Isso levaria, para 2015, dez mil veículos por sentido, que é uma projeção violenta, um volume de tráfego bem considerado. E a projeção de tráfego em 2025, de vinte mil veículos. Por que essa faixa de vinte anos? É um pouco diferentemente da consideração da palestra anterior, o pavimento de concreto é dimensionado para durar vinte anos, enquanto um dimensionamento de pavimento asfáltico é feito, pelas normas brasileiras, para dimensionamento de dez anos. E com recuperações, ele atinge algum tempo a mais. Alguns pavimentos conseguem sobreviver bastante. Nós vamos entrar um pouco no detalhe disso em seguida.

Aqui também é a planilha que gerou essas informações, não está muito legível, mas já foi comentado.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Em relação à pesagem dos veículos, nota-se que este tipo de veículo, que é o bitrem, tem um forte componente aqui, e o mais interessante e muito preocupante que nós pudemos constatar disso tudo é que, desses veículos, nós fizemos uma pesagem de 50% dos veículos que passaram durante quatro dias, vinte quatro horas, e esses veículos que passaram na nossa pesagem, nós notamos que 81% desses bitrens estavam acima do limite da carga admissível pela lei, e os outros também tem esses componentes.

Próximo, por favor.

Algumas coisas do resultado dessa pesagem ficaram bastante claras e demonstram uma preocupação com relação a isso.

Quando nós começamos a verificar isso e não toma providências, pode ser que o dimensionamento do pavimento que foi feito comece a falir em função de um excesso de carga que não foi previsto. Então, essas coisas têm que ser consideradas também, e para isso é muito importante também que as balanças voltem a funcionar com eficiência.

Mas 75% dos veículos de carga trafegam acima do limite de tolerância da lei. Esse excesso chega a 33% do peso máximo admissível. E nos casos mais graves, pudemos observar: Concentração da carga no eixo de tração; isso é terrível para uma Serra como São Vicente; temperatura alta; concentração de carga no eixo de tração; calibragem de pneus acima do que seria eventualmente o normal, que não é do nosso conhecimento, é mais de vocês, mas isso leva um desgaste do pavimento muito grande e é por aí que a coisa começa a acontecer.

Excesso nos eixos duplos e triplos. Alguns eixos duplos, cujo limite é dezessete toneladas, teriam atingido trinta e uma toneladas e alguns eixos triplos, admitido vinte e cinco e meia toneladas, teriam atingido quarenta e oito toneladas. E chegou a se registrar no bitrem com oitenta e nove toneladas, quando o limite dele é de cinquenta e nove toneladas.

Próximo.

Aqui então a proposta da recuperação do que existe de pavimento. O pavimento que foi feito originalmente lá na Serra de São Vicente, no trecho novo da duplicação, ele viria até aqui, ele previa vinte centímetros de cascalho, mais dezesseis de base de cascalho, mais treze centímetros de asfalto. E depois, quando apresentou o problema, foram colocados mais dois centímetros e meio de asfalto e que hoje nós tivemos a oportunidade de passar lá, quase um ano depois que nós voltamos a trabalhar o projeto, e estamos sentindo que degradou ainda mais do que naquela época, quando começamos a fazer o trabalho.

Então, está num estágio de degradação muito rápido, precisa ser feito o serviço muito depressa. E a proposta seria você colocar uma placa de pavimento de concreto simples sobre isso. Essa espessura da placa seria coisa de vinte e cinco centímetros. Nesse caso do *whitetopping*, e o pavimento novo já veria então com dez centímetros de brita graduada, dez centímetros do que chamamos de concreto compactado com rolo, que é um concreto mais pobre, mas que dá um suporte excelente e vinte e três centímetros de uma placa de concreto. Pode ver que essa estrutura nova é mais esbelta do que a outra. Por quê? Porque essa estrutura responde melhor aos esforços daqueles problemas que a gente estava falando anteriormente.

A idéia é a seguinte: o projeto já está em fase de minuta, mas até o dia 15 de maio ele terá condições de ser entregue à Secretaria e ao DNIT para que as providências sejam tomadas, de análise e que ele possa vir a ser implantado.

A estimativa de orçamento já quase fechada, o primeiro trecho que envolve uma terraplanagem e de drenagem, está em vinte dois milhões, a recuperação da duplicação concluída do segundo segmento doze milhões e a recuperação da pista antiga, dezessete quilômetros de extensão,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

18,9 milhões. Para a conclusão total disso, recursos necessários 53 milhões e 500 mil, fechariam a Serra de São Vicente.

Eu gostaria agora, então, de aproveitar e fazer uma reflexão com vocês sobre o que é uma pavimentação econômica, porque, quando nós vemos uma placa de concreto daquelas, parece uma coisa muito cara, mas vamos fazer uma análise:

Considerações sobre custos de pavimentação.

Para a sociedade, quanto custa uma pavimentação? Na nossa opinião os custos são de implantação, de manutenção e de operação. Tudo isso é o que nós estamos pagando por ter ou não ter um tipo de pavimento implantado.

Custo de implantação é o que nós estamos falando aqui que custa cinquenta e três milhões. É tirar a estrada desse estágio e colocá-la pronta, funcionando, fazendo a obra necessária.

É uma pena, mas, aqui, esse quadro mostra o seguinte - preste atenção nisso, que é bastante importante -: Quando nós estamos falando de um volume de tráfego de 500 veículos comerciais por dia, que seria uma entrada de um conjunto habitacional ou alguma coisa que tivesse um caminhão de leite, coisa pequena, um pavimento asfáltico que tem 20cm de base, com 3cm de asfalto resolve extremamente bem. E um pavimento de concreto nunca seria competitivo numa situação dessa, porque eu teria que colocar uma placa de dezoito centímetros. Um pavimento asfáltico desses custaria aqui cento e trinta mil reais, 1km de 7m de largura; e o pavimento de concreto custaria trezentos e cinquenta mil reais, com 7m de largura.

Mas, quando estamos falando de 8.000 veículos comerciais por dia, que é o tráfego que estamos conversando, o pavimento de concreto dimensionado precisaria de 15cm de concreto rolado, mais 22cm, 23cm, que é, mais ou menos, o dimensionamento de lado, e contra uma estrutura de pavimento dessas que é, mais ou menos, o pavimento que foi dimensionado do passado para lá. Isso mostra o seguinte: o custo desse pavimento, pelos preços do SICRO, ajustado para a região, estaria na faixa de quinhentos e sessenta mil, para 7m em 1km, enquanto o pavimento de concreto estaria aqui na faixa de quinhentos e quarenta e três mil reais.

Então, veja, a curva tem um ponto de cruzamento. Cabe ao técnico que planeja descobrir qual é esse ponto de cruzamento e se isso vale a pena. Aí se tem uma série de vantagens regionais, como fábricas colocadas na região.

Próximo, por favor.

Outra coisa, o resultado de uma escolha errada, às vezes, do pavimento, pode levar a uma situação como essa. Essa é uma foto recente do corredor 9 de Julho em São Pulo. Aqui o corredor chegou com o pavimento de concreto até aqui, corredor de ônibus, muito óleo, rampas, muito parecido com essa situação. O pavimento asfáltico foi utilizado nessa parte de cá. Olha o estado de degradação em que ele já se encontra, olha o estado do pavimento de concreto como é que está.

Próximo, por favor.

Além disso, tem uma vantagem muito grande para o Estado, que é o ICMS gerado dentro da fábrica de cimento, que está dentro do Estado, pelo cimento consumido no pavimento de concreto. Isso pode. Inclusive, 1km disso gera uma economia de trinta e dois mil reais de ICMS, que pode inclusive ser utilizado como contrapartida pelo próprio Estado dentro de um convênio com a União.

Próximo.

Segundo item: custo de manutenção. Esperamos nunca chegar a essa situação. A manutenção, sendo preventiva, corretiva e emergencial, estaria com seus custos bem definidos.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Próximo.

Num pavimento flexível, que tem uma vida útil de dez anos e que precisa de um rejuvenescimento, a cada cinco ou seis, nós teríamos uma curva como essa em vinte anos. Num pavimento de concreto que é projetado para durar vinte anos, com dez anos apenas uma selagem de juntas ou apenas uma pequena troca de placas poderia resolver. Ele teria esse perfil. Então, nem sempre o que sai com o menor custo é o que chega com o custo final na manutenção.

Uma outra coisa importante são os custos de operação. Todos os acidentes que foram considerados, tudo que se gasta de mortes, tudo, se isso for computado, um valor por uma morte, se for dado um preço por uma morte, e existem técnicas internacionais para se fazer isso, para consumo de combustíveis, para tempo de viagem, para todas essas coisas é possível fazer essa avaliação e sem chute, sob padrões internacionais...

Então, para o usuário, as principais vantagens na operação, como já foi dito, seriam: segurança, redução de acidente, menos interrupção de tráfego, economia de combustível, menor desgaste do veículo e menor tempo de percurso; e para o Governo e concessionárias: maior integração ambiental, maior durabilidade, redução de custo de acidentes, menos intervenções de gasto com manutenção e menor consumo de iluminação nos trechos públicos.

Iluminação pública no pavimento de concreto chega a ser 50% da iluminação do pavimento asfáltico. Isso ficou bem claro na época do apagão, quando as concessionárias apagaram poste sim, poste não. Existiam vias em São Paulo, como a via Oeste, por exemplo, cuja a lateral é de pavimento de concreto, que exigiam quase 30%, 40% a mais de poste para poder manter o mesmo nível de iluminação.

Então, para concluir, nós queríamos dar um exemplo só de um negócio que se chama Engenharia de Valor. Quando não é possível, pelo simples comparativo do custo daquele quadro que nós fizemos, de se dizer que é mais vantagem se fazer um pavimento ou outro tipo de pavimento, é interessante se fazer um estudo que se chama Engenharia de Valor, como esses subsídios do Banco Mundial que são bastante interessantes.

A ABCP promoveu para os técnicos do DNIT, lá em Brasília, e para alguns DERs um curso em que as pessoas ficaram habilitadas a fazer este tipo de estudo.

Dentro desse estudo, um exemplo: Num projeto que custava noventa e dois milhões do anel rodoviário de Belo Horizonte, com algumas alterações de pavimentos, foram gastos mais vinte e dois milhões, e, com isso, promoveu-se, em vinte anos, uma economia de quatro bilhões - parece um número exagerado, mas não tem nada de exagerado, é a pura realidade.

Bom, nossas propostas, então: Aplicação imediata da SIDE para que os recursos cheguem aos projetos, que os corredores sejam efetivamente alimentados; estudar a alternativa de pavimento de concreto sempre que as condições de tráfego, geotécnicas e de logística de materiais mostrem possibilidades de vantagem - isso é uma coisa importante que precisa ser feita -; aplicar estudo de engenharia de valor, quando isso não for conseguido no caso anterior; e promover encontros desse tipo para que a comunidade envolvida possa propiciar melhor visão das oportunidades do mercado para todos

A nossa proposta, então, pelos fatos apresentados: Apoiamos tecnicamente a duplicação da BR-364 de Rondonópolis até Nova Mutum e consideramos o pavimento de concreto como a solução mais adequada para a pavimentação. Muito obrigado.

O SR PRESIDENTE (J BARRETO) - Nós gostaríamos de registrar a presença: do Prefeito Kito, de São José do Povo; e do nosso queridíssimo Reverendo Padre Lothar.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Esta Presidência agradece a presença: Vereador Adonias Fernandes; Vereador Ananias Filho; Vereadora Vilma, de Rondonópolis; Vereador Zé Márcio Guedes; Sr. João Carlos Oliveira, Presidente da Câmara de Itiquira; Jailton Costa Xavier, Vereador de Poxoréo; João Joaquim, Vereador de Poxoréo; Carlos Eduardo, Vereador de São Pedro da Cipa; Wilson Virgínio de Lima, Vereador de São Pedro da Cipa; Oseias Dias, Vereador de Guiratinga; Claudionor de Souza, Vereador de Alto Araguaia; Sr^a Terezinha Moral de Cabral, Vereadora de Itiquira; Sr. José de Souza Filho, Vice-Prefeito de Poxoréo; Hélio Luz, Presidente da URAMB; ex-Deputado Estadual Moisés Feltrin, ex-Presidente da Assembléia Legislativa.

