

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

ATA Nº 038

PRESIDENTE - DEPUTADO ZECA D'ÁVILA

O SR. PRESIDENTE (ZECA D'ÁVILA) - Senhoras e senhores, boa-tarde!

Em nome da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso, declaro aberta a presente Audiência Pública, com a finalidade de discutir o Plano de Desenvolvimento Sustentável para as áreas de influência da BR-163, requerida pela Deputada Verinha Araújo.

Convido para compor a mesa os Exm^{os} Srs.: Johannes Eck, Subchefe Adjunto de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais da Casa Civil da Presidência da República; José Roque Nunes Marques, Assessor Especial do Ministério dos Transportes; Sérgio Guimarães, representante do Fórum Mato-grossense de Meio Ambiente e Desenvolvimento no Consórcio Sócio-ambiental da BR-163; a Sr^a Márcia Vandoni, Presidente da AGER; a Deputada Verinha Araújo, autora do Requerimento.

Registramos a honrosa presença das seguintes pessoas que, gentilmente, compareceram a esta Audiência Pública: Sr^a Leysa, Assessora da CEAG, Casa Civil; Rosalvo Júnior, Coordenador de Orçamento Territorial e Fundiário do Plano da BR-163, Ministério da Integração Nacional; Ezequiel Lara, Secretário Adjunto da SINFRA/MT; Osmar Rosseto, Prefeito Municipal de Nova Ubiratã; Marcos Jacob, representando a Secretária de Turismo, Sr^a Ieda; Márcio Hirata, Coordenador do Ministério do Desenvolvimento Agrário; Cláudia Freire, Coordenadora do Subgrupo de Inclusão Social do Plano da BR-163; Leoni Terezinha, Presidente da CUT; Ana Peres Fagundes, Técnica da Secretaria de Planejamento; Luceni Grassi de Oliveira, da SEPLAN; Álvaro Lucas do Amaral, Assessor da SEPLAN; Stanney Lima, Funcionário da Cooperativa Agroindustrial do Centro-Oeste; Eudemir Oliveira, Professora da UFMT; Fernando Tadeu, Professor da UFMT; Hook Den, estudante da UFMT; Sérgio Guimarães, engenheiro.

Agradecemos a presença dos membros da Associação da Serra de São Vicente. Alessandra Rodrigues, Fiscal Federal da Agricultura; Jussandra Oliveira, Fiscal Federal da Agricultura; Dr. Paulo Antônio da Costa Bilego, Superintendente Federal da Agricultura e Ronaldo T. Guimarães, Técnico da SEPLAN.

Convido a autora do Requerimento, Deputada Verinha Araújo, para assumir a direção dos trabalhos e solicito que a mesma me libere porque eu tenho uma Audiência agora no IBAMA. Já tinha esse compromisso e peço desculpa a Vossa Excelência e a todos porque eu tenho que me ausentar em função desse compromisso assumido.

Muito obrigado, e sucesso. Esperamos que a BR-163 seja asfaltada.

(A SR^a DEPUTADA VERINHA ARAÚJO ASSUME A PRESIDÊNCIA ÀS 14:21 HORAS.)

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Boa-tarde a todos e todas!

É com muita satisfação que os recebemos hoje para que a Assembléia Legislativa possa aqui acompanhar por parte do grupo de trabalho institucional que é articulado pelo Gabinete

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

do Ministério da Casa Civil. Possa aqui apresentar o trabalho que foi realizado em toda região norte. Pegando norte de Mato Grosso e o Pará.

Eu gostaria de agradecer a presença de todos e todas que estão a Mesa e vamos iniciar em pé para ouvirmos o Hino Nacional Brasileiro.

NESTE MOMENTO É CANTADO O HINO NACIONAL BRASILEIRO.

Gostaríamos de aqui agradecer a visita dos alunos de Escola Estadual Professora Emilia Fernandes à Assembléia Legislativa, pelo programa por dentro do Parlamento da Secretaria de Imprensa acompanhada pelas professoras Rosa Arruda Evangelista e Heloide Coelho Lopes.

Temos agora aqui conosco a presença do Deputado Estadual Ságuas. Bom nós vamos abrir a nossa audiência pública que tem como tema o debate sobre o plano de desenvolvimento sustentável em torno da BR-163.