Agradecemos a presença dos mototaxistas de Rondonópolis, do Presidente Mário, aliás, amanhã Rondonópolis será a única cidade do Brasil a comemorar o Dia do Mototaxista. São trabalhadores e estão aqui em nossa Audiência Pública.

José Pereira Neto, Presidente da Câmara de Guiratinga; Reginaldo Nunes, Vereador de Guiratinga; Manoel Machado, Vice-Prefeito da cidade de Rondonópolis; Osmar Resplandes, Vereador de Poxoréo; Rogério Fidelis, Vereador de Juscimeira; Admir Gaspar, Vereador de Jaciara; Ivan de Almeida Silva, Vereador de Jaciara; Rosandro de Moura Andrade, Vereador e Presidente da Câmara Municipal de Jaciara; a todos os nossos agradecimentos.

Abrimos a palavra ao Exm^o Sr. Prefeito Municipal de Rondonópolis, Adilton Sachetti.

O SR. ADILTON SACHETTI - Boa-noite!

Quero aqui cumprimentar o Deputado J. Barreto, em nome do qual cumprimento todas as autoridades que compõem a Mesa.

Cumprimento todos vocês que aqui vieram para discutirmos um tema tão importante quanto esse.

Quero desejar a todos que aqui vieram as boas-vindas a nossa cidade. Espero daqui tirarmos conclusões que realmente venham modificar a nossa história, conclusões pelo lado econômico. É extremamente importante a duplicação dessa rodovia, principalmente para a melhoria das condições da qualidade de vida e de salvamento de vidas. Anteontem ainda, nós perdemos, pela brutalidade dessa rodovia, um companheiro nosso, um colaborador do Município de Rondonópolis, o nosso amigo Lopes, que morreu de forma trágica na entrada das Águas Quentes, demonstrando como é violenta, como é difícil trafegar nessa rodovia até Cuiabá.

Portanto, Dr. Mauro, o senhor pode ter certeza de que essa é uma obra que vem mudar a história deste Estado.

Nós precisamos, com todas as forças, agregar valores, agregar pessoas, agregar gente que queira realmente fazer essa transformação.

Eu quero, desde já, agradecer a sua vinda, porque eu sei que o senhor também vai anunciar importantes recursos e ações para o nosso Estado e para a nossa região.

Eu quero agradecer, então, o seu empenho em nos apoiar; agradecer a todos que de alguma forma vão contribuir, já contribuem ou contribuiram para a realidade desta rodovia.

Então, muito obrigado pela presença de todos e esperamos sucesso nessa empreitada.

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Com a palavra, o Presidente da Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso que, ao lado do jornal *A Tribuna* de Rondonópolis, começou uma grande campanha encampada por todas as lideranças políticas aqui, sem bandeira partidária. Com certeza, obra que é um sonho de todos nós.

Com a palavra, o Sr. Dirceu Capeleto.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

O SR. DIRCEU CAPELETO - Eu quero cumprimentar, através da pessoa do nosso Deputado J. Barreto, todos os representantes desta Mesa, em especial, claro, o próprio Deputado J. Barreto e o nosso Deputado Federal Welinton Fagundes, que estão conduzindo aí, com muita energia, para que aconteça essa obra que estamos pleiteando. Também, em especial, quero cumprimentar o Diretor do DNIT, Mauro Barbosa, que veio de Brasília e se faz presente. Para nós, é muito importante a sua vinda aqui. Obrigado, também.

Estendemos já um pouquinho o horário, vamos procurar não cansar o nosso público que está aqui.

Eu não sou político, portanto não tenho o preparo dos nossos colegas, dos nossos amigos. Eu prefiro conduzir a pequena apresentação através da leitura, até porque isto aqui é um resumo de como a ATC enxerga, de como ela vê a necessidade dessa obra.

A rodovia em questão, que sempre falamos aqui, é esse trecho da BR-364, 163, entre Rondonópolis e Nova Mutum.

A rodovia movimentada o bem e o mal, faz o bem para a economia, mas deixa feridas para a sociedade. Em algumas situações ficam seqüelas pelo resto da vida, em muitas outras, não dá chance alguma, contribui para a triste estatística de mortes no trânsito. Para alguns, o preço é econômico, paga-se em dinheiro; para outros, pagam com a vida.

Relatos e estatísticas tristes estão por diversas partes na chamada rodovia da morte pelo País afora. Mas a BR-364, podemos chamá-la atualmente de retrato da falência da infraestrutura rodoviária do País.

Aqui em Rondonópolis, nós resolvemos quebrar o silêncio. O silêncio diante dos problemas sempre é uma posição confortável, mas não dá mais, passou a nos incomodar, então temos que agir.

Em abril do ano passado, na posse da diretoria da ATC, anunciamos que faria parte do nosso programa a campanha para a duplicação do trecho Rondonópolis-Nova Mutum. Consideramos que a ATC, por compor grande parte da frota usuária dessa rodovia, teria incumbência lógica de dar o pontapé na campanha, mas não o compromisso de levá-la adiante sozinha. A responsabilidade para manter a mobilização acesa, a partir de agora, é de toda sociedade.

Há dez anos, crescer 10% aqui no Mato Grosso significava incrementar quinhentas mil toneladas na produção e incorporar mais duzentos caminhões na nossa frota para que fosse transportado esse incremento na produção. Hoje, os mesmos 10% representam dois milhões e meio de toneladas por ano, que representam mais mil caminhões. Vejam que são números somente em Mato Grosso, e a rodovia é a mesma, só que em condições lastimáveis.

Na maioria do trecho, a rodovia não tem nem a terceira pista, ou a faixa auxiliar. Muitos percursos entre o Trevo do Lagarto e Jangada nem acostamento tem e em outros existe um degrau de até cinquenta centímetros beirando a faixa de rolamento.

Na Serra de São Vicente, são apenas dez quilômetros que se transformaram numa agonia, e as obras estão paralisadas.

É um desafio à paciência e ao bom senso dos usuários. Razões para reivindicarmos a obra temos de sobra.

Só no Estado e Mato Grosso consumimos, no ano de 2005, um bilhão e setecentos milhões de litros de óleo diesel e trezentos setenta milhões de litros de gasolina. A cada litro de óleo diesel que consumimos fica retido na origem vinte e dois centavos, e a gasolina cinquenta quatro centavos, que é referente à CIDE - Contribuição sobre a Intervenção de Domínio Econômico.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

O que representou, em 2005, a retenção desses centavos a cada litro de combustível consumido? Representou a retenção de seiscentos ou quase seiscentos milhões de reais, só no ano de 2005. E vejam que são números só do Estado de Mato Grosso. E estamos pagando essa contribuição há muitos anos, provavelmente já no quarto, quinto ano que estamos pagando a CIDE.

A importância econômica do transporte rodoviário é muito grande, a máquina pública funciona, em grande parte, pela arrecadação sobre insumos, consumidos pelos veículos e também pela própria aquisição de veículos.

O mundo todo é dependente do transporte rodoviário. O Brasil é dependente do transporte rodoviário, e o Mato Grosso precisa do transporte rodoviário. Até um bordão de governos anteriores dizia que governar é fazer estradas, e se aplicaria perfeitamente aos dias de hoje.

A quantidade de empregos gerada pela cadeia industrial e de serviço de transporte é imensurável; a quantidade de impostos gerados por essa cadeia é a maior de todas. Isso tudo deve fazer bem para a sociedade, basta manter a infra-estrutura de transporte eficiente. Nossa reivindicação é justa.

Circulam pela rodovia em média oito mil veículos por dia, chegando a picos de doze mil, mas com o agravante, por aqui, senhores, a maioria dos veículos que transitam nessa rodovia são bitrens, caminhões de grande porte, com até vinte metros de comprimento, o que corresponde a cinco automóveis cada um. Então, é o mesmo que circular em média entre quarenta a cinquenta mil veículos ou automóveis pequenos por dia. Por isso, transformou-se em um verdadeiro labirinto transitar por entre os comboios de grandes caminhões, só que esse labirinto, muitas vezes, é desafiar a morte.

A rodovia é trânsito obrigatório de todo o Oeste Amazônico. Quem vai a Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Sul do Pará e todo Estado de Mato Grosso. Além disso, diversas outras rodovias desembocam nesse eixo, por isso se tornou um gargalo intransitável.

Freqüentemente nos tornamos reféns de manifestações fajutas, de índios, sem-terra, e toda sorte de encrenqueiros que nos tornam reféns... (PALMAS)... e escolhem a única passagem que temos aqui no Mato Grosso para manifestar as suas mazelas. Há pouco tempo, num transporte de emergência, o paciente faleceu pela demora no atendimento, devido ao fechamento da rodovia por manifestantes. Não há outra opção rodoviária. E isto se tornou comum até pela lentidão no trânsito.

Nós temos diversas situações no País que são tratadas como de segurança nacional. Consideramos que esse assunto da rodovia é de segurança então regional e como tal deve ser tratado. Atualmente vimos defensores ferrenhos do progresso dos trilhos da FERRONORTE para o interior do Estado. Mesmo com o grau da inoperância da ferrovia, de como ela é administrada, com o montante de dívida junto ao BNDES, ainda ouvimos autoridades defendendo o financiamento público da obra orçado em seiscentos milhões de reais para que chegue até Rondonópolis. Mesmo se a ferrovia vier até Rondonópolis, continuaremos com o gargalo rodoviário daqui até Nova Mutum. Do outro lado, estamos discutindo há três anos com o Governo do Estado sobre o alto ICMS incidente sobre os nossos combustíveis; a alegação é de que não se pode baixar alíquota para não penalizar a arrecadação. Mas como justificar esta contradição? Que imposto arrecada o trem? Qual o posto em que abastece? Alguém já viu? Quantos empregos geram um comboio de vagões? Que renda distribui o trem? Para quem se lembra de um terminal ferroviário, que progresso tem ao seu redor? Que inovações são trazidas? Qual é o preço que pode transformar para o transporte rodoviário? Vou apresentar alguns números que tenho em mãos, somente da ATC: dentre seu quadro de associados, que compreende basicamente Rondonópolis e o sul de Mato Grosso, são quatro mil

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

caminhões de grande porte, só esse gera emprego direto, aqui registrado em carteira nessa região, oito mil empregos, não precisamos aqui estar medindo os indiretos.

Nós não somos contra a ferrovia; até porque um país em desenvolvimento como o nosso requer que os modais de transporte evoluam com equilíbrio. Mas com a metade do orçamento dos duzentos quilômetros de ferrovia que está sendo pleiteada até Rondonópolis, é o suficiente para duplicar a 364 de Rondonópolis a Nova Mutum.

Então, se for para destinar investimento público, por ordem de prioridade, a rodovia está na vez.

Este é o nosso compromisso. A partir de agora, entidades, lideranças políticas e empresariais, clubes de serviços, meios de comunicação e a sociedade mato-grossense em geral, a conquista desta obra deve ser uma questão de honra e de vida para todos nós. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Nós anunciamos as palavras e o compromisso do Dr. Mauro Barbosa, Diretor-Geral do DNIT.

O SR. MAURO BARBOSA - Primeiramente, gostaria de saudar a Mesa aqui presente; uma saudação especial a nossa Senadora da República, Serys, Senadora do Estado de Mato Grosso; e aqui também presente a Bancada Federal, o Deputado Abicalil e o Deputado Welinton Fagundes.

Nós do Governo Lula temos responsabilidade social. Nós do DNIT temos responsabilidade social na gestão da malha rodoviária federal e temos o compromisso, por determinação do Presidente Lula, que transparência é a palavra chave de nossa gestão. Por isso estou aqui parabenizando o nosso Deputado J. Barreto pela iniciativa pública de nos convocar para, aqui presente, num ambiente público de transparência, firmar compromissos e prestar contas do que estamos fazendo aqui no Estado de Mato Grosso.

Os números, por um motivo de transparência, estão aí, estão na internet, publicado no Portal de Transparência. E os números estão dizendo que a administração do Presidente Lula, em três anos, dobrou o investimento de construção, recuperação e conservação de rodovias aqui no Estado de Mato Grosso.

Os números do Governo anterior são números que o investimento aqui no Estado era da ordem de R\$70.000.000,00 por ano. Fechamos no DNIT um ano com investimentos, somente no ano passado, de R\$150.000.000,00. Este ano nós estamos já alocando no Estado de Mato Grosso R\$180.000.000,00, mais do que o dobro de gestões anteriores. Agora você fala: “Mauro, mas isso não é o suficiente, não é o suficiente.” Por isso estamos aqui no Estado de Mato Grosso, percorrendo trechos e fiscalizando alguns serviços que estamos fazendo. Viemos aqui hoje à noite criar um compromisso, que é o compromisso de viabilizar o primeiro passo, porque na área de infra-estrutura fazemos as coisas passo a passo. Então, hoje, estamos dando o primeiro passo. Nós estamos autorizando os estudos de viabilidade e a contratação do projeto de engenharia, que é o primeiro passo que temos que dar, para depois retirar as licenças ambientais das obras de construção e adequação de capacidade da rodovia BR-364, de Rondonópolis até Cuiabá e de Cuiabá até o Posto Gil. Essa é uma determinação nossa, e nós devemos unir esforços, nós todos, cidadãos e representantes políticos, para que possamos, diante do projeto na mão, viabilizar as condições de engenharia financeira para fazer a obra.

Agora você fala: “Mauro, mas quando que nós vamos fazer essa obra?” Inicialmente temos que dar o primeiro passo, assim como demos esse primeiro passo em outras regiões do País. Hoje, com o DNIT, nós estamos concluindo a duplicação de Uberlândia a Uberaba,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

que era uma obra de grande sonho daquela região produtora do País, que tem a vocação para o agronegócio, assim como os senhores aqui do Estado de Mato Grosso.

Hoje é um prazer muito grande para nós, na administração do Presidente Lula, poder concluir essa obra que era um sonho.

Para mim do Estado de Goiás... Eu sou goiano. Eu sou primo-irmão do povo matogrossense. Nós estamos também concluindo a duplicação de Itumbiara até Goiânia, na BR-153, que era um sonho para o povo goiano, Itumbiara, Rio Verde, Jataí, que são regiões produtoras, assim como a de vocês aqui. Nós estamos com essa obra hoje já na fase final. Então, nós temos que unir esforços, porque tem como transformar esse sonho com essa vontade política em realidade. Estão aí os exemplos. O DNIT, hoje, está construindo a duplicação de Florianópolis, na BR-101, até o Município de Osório, no Rio Grande do Sul. É uma obra de R\$2.000.000.000,00. Nós estamos fazendo a obra lá e vamos inaugurá-la este ano.

No ano passado, por determinação do Presidente Lula, nós iniciamos a construção da duplicação de Natal até João Pessoa; de João Pessoa até Pernambuco, uma obra de R\$1.600.000.000,00, que está em andamento pelo DNIT. É uma obra prioritária determinada pelo Presidente Lula.

Então, existem os exemplos que estão em execução no País para que nós possamos dar o primeiro passo, mas temos que saber que o caminho é longo. Nós precisamos dar o primeiro passo e adquirir o projeto para viabilizar a condição de engenharia financeira para fazer.

Sabemos da importância do empreendimento, da construção da duplicação para o Estado de Mato Grosso, por isso mesmo estamos determinando, com essa visita, a ordem de serviço para o início do projeto.

Os projetos - vocês viram aí pela apresentação - são projetos que vão custar algo em torno de dezoito milhões de reais, somente à parte de projeto. A duplicação Rondonópolis - Cuiabá, algo em torno de quatrocentos milhões de reais. Cuiabá até Posto Gil, mais duzentos quilômetros, quatrocentos milhões de reais.

Então, é um sonho hoje? Não é um sonho, é uma vontade, é uma visão que nós temos que transformar em realidade.

E estamos aqui para, num ambiente de transparência, de discussão pública, unir esforços para viabilizar este projeto que é um projeto que vem para transformar ou ajudar no processo de transformação do Estado de Mato Grosso.

Vocês que têm a vocação para o agronegócio sabem da importância do setor de infra-estrutura, porque o agronegócio é a nossa vocação, é a vocação brasileira. E para o desenvolvimento do agronegócio, nós temos que viabilizar infra-estrutura no setor de transportes e energia, viabilizar conhecimento ou proporcionar desenvolvimento tecnológico para o agricultor, para o sistema cooperativista e viabilizar crédito, disponibilizar crédito, fomento, para o agricultor.

E aí nós, que temos a vocação para a agricultura, para o agronegócio, sabemos fazer e estamos prontos para trabalhar.

Estou aqui, com muita alegria e muita satisfação, para ver a vocação e a transformação que vocês estão fazendo aqui no Centro-Oeste, no Estado de Mato Grosso.

Parabéns!

Eu vou, neste momento... Nós estamos aqui no Estado anunciando alguns empreendimentos. Nós vamos autorizar o início do projeto. Também estou autorizando a contratação das obras de restauração ou de recapeamento de Barra do Garças até aqui em São Vicente. É uma determinação do Presidente da República. E nós estamos aqui, hoje, no Estado de

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Mato Grosso (PALMAS) assinando a contratação dos empreiteiros para fazer essa obra. É uma obra avaliada em R\$48.000.000,00 para recapear de Barra do Garças, BR-070, até o entroncamento de São Vicente. Já está na fase de contratação dos empreiteiros. Em torno de 45 a 60 dias nós vamos instalar as usinas de asfalto e iniciar o recapeamento.

Por determinação do Presidente Lula, está aí hoje máquina na pista em todo o Estado, um programa emergencial de trafegabilidade em que nós estamos aí fazendo operações simples de tapa buraco que é nossa obrigação. E nós do DNIT que temos responsabilidade de operação, temos, por obrigação, que fazer o tapa buraco e fazer pequenos panos asfálticos para garantir o tráfego. E estamos fazendo isso no Estado, em 1.300km de rodovias federais no Estado.

Então, estamos hoje com 70% do serviço já concluído da operação tapa buraco e esperamos que até o dia 30 de junho a gente conclua a operação tapa buraco em todo o Estado.

À obra da ponte de Cáceres, a ponte que estava interditada sobre o rio Paraguai, o Presidente Lula determinou a imediata disponibilização de R\$10.000.000,00 para a recuperação. Essa obra deverá ficar pronta agora em meados do ano, no meio do ano, para liberar totalmente o tráfego lá no rio Paraguai. É uma obra muito importante para o Estado. É um eixo de carga aí do Estado. E nós estamos fazendo mais. Estamos contratando, por R\$16.000.000,00, três empreiteiras para fazer a recuperação da sinalização. A licitação já está na fase final. Nós vamos recuperar 3.000km de sinalização, tanto a sinalização de pintura de pista, como a de placa no Estado.

Aí você fala: “Mauro, em que dia começará?” O serviço vai começar no mês de maio. Já estamos na fase final licitatória. Esta semana houve o julgamento de preços da contratação. Espero que, até o final do mês, nós assinemos o contrato; e a ordem de serviço, a partir de maio. E nós vamos fazer esses serviços em dezoito meses. Mas nos primeiros sete meses, nós vamos fazer bastante serviço de pintura de pista aqui no Estado de Mato Grosso. Então, isso é muito importante para a segurança do usuário, a segurança do transportador. E, por determinação do Presidente, nós vamos soltar ordem de serviço em todo o país para realização dessas obras.

Em todas as rodovias, principalmente aqui na BR-364, nós temos uma preocupação muito grande na Serra de São Vicente, por isso estamos aí na fase final de conclusão do projeto de duplicação do pequeno segmento lá para poder iniciar o processo em parceria com o Governo do Estado, num convênio, para construir o projeto apresentado aí pela associação, que é um passo que tem que ser dado.

Agora, temos que fazer mais? Temos que fazer mais, mas também temos que ter um compromisso público de definir as ações, de debater as ações, e por isso estamos aqui.

A nossa responsabilidade é gerir a matriz de transportes. O DNIT é o maior contratante de obras de construção pesada do País. Lá no DNIT, hoje, tem quatorze bilhões de obras em andamento de contratos. Nós temos quatro mil e quinhentas frentes de serviço em todo o País. Ele é o maior contratante e o maior empregador de funcionários em obra. Agora, queremos fazer mais. Para fazer mais, precisamos ter governança, precisamos ter vontade política e precisamos de recursos.

Vontade política, está aqui a demonstração, a bancada estadual, a bancada federal toda presente para poder garantir a decisão política. Governança, nós precisamos ter projeto e licença ambiental, porque nós temos que fazer a obra por licitação e temos que ter a licença ambiental para executar a obra. Então, nós temos que dar esse primeiro passo de hoje. E precisamos ter dinheiro.

Aí, você fala: Mauro, mas como é que estão sendo feitas as outras duplicações aí que você falou? Estão sendo feitas com recursos de um programa que o Presidente Lula implementou no Brasil, que se chama Projeto Piloto de Investimento - PPI. Foi feito um acordo, pelo

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Sr. Presidente da República, com os organismos financiadores, o FMI, e esse acordo proporcionou a aplicação de um percentual da nossa riqueza em obras, em investimentos.

Hoje, lá no DNIT, nós estamos com uma carteira de quatro bilhões de reais já em obras do PPI. E essa carteira pode ser ampliada. Então, com essa carteira nós estamos fazendo diversas obras no País. E essa carteira faz o que, Mauro? Ela paga em dia, ela paga a cada quinze dias, é a garantia de pagamento do trabalhador, do empreiteiro, da geração de tributos. Para fazer obras, é preciso ter dinheiro, não pode ter discurso.

Então, esse programa criado pelo Presidente Lula iniciou agora no mês de maio do ano de 2005, foi feito um acordo, e nós já estamos com quatro bilhões de reais de recurso em investimento.

Então, nós temos que fazer o nosso projeto, o projeto que os senhores tanto defendem que hoje é uma visão. Para poder dar o primeiro passo, precisamos ter o projeto.

Segundo passo, discutir o projeto no âmbito do Projeto Piloto de Investimento, para a gente ter garantia do início da obra e do término da obra. Após isso, licitar a obra e colocar a máquina na pista.

Cuiabá-Jangada, nós também vamos assinar aqui, hoje, a restauração. Nós vamos fazer este ano o início da restauração lá do Trevo do Lagarto até Jangada. Nós vamos recapear aquela pista por um valor de quarenta milhões de reais. Essa é uma obra do Projeto Piloto de Investimento. Nós estamos contratando os empreiteiros. Estou assinando aqui a licitação já para contratar o empreiteiro para fazer esse empreendimento lá.

É uma satisfação essa visita nossa ao Estado para percorrer trechos, porque eu sou goiano, sou do Estado de Goiás, e nós, lá no Estado de Goiás, também temos essa vocação, que é a vocação para o agronegócio. Então, é com muita satisfação que nós estamos aqui no Estado de Mato Grosso, nosso primo-irmão aqui da Região Centro-Oeste para dizer deste compromisso que nós vamos iniciar aqui com esta assinatura, que é o primeiro passo.

Muito obrigado a todos! (PALMAS.)

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - O Dr. Mauro vai assinar o Estudo de Viabilidade do Projeto Executivo da Duplicação Rondonópolis/Cuiabá, Cuiabá/Nova Mutum. (ASSINATURA DO ESTUDO DE VIABILIDADE DO PROJETO EXECUTIVO DA DUPLICAÇÃO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ, CUIABÁ-NOVA MUTUM - PALMAS.)

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA - Aqui é a BR-364, que é o edital de licitação para contratação das obras de restauração do Trevo do Lagarto até Jangada. A obra está estimada em quarenta milhões de reais. Aqui nós já estamos na fase de licitação. Já estou dando o segundo passo. E o terceiro passo vai ser marca na pista, dentro aí de noventa dias.

Aqui nós já estamos assinando também a abertura para contratação dos empreiteiros para execução da obra na BR-070, Barra do Garças até o trevo de São Vicente, passando por Primavera do Leste e Campo Verde.

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Bom, com certeza, a Audiência Pública, Dr. Mauro, Srs. Deputados, Senadora Serys, já valeu pela assinatura histórica do Estudo de Viabilidade do Projeto Executivo da Duplicação, que é o sonho de todo Mato Grosso. Meus parabéns!

Com a palavra, a eminente Senadora Serys Marly. Ela mesma estipulou três minutos.