Gostaríamos de... A princípio nós vamos ter uma apresentação. Duas falas iniciais e depois o Governo do Estado vai se pronunciar e também a INFORMAD. Em seguida nós vamos abrir aqueles e aquelas que querem fazer perguntas, aprofundar o tema.

É uma Audiência Pública que está sendo transmitida ao vivo, pela TV Assembléia, canal 36. Hoje, nós estamos infelizmente, disputando com o jogo do Brasil. Faz parte. Mas como cidadãos e cidadãs conscientes do Estado de Mato Grosso, sabendo da importância, do significado dessa rodovia para toda região norte, não só para aqueles que vão escoar suas grandes produções, mas para os pequenos, para as áreas indígenas, na verdade, nós sabemos da importância dela para toda região norte e também para Mato Grosso, não poderíamos deixar de fazer esse debate nesta tarde. Então, eu quero agradecer a presença de todos e de todas.

Neste momento, nós vamos passar a palavra ao Sr. José Roque Nunes Marques, Assessor Especial do Ministro dos Transportes.

O Sr. José Roque terá, inicialmente, trinta minutos para apresentar, nesta Audiência, como está a questão da pavimentação, o que tem de projeto, em que situação se encontra, quais são as perspectivas de futuro, mesmo porque nós vamos discutir o plano da pavimentação e vamos debater também as políticas governamentais da Casa Civil, da Presidência da República, que são coordenadas por um grupo de trabalho institucional para o entorno da BR-163. Toda questão do desenvolvimento sustentável, que várias entidades ambientalistas, a sociedade civil, movimentos sociais, autoridades municipais, têm acompanhado desde o ano de 2003, quando estivemos em Sinop, inclusive a Ministra Marina Silva, à época, o Ministro Ciro Gomes e o Governador se fizeram presentes, com vários Deputados. E ali foi, inclusive, o início, onde as ‘ já se colocaram para esse debate.

E por isso é importante que nós saibamos hoje o que se acumulou desde aquele período.

Então, com a palavra, o Sr. José Roque Nunes Marques. Se quiser usar a tribuna a minha direita, fique à vontade.

O SR. JOSÉ ROQUE NUNES MARQUES - Primeiramente, boa-tarde a todos!

Eu gostaria de dizer à Deputada Verinha Araújo da enorme satisfação de estar participando desta Audiência Pública aqui na Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

Gostaria de fazer a minha saudação também ao Deputado Ságuas; aos meus colegas de Mesa; ao Assessor da Casa Civil, Johannes Eck; a Márcia Vandoni, nossa amiga; e também a todos os nossos companheiros que, praticamente, nós últimos doze meses ou um pouco mais estiveram envolvidos nesse processo de regularização de concessão da rodovia da BR-163, que liga Cuiabá a Santarém.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Gostaria de saudar, especialmente, um cidadão, que tem aqui atrás, que entrou com um grupo de alunos e ficou explanando sobre a história do Estado e da Assembléia. O quanto isso é importante, que as pessoas conheçam a sua história!

Eu tenho o maior orgulho de um dia ter conhecido um país chamado México. E o que mais me impressionou no México, apesar da sua proximidade dos Estados Unidos, é o orgulho de ser mexicano. Por quê? Porque eles, diariamente, freqüentam os museus e conhecem a sua história, a história de luta, a história de muito sacrifício.

A minha origem de Ministério Público - eu sou Promotor de Justiça do Estado do Amazonas e estou temporariamente no Ministério dos Transportes - e por ter passado um pouco no Tribunal do Júri, eu tenho que me controlar um pouco no tempo.

Então, por favor, sejam absolutamente indelicados comigo em relação ao tempo, porque eu, às vezes, sinto um pouquinho de rebeldia. Às vezes, chego até a não me importar quando as pessoas olham o relógio. Eu só me importo quando balançam para ver se o relógio está parado, porque aí complica um pouco mais.

Esse processo da BR-163 tem sido para o Ministério dos Transportes um aprendizado, não só para o Ministério dos Transportes, mas também para o Governo Federal como um todo. Eu acho que poucas vezes estiveram reunidos em um único projeto tantos Ministérios para se fazer diferente, para se estabelecer novos paradigmas.

No Ministério dos Transportes, especialmente com a entrada do Ministro Alfredo Nascimento, nós procuramos estabelecer uma nova política ambiental dentro do próprio Ministério, em que essa política não era uma política do D-8, em que, primeiro, você passava com um D-8, depois olhava para trás para ver o que tinha acontecido, e aí se assombrava com o que tinha acontecido. Dentro dessa minha perspectiva, eu tenho aqui a obrigação e, aliás, muito mais que obrigação, é um enorme prazer falar um pouquinho sobre esta BR.

Você pode bater várias vezes que vão aparecer várias fotos (EXIBIÇÃO DE FOTOS). É para que tenhamos uma idéia, e com certeza os senhores aqui do Estado têm muito mais que eu, do que estamos.

Nós não estamos aqui tratando de uma estrada linda e maravilhosa, pavimentada e duplicada em que vamos conceder à iniciativa privada. Nós estamos falando de uma estrada com mais de 30 anos, que muitos dos senhores, não muito dos senhores, porque a maioria aqui é muito jovem, mas tiveram seus parentes e seus próximos que vieram para Mato Grosso atrás de um sonho, um sonho, vendido por um Governo de que era importante ocupar a Amazônia e que eles chegariam aqui na Amazônia e encontrariam todas as condições necessárias ao cultivo, à produção e de sair com essa produção. Esse sonho se transformou nesse pesadelo. Ainda tem mais uma foto, que é o pesadelo da BR-163.

Retirar, resgatar a cidadania é fundamental para todos nós. Então, o projeto do Ministério dos Transportes, às vezes tenho discutido isso e falam muito “para escoar a soja”. Não. Vai sobretudo resgatar a cidadania. Se não for bom para o cidadão, não é bom para as pessoas. Então, tem que ser, sobretudo boa para os cidadãos.

Esse é um caminhão tombado, um cidadão que só tinha esse caminhão, tivemos que... Aliás, essa foto não é minha, mas no período da audiência pública em Guarantã do Norte, no caminho para Novo Progresso, nós encontramos uma cena exatamente igual, tanto que eu olhei e achei que a foto tinha sido tirada por um de nós, mas não, é uma foto de mais ou menos a mesma época, ou seja, essas cenas se repetem diariamente.

Antes de entrar na questão da BR-163 é importante que tenhamos a compreensão de que nós não estamos trabalhando apenas numa questão de estrada.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Eu acho que o Governo Federal vem trabalhando na tentativa de equilibrar essa questão dos modais de transportes como obras para escoamento de produção.

Aí você deve dizer: “Bem, mas se o setor rodoviário responde por 61% e você vem investir nesses 61%, é porque esses 61% realmente mostram a vocação brasileira para o rodoviário”. Mas não é só isso.

O próprio Estado de Mato Grosso... E eu costumo dizer que alguém de Mato Grosso é contra a Seleção Brasileira, porque eu ainda não assisti a nenhum jogo da Seleção Brasileira por estar sempre envolvido nas questões do Estado de Mato Grosso. Na semana passada praticamente passamos discutindo a questão da Hidrovia Paraguai-Paraná, estabelecendo um novo modelo de hidrovia muito mais próximo. E nós abandonamos completamente a hidrovia como algo, como um canal a ser aberto, mas como uma via de navegação, onde já existe, aumentando a condição de segurança. É esse o projeto que nós estamos finalizando, numa tentativa de acerto, e vamos, sem dúvida alguma, nos próximos dias, fechar essa questão.

O setor ferroviário, embora eu desconheça um pouco a questão aqui no Estado de Mato Grosso, apenas no ano passado que tínhamos uma média anual, nos últimos 10 anos, de 400 vagões ano e no ano passado as encomendas de vagões foram 9.000, ou seja, há um incremento também nessa área.

Mas ali você vê que, embora o hidroviário represente 13%, apenas 2% são as vias de navegação. O resto tudo é navegação de cabotagem. Ou seja, há uma possibilidade. Nós precisamos não esquecer um segmento em detrimento ao outro. Mas melhorar o setor rodoviário, melhorar o setor hidroviário, tirando sobretudo os preconceitos e mostrando que ele tem que muito mais se adaptar a uma via existente do que criar uma condição. Investir no setor ferroviário. E aí, por diante, vamos ter uma condição melhor e um equilíbrio nessa balança.