A SRª SERYS MARLY - Isso é discriminação contra as mulheres, ainda mais uma mulher sem voz.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Sr. Deputado J. Barreto, que preside esta Audiência Pública; Sr Prefeito; Dr Mauro, nosso Diretor-Geral do DNIT; nossos Deputados Federais Abicalil e Welinton Fagundes; Srs. Deputados Estaduais, todos me permitam que eu os saúdem em nome da Deputada, da única Deputada da Assembléia Legislativa; todos os demais senhores presentes - nós somos minoria absoluta, então, temos que salvar a pele - e todos os senhores que compõem esta Mesa.

Quero saudar a Assembléia Legislativa, por quem tenho um carinho muito grande - eu tive três mandatos - por essa iniciativa tão importante; a Associação dos Transportadores de Cargas; o jornal *A Tribuna*, que muito tem batalhado nessa questão da estrada; o *Rotary*; a UNIMED; enfim, todas as entidades organizadas que se mobilizaram para que acontecesse este evento da maior importância; as associações de moradores; os mototaxistas, que são muito importantes, amanhã será o Dia dos Mototaxistas, profissão esta que tem muita gente que, às vezes, não consegue viabilizar emprego, e quando alguns conseguem viabilizar, aí querem atrapalhar.

Parabéns a vocês e que vocês realmente consigam as conquistas que estão buscando.

Como o Deputado me deu três minutos, vai começar agora os meus três minutos (RISOS).

E quero falar que eu não vou fazer discurso pela duplicação já, pela importância da duplicação da 364, nesse trecho Cuiabá/Rondonópolis, Cuiabá/Posto Gil. É muito importante, ponto, para acabar com essa situação de ceifar vidas e para viabilizar realmente o escoamento de um estado que é eminentemente produtor de matéria-prima, é o maior produtor de soja, de algodão, de carne, etc, mas tem dificuldade de escoar. Então, faz-se extremamente decisivo, determinante, que se faça essa duplicação.

Portanto, ponto, ninguém fica com dúvida de que a Senadora Serys Slhessarenko é favorável à duplicação da 364 nesse trecho já. Ponto. (PALMAS).

Quero, aliás, eu esqueci de fazer aqui uma saudação aos demais senhores Prefeitos que estão aqui, há ex-prefeitos, ex-Deputados, quero fazer essa saudação na pessoa do Deputado Moisés Feltrin, carinhosamente saudar todos os outros aqui presentes. Todo os vereadores... Tem vereadora aqui? Vereadora? Uau, parabéns às vereadoras. É isso aí, companheiras mulheres presentes.

Uma segunda questão, o Dr. Mauro já colocou aqui a importância da questão da PPI. A 364 está na PPI, só que a bichinha é comprida que só, ela é imensa a 364. Eu pelo menos já fiz emenda, “remenda”, “trimenda” nos três anos de Senado meu, para a 364, só que ela sempre está lá naquela banda Comodoro, Sapezal, travessia, Diamantino, Posto Zuli, agora nós temos que começar a puxar para cá, não é?

Então, eu acredito, Dr Mauro - isso eu acho que é uma questão importante - que incluindo, e eu vou fazer todos os esforços que depender de uma Senadora da República, junto ao Comitê Gestor, junto a Ministra Dilma, para que entre no PPI, realmente, inclusive a Serra de São Vicente que foi perdida aquela emenda do Senador Jonas Pinheiro.

Jonas Pinheiro é opositor ao meu Partido, mas não é por isso, não é justo que se diga, que ele tinha uma emenda para duplicação da Serra de São Vicente e que foi perdida por um equívoco do SIAF, sei lá do que, no final do ano passado.

Então, tem que entrar a duplicação da Serra de São Vicente no PPI já, sob pena dela ficar só para o ano que vem.

Eu me comprometo, como Senadora da República, e tenho certeza que os dois Srs. Deputados Federais que estão aqui, companheiro Abicalil e companheiro Welinton Fagundes, e toda

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

a Bancada, de nós fazermos uma investida pesada junto a Casa Civil, a Ministra Dilma, para que nós consigamos realmente incluir no PPI a duplicação da Serra de São Vicente, assim como também, do meu ponto de vista, adequação, que o senhor já colocou muito bem e que eu não vou colocar, eu não entendo desse negócio, porque nós temos que ter pé no chão. A duplicação é importante, é fundamental e tem que acontecer. Ele já disse aqui tudo isso, como ele também já assumiu o compromisso da elaboração do projeto. Não foi isso, Dr. Mauro? Mas nós temos que ter o pezinho no chão de que a duplicação vai demorar, não é uma coisa que vai acontecer assim plimlim, como a Globo faz e muda o programa todo. Não vamos fazer plimlim e duplicar a estrada.

Mas que se façam essas obras que eu chamaria de emergenciais, Dr. Mauro, que é a duplicação, que é a adequação dos pontos críticos e uma série de outras questões já. Isso entre no PPI para acontecer enquanto se faz o estudo e depois, mais tarde, se comece a duplicação e a faça acontecer.

Era isso, mais ou menos, o que eu tinha para dizer. E Dr. Mauro também já colocou aqui a ampliação de capacidade de Jangada a Cuiabá, que é uma estrada perigosíssima, também de altíssimos índices de acidentes.

E tem mais, para finalizar: Dr. Mauro, eu vim de carro de Cuiabá até aqui, como sempre venho, porque eu não tenho avião, então, sempre venho de carro, e hoje ainda vim de carro, mas tem partes dessa estrada, desse trecho aqui que não adianta mais recuperar, tapar buraco, fazer não sei o quê. Tem que arrancar o asfalto tamanho horror que está em determinadas partes. É arrancar e fazer de novo... (PALMAS)... é arrancar e fazer de novo.

Então, eu acho que este momento é extremamente importante, está de parabéns Rondonópolis, estão de parabéns os municípios vizinhos que estão aqui, os Partidos Políticos, as Lideranças Políticas que estão aqui, está de parabéns bem grande a Assembléia Legislativa, o Ministério dos Transportes, que o Ministro Alfredo Nascimento, que agora não é mais Ministro, é o companheiro Paulo Sérgio, eles realmente têm se empenhando por Mato Grosso. O Dr. Mauro deixou claro aqui que já dobrou o ano passado e já dobrou este ano o orçamento. Isso significa a vontade e a determinação do Governo Lula de recuperar as estradas deste País que ele realmente pegou tudo destruído, há mais de vinte anos não se vê uma restauração para valer nessa estrada. É preciso e é necessário e tem que ser feito. O Presidente Lula está com essa determinação, está com essa vontade e é por isso que nós estamos aqui com essa determinação, com essa vontade, saudando a todos e dizendo que somos favoráveis e que enquanto não acontecer a duplicação, vamos resolver por partes os problemas para acabar com ceifamento de vidas e para facilitar a escoação de produção em Mato Grosso.

Muito obrigada (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Com a palavra, o eminente Deputado Federal por Mato Grosso, Carlos Abicalil.

O SR. CARLOS ABICALIL - Muito obrigado meu caro Deputado J. Barreto, a quem eu saúdo como promotor desta Audiência Pública, e em nome de quem quero saudar os Deputados Estaduais que estão presentes, a minha companheira Deputada Verinha Araújo.

Meu caro colega de Bancada, Deputado Welinton Fagundes, que tem não apenas na representação do Município de Rondonópolis e da região sul de Mato Grosso, mas de todo este Estado, representado e dado honradez ao mandato que conquistamos juntos na aliança que fizemos na eleição do ano de 2002, na sustentação da candidatura do Presidente Lula.

Minha cara Senadora Serys, Prefeito Sachetti que está aqui presente, da cidade de Rondonópolis, na pessoa de quem saúdo outros prefeitos da região e ex-prefeitos.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO
RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS,
NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Meu caro Vereador Presidente da Câmara Municipal Mohamed, primo e patrício da minha terra de ancestrais libaneses, na pessoa de quem quero saudar os vereadores e vereadoras presentes.

Aos demais membros da Mesa, Dr. Mauro que vem aqui representando o DNIT e em particular ao Presidente da Associação dos Transportadores de Carga Dr. Capeleto.

Quero dizer que em primeiro lugar venho aqui na condição de testemunha, diante dos movimentos sociais, mototaxistas, motoristas, usuários, CODENORTE, que está aqui presente. Onde se discute estrada, trânsito, trafegabilidade, produção, a CODENORTE está presente, bem como empresários do setor.

Eu venho na condição de testemunha de um Governo que - eu tenho a honra de dizer -, pelo informativo da ATC, ouve e encaminha soluções.

E peço licença para ler aqui que é a última das ações formulada no passado, na mobilização dos bitrens, a conclusão da matéria da ATC diz assim: “Ambas as ações alcançaram manifestações e tiveram êxito no atendimento de seus principais pleitos, pois o Governo federal realizou obras emergenciais de recuperação na malha federal em Mato Grosso, e, através da Resolução nº 184, do CONTRAN, enquadrou o bitrem de sete eixos como veículo normal, dispensando esta composição de portar autorização especial de trânsito para trafegar em rodovias federais e estaduais.”

Eu tenho mais de quatro décadas de vida, e desde muito pequeno aprendi dois ditados que são do cotidiano popular e que valem em todos os momentos de decisão política e de opção por prioridades.

O primeiro desses ditados é: “Quem não chora, não mama.” Organizar e mobilizar a sociedade é uma das tarefas fundamentais de quem, no exercício da liderança setorial, empresarial, política, sindical, tem necessariamente de colocar o choro organizado para que seja ouvido. E nós, Parlamentares, temos a principal tarefa de falar, decidir, exercer a audiência - o que, hoje, fazemos aqui em nome da Assembléia Legislativa.

O segundo ditado é: “Quando a farinha é pouca, o meu pirão, eu tenho que puxar primeiro.” O fato de termos aqui, nesta mesa, autoridades de distintos matizes, políticos, partidários, exercendo funções diversas na sociedade, quer dizer, exatamente, que é necessário constituir a convergência para que esses objetivos sejam alcançados.

E me honra dizer que o Presidente Lula, nesses dois aspectos, tem tido não apenas a diligência de conduzir as conferências, as audiências, como de determinar a todos os órgãos públicos que façam as iniciativas com transparência, ouvindo a sociedade, prestando atenção nas mobilizações e respondendo em tempo. É fato que um dos fatores de estrangulamento e desenvolvimento nacional e em particular do nosso Centro-Oeste está na infra-estrutura e na logística. E se não há muito a comemorar, nós não podemos deixar de registrar que, em três anos, duplicar os investimentos de infra-estrutura federal no nosso Estado e transferir recursos da CIDE aos municípios, pela primeira vez, e ao Estado de Mato Grosso significam uma nova noção de fazer a condução da execução de políticas públicas de infra-estrutura.

Além da BR-158, da BR-070, da BR-364, da BR-174 que já estão atendidas por diversos convênios, bem como da BR-163, nós temos que ficar atentos àquilo que foi sinalizado aqui na exposição inicial, de que a Medida Provisória de Crédito Extraordinário, em que essas iniciativas estão contempladas, possa, Dr. Mauro, com a nossa vigilância, da Senadora Serys, minha, do Deputado Welinton Fagundes, emprestar ao gesto, hoje firmado aqui de compromisso, em um caso.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

E em dois casos já de licitação e execução da obra honrar com decisão aquilo que este momento faz de maneira transparente.

Sabemos que um projeto dessa natureza pode ter um período de maturação que vai além do nosso mandato, mas o fundamental é que, no exercício do nosso mandato, nós tenhamos a responsabilidade de ouvir, de encaminhar e de prestar contas com decência. Não desejo o passado de esquecimento, nem de desinvestimento, nem de privatização que arrasou o Estado brasileiro. O que eu desejo é que, para o futuro, nós tenhamos mais oportunidade, ainda, de felicidade, ainda sabendo que a cada pauta respondida, a nossa próxima reunião vai apresentar as próximas agendas. Que elas sejam produtivas e felizes. E que Mato Grosso devolva aos mato-grossenses todo o esforço, suor e dedicação que têm aqui.

Levarei ao Presidente Lula, com certeza, meu caro Deputado J. Barreto, e diretor-Presidente Mauro, a condição de que nesta Assembléia Legislativa, os compromissos que nós assumimos são compromissos que colocam na ordem do dia aquilo que é mais fundamental: o Presidente Lula devolvendo ao povo brasileiro a confiança que nele depositou.

Muito obrigado, boa-noite. Êxito a todos! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Com a palavra, o eminente Deputado Federal Welinton Fagundes.