Bom, aí nós temos nesse contexto, portanto, a BR-163.

Nós temos algumas primícias. É uma rodovia importante para a integração da região Centro-Sul à região Norte. Ela produz grande pacto econômico social na sua área de influência. E se não tivermos os cuidados necessários também do ponto de vista ambiental... Ninguém está aqui dizendo que a pavimentação não tem problema. Tem problema. Por isso, estamos agindo antecipadamente.

A pavimentação irá viabilizar a redução significativa dos custos de frete dos produtos agropecuários, industriais, e, sem dúvida alguma, talvez é possível que reduza, inclusive, a pressão sobre novas áreas na medida em que essas áreas existentes vão lhe dar uma condição melhor.

Criar novas áreas de comércio, serviços industriais e turismo. O potencial de turismo na região é espetacular. Quem conhece a Cachoeira de Curuá sabe do potencial que pode se desenvolver aquela região.

Atravessam regiões que requerem base logística com a presença dos agentes do Governo em área essenciais, isso também é outro fato. Não estamos falando de uma estrada que vai se abrir. Estou falando de uma estrada que foi construída há 30 anos e que, infelizmente, as pessoas que foram assentadas, foram abandonadas, e precisa resgatar isso. Esse resgate passa pela instalação de equipamentos.

Antes de se falar na pavimentação das estradas, eu vou dar um dado aqui.

No início da década de 80, nós tínhamos mais de 100 servidores públicos federais naquela região, somente no Estado do Pará, por causa do garimpo. O garimpo não levava a necessidade de fiscalização, policiais federais, etc. Antes da existência do plano, e o plano já mudou esse quadro, nós não tínhamos cinco, somando todos os servidores públicos federais. O Estado

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

sumiu. E o município sumiu também. Porque o Município de Itaituba incorporava toda aquela região. Com a criação dos novos municípios, e município tem a sua atuação territorial definida, ele teve também que se afastar. Ou seja, aquele que ainda tinha uma pequena assistência do município deixou de existir.

Tem que tirar um controle mais eficiente de áreas legalmente protegidas em consequência do avanço das frentes de desenvolvimento agrário, extrativo e urbano.

Isso é verdade. Infelizmente temos que reconhecer de um modo geral, nós temos muita dificuldade - e eu faço parte do Poder Público Federal - de estar em áreas em que as condições de acesso sejam difíceis, mas isso não impede a presença do grileiro, não impede a presença do cidadão que vai invadir essas novas áreas.

Eu vou correr um pouquinho, gente, porque têm simplesmente 50 slides aí, alguns eu vou passar direto.

A rodovia, portanto, nós estamos falando de uma rodovia aberta, já consolidada, faltando pavimentação e construção de pontes. Há um incremento potencial, nós temos 3 milhões de toneladas de soja/ano para exportação, 5.000 viagens do pólo industrial de Manaus. Inclusive, chegou a se questionar essa situação por causa da BR-319. É um absurdo se pensar nisso, sabe por quê? A distância em linha reta entre Guarantã do Norte e Porto Velho, que é o final e o início das duas estradas, são simplesmente em linha reta 1.200 quilômetros. Vai competir com quê? E, 1.200 quilômetros dentro de uma carreta, é muita coisa, principalmente nas estradas que vão passar, que é a BR-319 e a BR-364, que eu não preciso falar delas, que creio que a maioria tem, pelo menos, uma história assombrosa a respeito. E, 1.500 toneladas de sal no sentido nordeste, para baixo do crescimento da região, atendimento das demandas, principalmente de algodão, arroz e milho para o nordeste; redução em média, no caso industrial, de três dias de viagens aos produtos de alto valor agregado, e é muito importante essa redução.

Então, essa é a proposta, a BR-63. Pode passar mais um pouco, que vai aparecer.

No trecho paraense, nós temos na divisa de Mato Grosso - eu sei que tem uma contenda envolvendo os dois Estados em relação à região, assim como tem no Estado do Amazônia, o meu Estado, com o Estado do Acre.

E, 816 quilômetros até Rurópolis, que é aquele eixo lá, vocês vão ver o formato de um T, e de Rurópolis a Santarém, mais 213 quilômetros.