O SR. WELINTON FAGUNDES - Quero saudar aqui toda a Assembléia Legislativa, em nome do Deputado J. Barreto, proponente desta audiência pública. Saudar aqui o Prefeito Municipal e, em seu nome, também saúdo todos os prefeitos que aqui vieram prestigiar.

Eu vejo aqui, praticamente, todos os prefeitos da região sul de Mato Grosso, Dr Mauro. São dezessete municípios que envolvem aqui a nossa região.

Também, em nome do Vereador Mohamed, saudar os vereadores, que são muitos que aqui estão.

Quero cumprimentar os nossos companheiros lá do Congresso Nacional, a Senadora Serys, também, o Deputado Carlos Abicalil.

E aqui quero lembrar, Deputado Abicalil, que também é importante que a sociedade saiba de um trabalho conjunto que fizemos, num grande programa nacional, que é Programa de Expansão Universitária, e a Universidade Federal de Mato Grosso está recebendo dentro desse programa, só neste ano, R\$18.000.000,00 para o *campus* de Rondonópolis, para o *campus* de Barra do Garças e para o *campus* de Sinop. Mais uma emenda, também, ao Orçamento e mais R\$5.000.000,00 estão sendo liberados. Isso, talvez, seja, historicamente, um volume de recurso somado, eu acho, nesses últimos vinte anos. E Rondonópolis, a nossa cidade, a região estará sendo beneficiada. Esse é um grande passo que estamos dando para ter aqui a instalação da universidade da região sul de Mato Grosso, com o *campus* de Primavera do Leste e também o de Campo Verde.

Eu quero aqui saudar, em nome do Governo do Estado, o Vilceu Marchetti, que é Secretário de Infra-Estrutura; quero cumprimentar o nosso companheiro, Presidente da Associação, o Dirceu, e em seu nome também a Diretoria, que está aí engajada nesse trabalho, principalmente porque eles é que vivem e que sabem da dificuldade, como é hoje, às vezes, de se perder um amigo, de se perder a vida de amigos. E, também, os danos materiais aumentam muito o custo Brasil.

Eu quero cumprimentar toda a imprensa aqui da nossa cidade, da região, em nome do nosso companheiro Samuel Logrado, que através do jornal *A Tribuna* tem também empunhado esta bandeira.

Bom, é importante estarmos aqui dizendo que nós do PL temos, hoje, a honra e a incumbência de administrar o Ministério dos Transportes. Vocês sabem. Participamos da eleição do

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Presidente Lula, indicando o Vice-Presidente da República, e hoje estamos frente a esse Ministério com o Dr Paulo Sérgio, que é um homem de carreira no Ministério, bem como também o Dr. Mauro, que é um homem de carreira e que conhece a máquina e o funcionamento do Governo federal.

Logo no início da administração, nós tínhamos um grande desafio, porque pegamos o Ministério com setecentos e cinquenta milhões de dívida e os primeiros anos, o primeiro ano, o segundo ano do Governo, foi um ano relativo de investimento, mais ou menos o que vinha sendo feito, mas em termos de pagamento, também foi o dobro, Abicalil, porque nós tivemos que no primeiro e no segundo ano pagar a dívida e ainda fazer os investimentos que ficaram na mesma média de setenta milhões. Agora no terceiro ano, já com a dívida paga, nós tivemos então já um volume de investimento, que o Dr. Mauro colocou aqui, de cento e cinquenta, mas não foi de cento e cinquenta, foi de cento e sessenta e um milhões oitocentos e dezenove mil reais investidos no Estado de Mato Grosso. E agora para o ano de 2006, fruto de um trabalho nosso com a bancada federal, os recursos também já enviados pelo Executivo, nós temos já definidos cento e setenta e cinco milhões e quatrocentos mais ainda o que já está definido pelo Ministro, vinte milhões, em uma Medida Provisória que será editada agora para investir na Serra de São Vicente.

Portanto, nós teremos mais de duzentos milhões de reais de investimentos para o Estado de Mato Grosso. Claro que ainda poderemos estar somando outros recursos de créditos suplementares. Hoje mesmo foi me atribuída a relatoria de uma Medida Provisória exatamente para a manutenção das nossas estradas no Brasil. E claro, vamos brigar para trazer um pouco mais para Mato Grosso.

Eu gostaria de dizer também que esses investimentos que nós estamos aqui lutando pela duplicação do trecho de Rondonópolis a Cuiabá e de Cuiabá até Posto Gil, também já é um trabalho que vem sendo feito há algum tempo. Nós conseguimos, em outros mandatos, fazer as terceiras faixas daqui até Cuiabá, restauração daqui até Cuiabá. Se não fosse feito isso, com certeza, a situação era muito pior.

Aqui, Mauro, na nossa região, nós fizemos a restauração de Rondonópolis até a divisa de Goiás. Aqui de Rondonópolis até Mato Grosso do Sul também temos um programa forte de investimento para restauração e também de Rondonópolis a Cuiabá.

Lançamos o programa emergencial tapa-buraco, que foi muito criticado pela imprensa, mas hoje você pode constatar lá, visitando a BR-70, fomos até Campo Verde, de carro, saindo de Cuiabá, e o depoimento do Prefeito, dos Vereadores, do serviço bem feito, fomos lá inclusive com a Senadora e com a Deputada Verinha Araújo, fazer o lançamento. Naquela época o pessoal dizia: “Vai tapar-buraco, vai jogar dinheiro fora, é obra eleitoreira”. Se não tivesse feito isso, com certeza, muitas estradas brasileiras estariam intrafegáveis e muito mais vidas, certamente, seriam perdidas.

Então, eu acho que valeu a pena, Dr. Mauro, porque a operação tapa-buracos, com fiscalização... Nós trouxemos aqui o Ministro do Tribunal de Contas para fiscalizar *in loco* as obras. Andamos quase mil quilômetros de carro, onde ele pode constatar o bom serviço que estava sendo feito. E agora estão aqui sendo anunciados esses recursos da restauração de toda BR-070, toda ela, de São Vicente até a divisa de Goiás. E já estivemos lá, no mês passado, inaugurando o trecho de Goiás, na divisa de Mato Grosso até Jataí. Questão de trinta ou quarenta dias atrás estivemos lá.

Nós estamos também construindo a BR-364. Já temos agora cento e vinte quilômetros prontos. Dentro de trintas dias estaremos lá inaugurando.

De Diamantino para frente, também, estamos, inclusive, com recursos alocados no Orçamento da União para dar prosseguimento àquela obra.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

A BR-158, num convênio com o Estado de Mato Grosso, parece-me que o Vilceu anunciou que no dia 21 estaremos lá também para lançar a BR-158, que é outra estrada extremamente importante para o Vale do Araguaia.

Mas queremos lembrar também aqui a construção da Ferrovia Norte-Sul que teve, no ano passado, um investimento de quinhentos milhões. Ela já adentrou o Estado de Tocantins. E num acordo agora, dirigido pelo nosso companheiro Dr. Juquinha, Presidente da VALEC, que é a empresa pública que está construindo a Ferrovia Norte-Sul... Temos agora, numa parceria com a Vale do Rio Doce, um investimento de um bilhão e duzentos milhões. E com isso, então, toda aquela região terá um benefício extremamente importante, uma alavancagem de desenvolvimento naquela região. E claro, estamos estudando um ramal também para interligar Mato Grosso com a BR-242, que já está sendo feita do lado de Goiás, ligando até a Bahia, toda a sua restauração.

Aqui em Mato Grosso, também, nós queremos lembrar que já temos alocado, empenhado e pago para a Prefeitura de Juína, da cidade do meu amigo Ságuas. Lá é uma estrada extremamente importante, a BR-174, ligando Juína a Vilhena. Essa estrada, nós trafegamos nela de carro no ano passado, tem lugar está mais de trinta metros afundado, faz mais de vinte anos que não se faz uma manutenção naquela estrada, e os recursos já estão na conta da Prefeitura, só estamos esperando baixar um pouco a chuva para começar a fazer o trabalho.

Também aqui nas BRs-364 e 163, o Mauro já anunciou os recursos, mas também lá na cidade de Cáceres, na região, temos recursos alocados, através de uma Medida Provisória, para restaurar ponte.

Quero aqui também falar das travessias urbanas, porque toda travessia urbana é um ponto crítico, toda travessia urbana é um local de acidentes.

Aqui em Rondonópolis fizemos a duplicação do Posto Juca até o Trevão, estamos com convênio hoje com vários municípios.

Na segunda-feira vamos visitar Primavera do Leste, onde estamos fazendo a duplicação da travessia urbana de Primavera do Leste.

Em Barra do Garças, estamos fazendo o anel viário de Barra do Garças.

Em Água Boa, temos convênio com o Município de Água Boa.

Em Ribeirão Cascalheira, também temos convênio com o Município de Ribeirão Cascalheira.

No Vale do Araguaia, em Nova Xavantina já concluímos.

A Senadora Serys foi autora de uma emenda para a travessia urbana de Sapezal, que já está bem adiantada a obra.

Quero dizer para vocês que nós fizemos um planejamento para essa obra. Um dos maiores problemas que nós enfrentamos, quando assumimos o Ministério, foi exatamente a falta de projetos. Não é possível você executar uma obra se não tiver o projeto. Nós tivemos à frente do DNIT um companheiro aqui de Mato Grosso, o Dr. Ricardo Corrêa, e foi através dele e de uma emenda nossa, da Senadora Serys e de toda bancada, que conseguimos alocar recursos para fazer o projeto da BR-158. E só estaremos lançando no dia 21, porque há três anos começamos a executar o trabalho do projeto e felizmente estamos com ele concluído.

Quero aqui, Dr. Mauro, ao cumprimentá-lo também, lembrar aqui a presença do assessor do Dr. Mauro, o nosso companheiro Dr. Luiz Tito, que morou em Jaciara, é hoje um técnico extremamente competente e que sem dúvida nenhuma, vai ser lá o nosso grande companheiro para estar brigando no dia-a-dia, com o Dr. Mauro, para estar lembrando de Mato Grosso. Hoje, na

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

viagem, nós percebíamos inclusive a emoção dele de estar voltando aqui. Com certeza também é um grande companheiro e aliado nosso lá.

Nós não gostaríamos de estar aqui, Deputado J. Barreto, vendendo ilusão, por isso é importante que a gente apresente esse cronograma que a gente fez para essa obra de duplicação do trecho Rondonópolis-Cuiabá.

Está previsto então, para o ano de 2006, a retomada das obras da duplicação da Serra de São Vicente. Esse projeto feito pela ABCP, claro, vai demandar um volume de recurso maior, mas sem dúvida nenhuma seria a solução mais definitiva para o trecho.

Então, só na Serra de São Vicente, se for feito isso, vai demandar quase cinquenta milhões de reais.

No ano de 2006, com esse ato aqui, feito pelo Dr. Mauro, então está prevista a licitação dos projetos e alocação dos recursos para a execução desse projeto. Como foi anunciado aqui, vamos investir quase dezoito milhões de reais.

No ano de 2007, a conclusão da elaboração do projeto e os estudos ambientais. No ano de 2007, está prevista a licitação das obras dos contornos e travessias urbanas da cidade de Jaciara, Juscimeira, São Pedro da Cipa e o CEFET, ou seja, a Escola Agrotécnica de São Vicente.

No ano de 2008, a licitação das obras de construção e alargamento das obras de artes, pontes, enfim, tudo mais. E, no ano de 2008, a sua construção.

No ano de 2009, licitação das obras de duplicação e restauração, sendo prevista a execução, no ano de 2009 a 2010, das obras de duplicação e restauração da pista existente no trecho de Rondonópolis a Jaciara.

No ano de 2009 a 2010, também, a execução das obras de duplicação e restauração da pista existente no trecho de Jaciara a Cuiabá.

No ano de 2011, a abertura ao tráfego da duplicação, adotando-se uma vida útil de quinze anos, ou seja, até o ano de 2026, é a vida útil desse trecho se for duplicado.

Então, nós temos alguns pontos que são pontos críticos. Com certeza, aqui com o apoio de toda Bancada, nós vamos dar prioridade a Serra de São Vicente, a duplicação, o melhoramento de todas as travessias urbanas, a duplicação, se possível, principalmente do trecho entre Jaciara, São Pedro e Juscimeira, nós temos ali um dos pontos mais críticos, principalmente o acesso a Dom Aquino.

Aqui está o Prefeito de Itiquira, o Nininho, e está sendo previsto uma travessia urbana ali em Ouro Branco, em Itiquira, e outros melhoramentos.

Em Alto Araguaia, também, nós temos um Projeto de uma alça que estamos discutindo, inclusive, com a sociedade.

Tudo isso nós vamos fazer de médio e longo prazo de acordo com essa programação.

Portanto, a duplicação do trecho de Rondonópolis a Cuiabá já está sendo feito há algum tempo, vai demandar uma luta nossa muito grande, todos os anos nós vamos ter que estar lá brigando na Comissão de Orçamento, e aí é importante o apoio da comunidade. Nesse aspecto, eu acho que a ATC tem um papel relevante, porque nós estamos mostrando aos Ministros, ao Ministro, vamos mostrar ao Presidente da República que hoje Rondonópolis é um dos maiores centros de caminhões, de treminhões, ou seja, um dos maiores volumes de transportes de carga do Brasil.

Então, portanto, aqui gera riqueza, gera desenvolvimento e, sem dúvida nenhuma, merece os investimentos. Muito obrigado.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Vamos ouvir as palavras do eminente Secretário de Infra-Estrutura, que representa o Governo do Estado neste Ato, Dr. Vilceu Marchetti.

O SR. VILCEU MARCHETTI - Prometo que serei, não vou falar nem duas horas.

Cumprimento o Deputado J. Barreto pela iniciativa, em seu nome quero cumprimentar todas as pessoas que compõem esta Mesa.

Cumprimentar todas as senhoras e senhores.

Deputado, é com satisfação que o Governo do Estado se faz presente aqui hoje, na nossa pessoa, na pessoa do engenheiro Nilton de Brito, que nos acompanha também. E dizer que o Governo do Estado tem sido um grande parceiro desse Governo, do Governo Lula, haja vista às parcerias que temos feito neste Governo, obras como a 158, convênio assinado, obra contratada e que, se Deus quiser, no próximo dia 21 nós estaremos lá já dando início a essa importante obra. Obra como a BR-163 também, que está em fase de conclusão, onde o Governo do Estado, nessa obra, coloca praticamente 70% dos recursos e o Governo Federal 30% dos recursos.

Mas o importante de hoje aqui, meu caro Mauro, é realmente essa importante obra que é a duplicação da Rodovia, principalmente nesse primeiro trecho Rondonópolis a Cuiabá e também porque não dizer do nosso interesse, do interesse de todos nós e principalmente do Governo do Estado, realmente na duplicação da Serra de São Vicente, haja vista que temos esse convênio e nós esperamos, como disse o Deputado Welinton Fagundes, que em breve esses recursos sejam alocados, depositados e, com certeza, nós estaremos também numa grande festa, dando início a essa importante obra, haja vista que a serra de São Vicente, para quem conhece e sabe, realmente tem sido um dos grandes problemas. Quantas vidas foram ceifadas nessa Serra por falta dessa duplicação.

Então, nós contamos com o apoio do Governo Federal, Dr. Mauro, que veio aqui ver em *in loco* esse grande problema.

Em nome do Governador Blairo Maggi, em nome do Governo do Estado de Mato Grosso queremos agradecer a sua atenção, a atenção do DNIT, do engenheiro Laerte, que tem sido um grande parceiro nosso, enfim, a todos e principalmente da Assembléia Legislativa, na pessoa do Deputado J. Barreto, por esta iniciativa.

Parabéns a todos! Felicidades, um grande abraço. Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Representando os Srs. Deputados, com a palavra, o nobre Deputado José Carlos Freitas.

O SR. JOSÉ CARLOS FREITAS - Boa-noite senhoras, senhores, amigos da cidade de Rondonópolis, Deputado J. Barreto, Deputado Dilceu Dal Bosco, Deputado Ságuas, Deputado Chico Daltro, Deputado Zé Carlos do Pátio, Deputada Verinha Araújo; Deputado Sebastião Rezende; Deputado Federal Welinton Fagundes; Deputado Abicalil; Senadora Serys; Srs Vereadores, cumprimento a todos em nome do Vereador Mohamed e da Vereadora Vilma; Secretário de Estado de Infra-Estrutura, Vilceu Marchetti; Mauro Barbosa, Diretor do DNIT; Srs. Prefeitos, cumprimento a todos em nome do Prefeito Adilton Sachetti; Dirceu, Presidente da Associação de Transportes Pesados; mototaxistas; meu amigo Tarcisio Bassan, Presidente do CREA; Mário Cândia, que em seu nome cumprimento todos os empresários; amigos e amigas da cidade de Rondonópolis.

Serei bastante breve. Antes de iniciar a minha fala, gostaria de pedir aqui, com muito carinho, com muito respeito, a família de um ente querido que, infelizmente, veio a ser mais uma vítima fatal da BR-364, por esse momento triste que passa a família pelo falecimento do nosso

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

amigo Lopes, pelo menos trinta segundos de silêncio por lembrar deste bravo companheiro que veio a falecer na BR-364, na data de anteontem.

(NESTE MOMENTO, FAZ-SE TRINTA SEGUNDOS DE SILÊNCIO PELO FALECIMENTO DO SR. LOPES).

O SR JOSE CARLOS FREITAS - Bem, que Deus o tenha num bom lugar e vamos continuar lutando para que acidente como este possa ser evitado, Dr Mauro, porque nós não suportamos mais - eu que sou filho de caminhoneiro, que sou filho de mato-grossense e sou mato-grossense - que recursos para Mato Grosso venham apenas em capa de jornais, que venham apenas pela mídia, nós queremos ver a coisa na prática.

Eu vi o senhor dizendo aqui que mais de quatro mil e quinhentas frentes de serviços estão sendo colocadas em todo país. Mas Mato Grosso precisa de uma atenção especial.

O Deputado J. Barreto está de parabéns e toda Assembléia Legislativa, mas nós queremos muito mais.

Sei e conheço as dificuldades das transportadoras, dos caminhoneiros, dos veículos de passeio, e tantas e quantas mortes que acontecem nesta rodovia que é chamada, hoje, o corredor da morte.

Para se sair daqui de Rondonópolis e ir a Cuiabá, é preciso rezar um Pai Nosso, com três Aves Maria, pedindo a Deus para chegar vivo e de volta a sua casa. Caminhoneiros... Ainda hoje, na estrada que liga o Posto Gil a Nova Mutum, mais de cinco carretas foram acidentadas. É uma morte, em média, a cada dia que passa em nosso Estado, na BR-364, Dr. Mauro, e nós não suportamos mais. Se esperarmos mais noventa dias para poder começar o tapa buraco, recuperação de rodovia, já serão - pedimos a Deus que nenhuma -, no mínimo, mais noventa mortes que serão colocadas aí em risco de pessoas que estarão trabalhando, levando alimento às mesas dos consumidores.

Portanto, eu quero aqui congratular esta audiência pública. Dizer que somente no ano de 2004 e 2005, segundo a estatística da Polícia Rodoviária Federal, foram mais de duzentas vítimas fatais nessas estradas. Nós não vamos parar por aqui. Eu volto para Cuiabá, mas ainda pensando: meu Deus, será que esses recursos chegarão em breve a Mato Grosso? Porque, se os senhores saírem daqui e forem até Campo Verde, até Cuiabá, de veículo, os senhores verão uma diferença enorme de tanto sofrimento dos caminhoneiros, de todos os veículos que transitam nas estradas.

Por isso, Dr. Mauro, veja essa bancada federal. Está aqui forte. O PT está aqui presente. O Governo Lula deve estar mais presente. Mato Grosso é o maior produtor de soja, de algodão e de milho, por isso precisa de um respeito maior e que traga o investimento com maior rapidez.

Vejo que o senhor disse aqui R\$180.000.000,00 que o Governo Lula emprega hoje por ano no Estado de Mato Grosso, mas ainda continua a rodovia da morte.

Que Deus o abençoe, lembre do nosso Estado, que é um Estado rico, produtor, que leva alimento a São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e que nós não podemos mais perder pessoas que trabalham, perder vítimas a cada dia que passa nas rodovias do nosso Estado.

Parabéns aos Deputados pela presença, à bancada federal, Deputado J. Barreto. Um abraço a todos vocês.

Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Diversas entidades se inscreveram para usar da palavra e, evidentemente, todos gostariam de ouvi-las, mas vamos passar a palavra à

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

UNIMED que está também nessa campanha. Rapidamente, o Dr. Luiz Carlos Straliozzo usa da palavra como entidade que participa diretamente dessa luta.

O SR. LUIZ CARLOS STRALIOTTO - Boa-noite, senhores da mesa; boa-noite, senhores e senhoras.

Pode parecer estranho a UNIMED aderir a essa campanha, mas talvez, dentro daquilo que nós vivemos como profissão, nós estejamos mais habitados a falar de sofrimento do que qualquer um que esteja aqui dentro.

Vejo uma colega, médica, que também sofre os reflexos que o Deputado acabou de falar.

Se a UNIMED entrou nessa campanha, é porque nós promovemos a vida, e nós promovemos a vida e vivemos com a desgraça muito mais tempo do que se estampa no jornal, do que se passa numa matéria de TV. Nós vivemos à beira do leito. São trinta, sessenta, noventa dias para reabilitar uma pessoa mutilada, quando não tiver seqüelas permanentes. Somos nós que sofremos o reflexo dessa estrada, molhando as mãos de sangue.

Por ser cirurgião, por ser intensivista, por estar num ambiente hospitalar, somos nós que atendemos telefone de familiar de fora, querendo saber o estado de seus familiares. Somos nós, muitas vezes, que molhamos o ombro com as lágrimas de familiares daqueles que falecem, e nós dizemos assim: Infelizmente, não podemos fazer nada.

E quando vimos essa campanha em que o Jornal *A Tribuna* e a ATC se mobilizaram, nós entramos juntos, porque nós promovemos a vida.

E eu quero deixar só um alerta: A decisão de vida e morte passa por essa Mesa, porque quanto mais tempo demorar para se viabilizar projetos, com certeza, mais lágrimas receberemos nos ombros.

Sejam rápidos, por favor! Não podemos mais perder família, amigos, motoristas, gente da nossa sociedade. É um apelo de quem trabalha o dia inteiro com o sofrimento. Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Com a palavra, o Sr Ivaldi, do *Rotary* Clube Rondonópolis Leste. Gostaríamos que todos usassem, o mais rápido possível, o tempo, porque há muita gente inscrita.

O SR. IVALDI - Boa-noite, Deputado J. Barreto, em seu nome eu cumprimento todos da mesa das esferas municipal, estadual e federal. Muito obrigado pela presença. Quero estender o cumprimento ao Sr. Dirceu Capeletto, que representa a ATC, pelo brilhante desenvolvimento de toda essa campanha, pela participação. E em seu nome cumprimento todos aqui presentes também.

Nós, do *Rotary*, sempre estivemos presente com a sociedade, com a nossa comunidade, atuando sempre para a melhoria dessa sociedade, dessa comunidade.

Diante dessa campanha, nós nos envolvemos e hoje o *Rotary* e o todo Estado de Mato Grosso está presente nessa campanha, trabalhando e buscando de alguma forma atuar, participar.

O Deputado esteve no nosso clube recentemente, quando nós tivemos um pequeno debate, e ele participou disso também. Nós vimos agora há pouco, quando o representante das indústrias de cimento mostrou na sua fala alguns números, que o projeto original da duplicação já em 1994... Bom, nós vimos agora também através do DNIT, do outro representante do DNIT, um cronograma dos trabalhos. Desse cronograma, nós vimos todas as etapas de uma forma técnica que para nós não quer dizer muito, mas nós sabemos da necessidade de ser feito de forma técnica. E nós

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

vimos o final disso. Todos nós olhamos para aquela tela e vimos o final, onde estava lá 2010. Isso caso o calendário seja cumprido a risca. Nós sabemos da deficiência, nós sabemos também da morosidade e das burocracias que o Poder Público encontra mediante de determinados projetos.

Então, Deputado, nós conversávamos ali, um pouquinho, antes de começar tudo isso aqui, quando nós dávamos como exemplo o Estado de São Paulo e outros Estados que tiveram situações similares de projetos como esse, através de iniciativa privada em parceria, e foram possíveis a viabilidade, a construção e o término de obras como essa, num tempo, talvez, muito mais rápido.