E essa averiguação até Miritituba, são 32 quilômetros, o trecho Mato Grosso, são 524 quilômetros, a concessão inteira... Tem o trecho ainda de Santarém... De Nova Mutum a Santarém, incorporando 1.669 quilômetros da concessão. Desconheço uma concessão desse tamanho, com essas possibilidades, grande parte dela não está pavimentada, aproximadamente 60% carece de pavimentação.

Essa é a demonstração gráfica de onde estamos, em Guarantã do Norte, bela cidade, onde realizamos uma Audiência Pública.

Passamos para a região de Novo Progresso, Trairão, Castelo dos Sonhos, etc, entra no entroncamento Miritituba até Rurópolis, 32 quilômetros, depois entra até Santarém, que é aquele trecho lá de cima, alcançando, inclusive, uma demanda antiga dos municípios de Santarém, que sempre contestava esse processo. E há uma decisão do Presidente da República de que a concessão seja feita como um todo.

Essa, portanto, é a estrada, nós temos no trecho paraense, 29 quilômetros pavimentados. É a coisa mais estranha do mundo. Você vem numa buraqueira só e, antes de chegar na 230 você encontra 29 quilômetros de pavimento. Parece que alguém jogou de pára-quedas aquele pavimento ali, não se sabe porque, porque não há idéia de continuidade.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Em terra são 787, cinco pontes a substituir por concreto, cinco pontes de concreto e uma ponte em operação.

Em Mato Grosso nós temos 436 quilômetros, Nova Mutum 470 quilômetros, 436 já pavimentados e um trecho de terra a partir de Guarantã do Norte até a divisa, de 34 quilômetros. Então, essa é a condição hoje existente.

Então, essa é preocupação do Governo em se estabelecer um novo paradigma.

Esse mapa é um mapa... Alguns dão vários nomes, mas eu gosto muito de dizer que é o avanço das fronteiras agrícolas, o avanço dos desmatamentos na região, os grandes focos de incêndio.

É uma idéia de que eu acho que temos que estabelecer esse novo paradigma. Isso se faz de duas formas: primeiro, pelas regras gerais, se fazendo um estudo prévio de impacto ambiental. Esse estudo foi feito, foi amplamente discutido com a sociedade civil. Nós estamos na fase agora e fizemos os complementos, o Governo de Mato Grosso complementou o trecho mato-grossense, já foram entregues esses estudos PBAs, que são os Planos Básicos Ambientais, estão prontos também e assim seguem essa prévia. Nós entregamos esses PBAs para esse licenciamento.

Então, estabelecer um novo paradigma é mostrar que também aí nós podemos ter um plano de desenvolvimento que o Dr. Johannes deverá centrar na sua discussão.

Eu fiz questão de colocar essa imagem, porque essa imagem é anterior às notícias da pavimentação. Às vezes se pode pensar que a pavimentação é a principal indutora desse processo de desmatamento.

Eu me lembro de uma frase do Fábio Panuzi em Novo Progresso. Em uma entrevista à Rede Bandeirantes ele me perguntou o seguinte: “O senhor identificou alguém contra a BR?”

E, a partir de todas as preocupações tidas pelo Governo Federal, discutida com ONGs cada passo do que fazer, eu disse: Não. Eu não identifiquei. Ele me disse: “Eu identifiquei.” Aí eu disse: Você identificou? “Sim. Os madeireiros e os grileiros.” Os madeireiros ilegais e os grileiros de terra.” Por quê? Porque eles não querem a presença do Estado. Então, a situação de ocupação é claro que ela recebe um incremento com a notícia da pavimentação. Mas é claro também que ela é anterior. Por quê? Porque aquela situação onde há a ausência do Estado perdura a questão da criminalidade e etc, que vem sendo combatida com bastante energia pela Polícia Federal, inclusive.

Então, na Amazônia nós temos 21 quilômetros de estradas endógenas. Eu não acredito que alguém que vá para uma região e ande 100 quilômetros numa vicinal construída no muque, vá para lá por causa de um pavimento. Ele vai lá porque há ausência do Estado. E a estrada vai levar o Estado para lá. Vai levar toda a sua estrutura de Governo.

A partir da aprovação do EIA/RIMA, nós temos uma série de programas para serem implantados pela empresa concessionária. Ou seja, um plano ambiental para construção. É a preocupação de como vai ser feito o transporte do asfalto. São preocupações mínimas, com os mínimos detalhes, a respeito do processo construtivo para que ele gere o mínimo de impacto possível. Como é que eu vou fazer, onde estão as jazidas? As jazidas precisam ser licenciadas. Que tipo de recomposição nós vamos ter que fazer depois para não ficarmos com aquelas jazidas abertas a Deus dará.

A recuperação das áreas degradadas são as áreas já anteriormente construídas; a regulamentação a respeito de faixa de domínio. E quem andou na BR-163 viu inclusive algumas cercas em terras públicas que quase por muito pouco não atravessam as estradas.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Segurança do trabalhador; serviço de operação e conservação; proteção da Fauna e Flora; identificação de salvamento, patrimônio arqueológico. Essa questão toda é muito importante para todos nós.

Mais programas. São dezessete programas.

Educação patrimonial, apoio a comunidades indígenas, nós passamos muito próximo a uma comunidade indígena.

Apoio técnico à prefeitura. Nós estamos identificando a necessidade dos planos diretores do grupo atual na formulação de planos diretores. Esses planos são fundamentais para definir as estratégias de crescimento das cidades. E é pequena mesmo. A partir de uma cidade pequena que você começa a pensar essa cidade. Não permitir que o caos se instale para tentar depois resolver por uma legislação específica.

Prevenção e emergência de cargas perigosas. Isso faz parte de um grande plano do Governo Federal, não só para isso. Aliás, diga-se de passagem, nós estamos, Dr. Johannes, e todos presentes, instalando... Até outubro nós vamos entregar ao IBAMA o Sistema de Apoio à Gestão Ambiental de Rodovias Federais com 56 mil quilômetros, identificando cada passivo, cada ponto vulnerável, onde socorrer, que estratégica vai se usar.

O SAGARF, que nós já estamos implantando, através do estudo militar em engenharia, já está, digamos assim, agora recebendo os elementos para que em outubro possamos entregar ao IBAMA.

Compensação ambiental; educação ambiental; comunicação social; gestão ambiental durante vinte e cinco anos e o plano de apoio ao desenvolvimento regional, que é dentro do próprio plano da BR-163 sustentável. Ou seja, cada um desses planos equivale a um documento expresso com vários encargos, com várias condições para serem feitos. É aquilo que eu disse aos senhores: é o fazer diferente. E a idéia, portanto, é de que, hoje, queiramos ou não, se não tivermos na idéia de estrada os impactos ambientais, os negativos são muito maiores do que os positivos. Isso é uma situação hoje.

E a idéia nossa é a de que possamos reverter esse quadro, potencializar, otimizar essa situação que com a pavimentação, a presença do Estado e a atuação da Polícia Federal, do INCRA e do IBAMA. E não só com atuações repressivas, isso que é muito importante, porque ações repressivas nós tivemos nos últimos 30 anos e não deu certo.

Ações efetivas de levar desenvolvimento com qualidade para aquelas pessoas é reverter esse quadro.

Essa é a estrutura organizacional que a empresa concessionária vai ter que trabalhar.

Nós temos as questões ambientais, mas precisávamos fazer uma avaliação econômica.

Não há a menor dúvida, e eu faço parte do Ministério dos Transportes, que há três, quatro anos o Orçamento variou entre dois a três bilhões de reais, ou seja, imaginarmos que ia ter um bilhão de reais ou 2,7 bilhões de reais para investir numa só estrada, eu estaria enganando alguns senhores, tanto que o Presidente Lula, diga-se de passagem, nunca esteve em Mato Grosso, como nunca esteve em Santarém para fazer qualquer compromisso a respeito da pavimentação dessa estrada.

Aliás, desculpem-me ter que destacar, isso aconteceu anteriormente.

Em Santarém mesmo, eu não tive a oportunidade aqui em Cuiabá, mas em Santarém, inúmeras vezes, isso foi dito nas audiências públicas. Nos perguntavam: “Não estão nos enganando?” Eu disse: Eu não quero dizer para você que nós estamos... Eu quero dizer que esse é

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

um passo decisivo para que essa estrada aconteça. Então, em momento algum o Presidente... Mas hoje há um compromisso de Governo com relação a isso.