Hoje nós falamos que essa é a rodovia da morte. Nós ouvimos isso lá atrás, onde lá no Paraná existia a Régis Bittencourt, como rodovia da morte. E a busca daquele povo - eu passei por lá várias vezes, vi muitos acidentes, pela duplicação - demorou muitos anos. Não foi um, nem dois e nem três, foram dez ou mais. Nós estamos diante de uma situação em que nós não temos uma certeza que em 2010 o cronograma esteja cumprido. Não seria o caso, de repente, da busca de uma parceria com a iniciativa privada para viabilidade de tudo isso? É uma pergunta que eu deixo para os senhores. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (J BARRETO) - Registramos, com muito prazer, a presença do Sr. Moacir Martins Freitas, pai do Deputado José Carlos Freitas.

Com a palavra, a Vereadora, por Rondonópolis, Vilma Moreira dos Santos.

A SR^a VILMA MOREIRA DOS SANTOS - Eu gostaria de cumprimentar a Mesa, em nome do Deputado J. Barreto. Em nome do nosso Prefeito Adilton Sachetti, quero cumprimentar todos os Prefeitos aqui presentes. Em nome do meu companheiro Vereador Mohamed Zaher, cumprimento todos os Vereadores e Vereadoras presentes também nesta Audiência Pública.

Com certeza, a minha fala será bem breve, porque eu já fui contemplada por outros companheiros que me antecederam.

Eu só gostaria de dizer que, realmente, nós esperamos que esse sonho se torne realidade.

Quando a companheira Senadora Serys Marly colocava sobre a questão desse trajeto de Rondonópolis a Cuiabá, oxalá... Quem tem a dizer sobre ele... Eu viajo quase duas, três vezes na semana para Cuiabá. Para tudo é Cuiabá, para onde temos que estar transitando e nós sabemos quantas e quantas vidas já foram ceifadas.

Eu tenho certeza de que por esta Audiência de hoje tem muitas famílias aí agradecendo, porque nós sabemos que muitas ficaram com seqüelas, por acidentes, por imprudência de muitos motoristas e pela situação que se encontra também essa BR.

Quando se coloca a questão de recuperação da BR, eu queria colocar que não seria recuperação e sim demolir mesmo, tirar todo esse asfalto e fazer um asfalto novo, porque essa recuperação sempre é feita e sempre transitamos por lá e está realmente danificada esta BR aqui de Rondonópolis a Cuiabá.

Então, eu quero parabenizar o Deputado J. Barreto, parabenizar a ATC, parabenizar o *Lions*, o *Rotary*, os presidentes de bairros, todos, que unidos, estão se empenhando para que saia o mais breve possível a duplicação da BR, porque são muitas vidas que já foram ceifadas e nós sabemos que choram e esperam ser concluída essa duplicação.

Queria colocar ao Deputado, à Senadora Serys, aos Deputados Estaduais e Federais, que nós, a Câmara Municipal, abraçamos uma causa, juntamente com os professores da UFMT, pela implantação da Universidade Federal da Região Sul. Sabemos que tem o projeto do Deputado Welinton Fagundes. Esperamos o empenho de vocês e está aí a solicitação de uma

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Audiência Pública aqui em Rondonópolis. Abracem os nossos Deputados Estaduais também, a Deputada Verinha Araújo que esteve na nossa audiência, na apresentação do projeto da UFMT para criação da UFMT da região sul. Vocês sabem que nós queremos uma universidade autônoma, porque tudo que a universidade de Rondonópolis precisa, até para comprar um fósforo, tem que pedir para a universidade de Cuiabá. Então, eu quero pedir o empenho de todos os Deputados Federais e Estaduais, e também da nossa Senadora Serys, do Deputado Carlos Abicalil que precisou se retirar.

Um abraço! Parabéns a todos nós por essa luta. Eu espero que ela seja breve como foi a fala do companheiro da UNIMED.

Um abraço a todos. Boa-noite (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Vamos apresentar esse pedido da Audiência Pública, pró-luta, da universidade do sul de Mato Grosso, eu, a Deputada Verinha Araújo, o Deputado Sebastião Rezende, o Deputado Zé Carlos do Pátio.

Com a palavra, o diretor do jornal *A Tribuna*, que iniciou essa grande campanha no Estado de Mato Grosso, Dr. Samuel Logrado.

O SR. SAMUEL LOGRADO - Eu cumprimento, inicialmente, o Deputado J. Barreto, na qualidade de Presidente nesta Audiência, cumprimentando toda a Mesa de trabalho e os senhores aqui presentes.

A essa altura, uma platéia diminuta, mas bastante qualitativa, que representa muito bem toda a nossa região.

Eu gostaria de fazer, seriam duas situações: primeiramente, diante de tudo que já foi exposto, de dados importantes que vieram ao nosso conhecimento, sinto inclusive que essa obra já está sendo encaminhada, com bastante dados técnicos, projetos já em elaboração e não tenho dúvida de que são notícias alvissareiras para todos nós, mas também sinto, através do Diretor do DNIT, que a coisa não pode ser levada simplesmente só pela emoção. A emoção é importante para mobilizar a sociedade, para até mesmo pressionar a nossa classe política de uma forma geral, mas no entanto ela pára aí. Depois tem que vir para o lado prático da coisa. E nós vemos que o gargalo de tudo isso é justamente os recursos, como foi colocado pelo Dr. Mauro.

Eu lembro aqui que o nosso próprio Governador do Estado, o Dr. Blairo Maggi, colocou em algumas oportunidades que ele se dirigiu ao Governo Federal pedindo para si a responsabilidade da execução dessa duplicação. Foi colocado pelo meu companheiro do *Rotary* a respeito das PPPs.

Nós sentimos que realmente esse gargalo da falta de recursos pode muito bem ser alargado com a participação da iniciativa privada. E eu gostaria de ouvir do nosso Diretor, o Dr. Mauro, a resposta para essa colocação que foi feita aqui pelo *Rotary*: Por que não viabilizamos este projeto de suma importância para todos nós? Por que não salvamos várias vidas, através de iniciativas como essa? Por que o Governo do Estado até hoje não teve a resposta para essa sua reivindicação de trazer para o Governo do Estado a responsabilidade sobre esse projeto? Essa é uma pergunta que eu gostaria de ter a resposta ainda nesta Audiência.

Um outro ponto que eu gostaria de colocar, não diretamente ligado à duplicação, mas através de iniciativas que poderiam ser tomadas, como disse a Senadora Serys, através de uma agilização maior a respeito de recuperação, a operação tapa-buracos, algumas obras necessárias como, por exemplo, esse trevo das Águas Quentes. Quantas pessoas já perderam a vida nessa entrada das Águas Quentes! Ali é questão de uma obra, é questão de um pequeno trevo para evitar que outras pessoas também percam suas vidas ali.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Eu diria ainda outros detalhes, algumas iniciativas, até mesmo administrativas, que poderiam ser tomadas. Por exemplo, eu chamo aqui a atenção para a Polícia Rodoviária Federal - eu acho que o Inspetor Fernandes está presente - eu não sei de quem é a responsabilidade, mas veja bem, nós fazemos uma viagem daqui a Cuiabá, enfrentamos uma série de dificuldades, o tráfego muito violento, deparamo-nos com buracos, acabamos nos estressando durante essa viagem. Daqui a pouco nos deparamos com um posto da Polícia Rodoviária Federal, onde o patrulheiro também acaba interditando a estrada para fiscalizar uma carreta, acaba se tornado uma longa fila ali simplesmente para fiscalizar uma carreta. Depois de alguns minutos, aquela carreta é liberada e todo aquele comboio então parte novamente para a estrada. Não dá para entender essa situação.

Uma outra situação, ainda ontem voltou a acontecer, porque um grupo de profissionais, a quem nós respeitamos muito, pega no direito de interditar uma rodovia dessa por vários dias, comprometendo toda uma economia de uma região, onde milhões de reais acabam sendo prejudicados simplesmente defendendo interesse pessoal. Já pensou se todos nós, diante de qualquer crise, de qualquer dificuldade, a gente também usasse a BR-364 para o nosso protesto? Eu não vejo nenhuma iniciativa dos nossos representantes, das nossas autoridades para fazer valer a Constituição maior deste País, o direito de ir e vir de todo cidadão... (PALMAS).

São esses dois pontos que eu coloco, que eu gostaria de ouvir a resposta nesta Audiência Pública. Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Com a palavra, o Dr. Mauro Barbosa.

O SR. MAURO BARBOSA DA SILVA - Primeiro, parabenizar o nosso diretor Samuel Logrado, engenheiro, jornalista, colega engenheiro civil do jornal *Tribuna*.

A primeira questão colocada pelo nosso colega diretor Samuel é uma questão voltada para o modelo de gestão. Vejo que hoje nós estamos dando, neste debate público, um passo que é o passo de fazer o estudo de viabilidade. Ouviu, Samuel? Porque para fazer o projeto, primeiro o projeto é compreendido de estudo de viabilidade, o projeto em si e as licenças ambientais. Assim que ficar pronto o estudo de viabilidade, devemos decidir o modelo de gestão de implantação do projeto, porque o modelo de gestão de implantação, hoje, legalmente no Brasil, nós podemos fazer de quatro formas: Uma forma é mandar o DNIT fazer. O DNIT alocar recursos orçamentários, o DNIT contratar os empreiteiros e fazer por execução direta, porque o DNIT é o maior executor de obras do país dentro dessa perspectiva. Outro caminho que tem que observar é a concessão, porque nós temos a lei de concessões aprovada desde 1995 no Brasil.

Então, com o estudo de viabilidade, podemos também ir para o caminho de concessão, fazer uma licitação pública e conceder para que a iniciativa privada faça o detalhamento do projeto executivo e execute a obra, e passe a cobrar pedágio para as passagens aí das pessoas, que é uma decisão também permitida por lei, mas após o passo do estudo de viabilidade.

E também podemos ir pela linha da parceria pública privada, que é a lei aprovada agora na administração do Presidente Lula que inseriu mais essa oportunidade ou esse caminho na engenharia financeira para implantação de um empreendimento, porque esse empreendimento também pode ser decidido após o estudo de viabilidade na mão, que nós vamos ter os custos, os levantamentos todos prontos, nós podemos ir para o caminho de uma decisão de levar isso para uma parceria pública privada, conforme define a lei. Ou o outro quarto caminho, previsto na lei brasileira, é nós fazermos a gestão desse projeto por convênio, nós poderíamos fazer um convênio com o Governo do Estado - está aqui o nosso Secretário - para que, através desse convênio de delegação de competência, o Governo do Estado execute as obras.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

Então, temos quatro opções, só que as quatro opções, primeiro, nós temos que dar o primeiro passo, que é fazer o estudo de viabilidade que compreende o projeto.

Aqui hoje nós assumimos o compromisso de determinar contratação do projeto. O projeto compreende de três etapas internas: Estudo de viabilidade, as plantas de engenharia e as licenças ambientais.

Após o estudo de viabilidade, nós temos que decidir o modelo de implantação das obras, se vai ser um modelo por parceria público privada, se vai ser um modelo por concessão pública, ou se vai ser um modelo onde o DNIT vai licitar e contratar o empreiteiro, ou então você vai fazer por convênio.

Então, essa é uma decisão de caráter político, uma decisão de caráter institucional, estratégica e que deverá ser tomada após o estudo de viabilidade. Agora, há de se pensar nesse caminho, neste momento, assim. O nosso colega engenheiro Samuel está correto, durante a fase de estudo de viabilidade essas questões vão ser apresentadas e transformadas em engenharias, em cálculos, em análise, para ver qual é o melhor caminho de implantação do projeto, qual é o caminho mais célere, qual é o melhor caminho. Agora, o caminho do DNIT, o DNIT é o executor direto. Então, o primeiro passo vamos dar por onde? Tem que ser dado pelo DNIT. O segundo passo, que é decidir o modelo de gestão, pode levar para a Agência Nacional do Transporte Terrestre e fazer uma concessão pública, ou então pode ficar com o DNIT para fazer uma Parceria Público Privada Administrativa. Essas são as previsões de caminhos a serem tomadas para levar máquina na pista. Elas serão consideradas no momento desses estudos que estão sendo determinados aqui no DNIT.

Outra questão colocada pelo nosso colega Samuel, do jornal *Tribuna*, é a questão dos movimentos.

Recentemente, Dr. Samuel, tivemos um caso bastante polêmico lá na BR-135, em Minas Gerais, lá no Município de Curvelo, onde caiu lá uma ponte na BR Federal e o fazendeiro está lá cobrando pelo desvio dessa ponte. E aí, Dr. Samuel, pedir para fazer lá na Procuradoria Jurídica do DNIT, que eu queria exercer o direito constitucional que temos, que é o direito de servidão. Quando passa uma rodovia federal, tem a faixa de domínio, e aquelas propriedades ali são propriedades de servidão!

Eu publiquei uma Portaria, por recomendação da Procuradoria Geral lá do DNIT, Procurador Federal, para garantir que a gente possa requisitar administrativamente, conforme o Art. 5º da Constituição Brasileira, com o Código Civil, esse terreno desse cidadão lá. Isso está gerando uma polêmica, porque em sessenta e oito anos de existência do DNER, é a primeira vez que a gente baixa uma norma dessa e estamos exercendo o direito constitucional - isso foi agora no mês de fevereiro e está gerando uma polêmica.

Quanto aos movimentos, nós temos que pedir sempre a colaboração das autoridades, relativa às políticas públicas vinculadas a esses movimentos.

Nós tivemos aqui, há pouco tempo, a presença do movimento dos sem-terra, interditando a rodovia Agora, em caráter de gestão operacional da rodovia, nós podemos mandar retirar. Agora nós vamos entrar no confronto.

A SRª VERINHA ARAÚJO - A rodovia ficou 12 horas fechada.

O SR MAURO BARBOSA - Nós não podemos mandar retirar. Agora isso é um confronto. Nós vamos retirar a força ou não? Nós temos que mediar uma solução.

Foi por isso que nós do Governo federal, permanentemente, com muita prudência, respeitando o direito de todos, fizemos uma negociação no sentido de desobstruir a rodovia. Então, o Ministério lá do Desenvolvimento Agrário, que é o Ministério voltado para as políticas públicas de

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

movimentos vinculados aí a sem-terra, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Federal, o DNIT, mas isso é um ambiente de conflito onde nós temos que ter muita prudência para que o direito nosso de ir e vir seja exercido, mas sem violência. Obrigado.

A SR^a VERINHA ARAUJO - Eu queria pedir a palavra, pela Ordem, porque nós acompanhamos essa questão do bloqueio da BR-364, e essa é uma preocupação que nós estamos com ela, porque, na verdade, o primeiro dia foram 12 horas de fechamento da BR, e, no segundo dia, foram 7 horas. E aí nós mediamos para que os trabalhadores pudessem ser ouvidos, foram ouvidos hoje no INCRA e, na segunda-feira, continuam as negociações.

Mas, na verdade, nós temos que buscar as saídas de forma que isso não ocorra novamente, porque não pode mesmo a população ficar como ficaram 12 horas aguardando, e aí tem a Polícia Rodoviária Federal para estabelecer a ordem, para buscar as negociações e, inclusive, Sr. Mauro, já tem liminar para que haja desobstrução no caso de um novo movimento.

Então, nós temos que ponderar nas duas partes, como não podemos permitir que fique 12 horas, também não permitir que não ocorram os diálogos. Estamos tentando fazer, mas nós queremos deixar uma alerta para que isso não ocorra novamente, para que não aconteça isso e a população fique prejudicada, submetida, porque a única via de acesso que tem para a região sul é a BR-364.

O SR. PRESIDENTE (J BARRETO) - Muito obrigado, Deputada Verinha Araújo.

Com a palavra, o Presidente dos mototaxistas da nossa cidade, o trabalhador Mário Sérgio Gonçalves.

O SR. MÁRIO SÉRGIO GONÇALVES - Em nome da Senadora Serys, quero cumprimentar toda a Mesa, em nome da Dr^a Mariene Fagundes, quero cumprimentar todos os presentes.

Quero, Deputada Verinha Araújo, publicamente, agradecer a Vossa Excelência e a todos os Deputados pela recepção a nossa categoria, na semana passada, na audiência pública, em Cuiabá.

Deputado J. Barreto, voltamos com a certeza de que todos os Deputados estão trabalhando em benefício e estão empenhados para ajudar esta categoria. Eu quero agradecer muito a todos os senhores.

Quero dizer que eu tenho só uma preocupação. Não entendo muito de rodovia, mas quanto aos pequenos produtores, as entradas, muitos morrem na BR-364 também pelas entradas precárias. São produtores, são pessoas já com idade avançada que entram na rodovia, nas entradas mal planejadas e acabam sofrendo acidentes bestamente.

Então, eu acho que tem que preocupar com a duplicação. A Senadora foi muito bem ao dizer que se precisa preocupar também com a rodovia hoje. Eu queria deixar registrado, como cidadão, que é bom ver que alguém está preocupado em acabar com esse crime que é a Rodovia BR-364, porque são colocados no mesmo lugar caminhões, caminhonetes, ônibus, carros e motocicletas. Todos no mesmo lugar, fazendo com que todo mundo corra o mesmo risco, corra o mesmo perigo.

Parabéns para vocês que tomaram a iniciativa. Eu acho que é por aí. Eu acho que é bom, vocês, que têm em mãos, que podem buscar a solução, estarem reunidos, juntos. Isso que é importante.

Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Para encerrar, com a palavra, a Professora Lourdes Matos.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO
RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS,
NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

A SR^a LOURDES MATOS - Boa-noite, Professora Verinha Araújo. Cumprimento toda a Mesa. Boa-noite a todos os presentes.

Eu tenho a informar na história de Mato Grosso que quem realmente sonhou com essa duplicação e a fez, pensando nessa BR, foi o Coronel Meirelles, então Comandante do 9º BEC, quando nós viemos para a construção da estrada em 1973, recém-casada, do Estado de São Paulo, enfrentando ordem do dia, hasteamento da Bandeira, comendo no rancho e enfrentando as barracas de campanha. Ele dizia num encontro, num acampamento em, hoje, Lucas do Rio Verde que aconteceria rapidamente esta duplicação da estrada. Passaram-se 33 anos, praticamente, e que bom que eu posso ainda estar viva para ouvir e estar presente aqui enquanto professora da rede pública e militante no trânsito desde o Código de 1998, quando diz nas considerações preliminares que é obrigação da União manter a via, a segurança pública dos usuários e, também, preservar a vida e nela a saúde e o meio ambiente.

Enquanto especializanda em perícias em acidente de trânsito, pela UFMT, nós temos batalhado muito nesse trabalho. E quero dizer que o Brasil tem 52.000km de malha viária; 26.000km em que se roda, razoavelmente, bem; e o resto, precário.

Ainda quero dizer também que nós temos muito medo da duplicação da BR-364, porque nós temos um trânsito pesado. Nove eixos são o mínimo, e os pedágios dos caminhões se paga por eixo. Ele já foi ventilado nesse documento pelo nosso Exmº Governador.

Então, nós temos a emoção de querer que haja a duplicação. Precisamos que as famílias não recebam telefonemas: “Seu pai, seu filho morreu na estrada.” Como foi em 1972 na campanha de trânsito que ganhou essa frase: “Seu pai morreu na estrada” - DNER. Tudo isso é muito antigo, mas é a história do trânsito brasileiro. E aí nós queremos lembrar que se paga por eixo. São nove eixos, então, multiplica-se. No Estado de São Paulo, onde pega pedágio até São José dos Campos, na Castelo Branco e Dutra, um carro utilitário gastava R\$122,00, isso em 2002. E as concessionárias estão de portas abertas para entender a nossa emoção e a nossa emergência estadual.

Nós temos duas fontes inesgotáveis de dinheiro. Primeira: licenciamento dos veículos, em nível nacional. Se não está precisando lá no Estado de São Paulo, porque a malha viária lá já satisfaz, está precisando aqui. Se é nacional, deve-se despender essa importância para o Estado que está precisando mais.

O senhor concorda comigo, Dr. Mauro?

Outro assunto que eu quero colocar, a CIDE está em pé aí, estamos pagando, como pagamos CPMF para a saúde, do Jatene. CPMF está aí para a saúde, como CIDE está aí para recuperar estradas e para viabilizar.

Então, nós queremos lembrar desses detalhes. O pedágio vai garantir a manutenção da estrada, mas nós vamos pagar no supermercado, porque a empresa eu tenho certeza de que não vai arcar com o preço. Na minha passagem de ônibus está escrito lá: “pedágio”. Não é verdade? E aí nós sabemos que a qualidade do asfalto, do pavimento, tem que ser de primeira qualidade, porque já que o trânsito é pesado, de veículos com muitas toneladas, diuturnamente, o pavimento tem que ser de primeira qualidade, senão não vai agüentar fazer reparo.

Então, são detalhes que estamos lembrando. Está em fase de projeto e sabemos que os dirigentes são altamente suficientes e inteligentes para fazer tudo muito bem feito, mas nunca é demais a gente colocar isso aí porque faz parte da nossa vida a questão do ir e vir com segurança e chegar inteira e com vida. No ato de ir e vir é nosso direito chegar inteiro, com vida e segurança.

Agradeço pela oportunidade. Muito obrigada e estou à disposição (PALMAS).

O Sr. Chico Daltro - Pela Ordem, Sr. Presidente.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR A DUPLICAÇÃO DA BR-364, TRECHO RONDONÓPOLIS-CUIABÁ E CUIABÁ-NOVA MUTUM, REALIZADA EM RONDONÓPOLIS, NO DIA 07 DE ABRIL DE 2006, ÀS 19:30 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (J. BARRETO) - Com a palavra, pela Ordem, o Deputado Chico Dalto.

O SR. CHICO DALTRO - Boa-noite, Deputado J. Barreto, Prefeito Adilton Sachetti, Deputados Estaduais, Presidente da Câmara Mohamed Zaher, diretor do DNIT, toda equipe de Brasília, Senadora.

Deputado J. Barreto, quero parabenizá-lo pela Audiência Pública, a iniciativa é importantíssima.

A nossa participação é apenas com o objetivo de saudar os companheiros do Partido Progressista aqui da região sul. Quero saudar na pessoa do Vereador Oseias, de Guiratinga, Vereador Jailton, de Poxoréo, e também o companheiro aqui de Rondonópolis, o Cido Silva, ex-Vereador, e principalmente trazer aqui o abraço do Deputado Federal Pedro Henry, que não pôde estar aqui neste momento, mas encaminhou, Deputado J. Barreto, os parabéns por sua iniciativa e a total solidariedade. O Deputado Pedro Henry está nesta luta pela duplicação da BR-364 e vai estar ao lado do Deputado Welinton Fagundes, da Senadora Serys, lá no Congresso Nacional, apoiando esta luta.

Gostaria de deixar aqui ao nosso Diretor e, mais uma vez, parabenizá-lo... Vossa Excelência, com essa garra de defender, principalmente a região sul, nos convocou e aqui estamos com muita satisfação para estar junto com Vossa Excelência nessa luta, nessa bandeira da duplicação da BR-364. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE (J BARRETO) - Eu gostaria de agradecer aqui a presença de todos, do ex-Deputado Emanuel Pinheiro, que fez questão de vir, da Deputada Verinha Araújo, do Presidente da Câmara, Vereador Mohamed Zaher, do Deputado Sebastião Rezende, do Secretário Vilceu Marchetti, do Prefeito Adilton Sachetti, do Dr. Mauro, da Senadora Serys, do Presidente da ATC, do Deputado Ságuas, do meu grande amigo, Deputado Zé Carlos do Pátio.

Dou por encerrada esta Audiência Pública e agradeço a presença de todos. Muito obrigado e parabéns.

Em tempo, agradeço ao Serviço de Taquigrafia da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso, ao Cerimonial que nos ajudou, participou diretamente da organização desta Audiência Pública, e também o apoio irrestrito do Deputado Federal Welinton Fagundes.

Agradeço também à imprensa de Mato Grosso, particularmente à TV Assembléia que gravou toda a Audiência Pública.

Declaro encerrada a Audiência Pública.

Equipe Técnica:

- Taquigrafia:
 - Donata Maria da Silva Moreira;
 - Rosa Antônia de Almeida Maciel Lehr;
- Revisão:
 - Laura Yumi Miyakawa;
 - Nilzalina Couto Marques;
 - Ila de Castilho Varjão.