E precisávamos ter um estudo de viabilidade técnico-econômico e foi contratado um instituto de excelência no Brasil, que é o Instituto Militar de Engenharia, com história neste País, que teve a participação depois no PEA e nos programas ambientais, inclusive da Universidade de Mato Grosso e outras instituições. Dos programas ambientais praticamente a Amazônia inteira esteve envolvida, através dos seus institutos de pesquisas.

Então, essa é a localização, como está distribuída, eu falei ainda há pouco: de Nova Mutum à divisa 530, mais no Estado do Pará 1.006 quilômetros, o que totaliza 1.569 quilômetros a ser concedido.

O Projeto, portanto... Ela tem uma fase de restauração, que são os trechos pavimentados e tem o trecho de pavimentação. É aquilo que falei, ou seja, grande parte do custo da estrada estará exatamente na pavimentação dessa fase.

Essa viabilidade econômica passa por dois extratos, digamos assim, de nível de pavimentação. Entra com um tratamento superficial duplo como um polímero, um TDS, não pergunte, eu sou bacharel em Direito, e só conheço a sigla. Não vamos discutir, pelo amor de Deus, o que é um TDS ou o que é um CBUQ. O que eu posso afirmar aos senhores é o seguinte: que nesse cronograma de execução o CBUQ chega ao nobre dos pavimentos semiflexíveis, porque se chegou a imaginar a possibilidade de um pavimento rígido. No entanto, ficaria inviabilizada a estrada pelo custo, porque fazer uma estrada toda de cimento, seria como fazer uma ponte ligando Cuiabá a Santarém.

O projeto, portanto, tem essa caracterização, os trechos pavimentados estão em negritos, os trechos em amarelos estão a ser pavimentados. É uma classe, ou seja, uma pista simples de 7 metros com acostamento de 2,5.

Vocês vão ver um escurinho lá perto de Miritituba, são aqueles 29 quilômetros que certamente tiveram muita dificuldade em se fazer, porque não tem nada, liga nada ao nada, e tem lá 29 quilômetros de rodovias pavimentadas.

As cidades que receberão benefícios direto, desde Nova Mutum, São Lucas, Sorriso, Sinop, Guarantã do Norte, etc., passando desde Castelo dos Sonhos, Novo Progresso, Moraes de Almeida, etc.

A questão sócio-econômica foi avaliada nesse projeto, inclusive porque eu passo a analisar aqui uma questão econômica. Ou seja, nós temos a preocupação ambiental, mas a viabilidade econômica da estrada também é fundamental. E aí foi feito um estudo.

O estudo levou em consideração para esta viabilidade sempre a soja como figura - digamos assim - que dá certa motricidade ao processo. E foram identificadas possibilidades de rotas de fuga, por exemplo. A possibilidade, ao invés de pagar um pedagiamento por aqui, eu sigo outra estrada. É aquilo que disse aos senhores: entre Guarantã do Norte, em linha reta, até Porto Velho, onde há um porto, nós temos quase 1.200 quilômetros de estradas, em linha reta, e não tem estrada ligando esses dois pontos. Ou seja, a expectativa mesmo, e depois nós vamos ver o modelo, que considerou as áreas em que esse material será destinado a esse porto.

Então, houve uma análise sócio-econômica, o custo de transportes. Se utilizou ou inutilizou o multinomial, através da necessidade de se jogar essa carga até o Porto de Rotterdam e Shangai, identificou essas possibilidades, onde os cinzas serão cargas direcionadas por essa estrada. E aí se pergunta: mas por que considerar a soja? É porque para nós é muito mais interessante você ter uma viabilidade econômica, através de um produto. Se crescesse novos produtos, e há uma possibilidade - digamos assim - de equilíbrio econômico financeiro do contrato, você tem

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

possibilidade de fazer revisão desses cálculos. Ou seja, se no pior cenário ela é viável, imagine num cenário ainda melhor.

Foi feito um estudo de tráfego, onde foram colocados postos para avaliar o tráfego hoje. Na verdade, esse estudo foi feito no ano passado.

E, agora, nós teremos o que se chegou, ou seja, volume médio diário de tráfego em 2004, entre os trechos maiores de 3.096 veículos, chegando no trecho de maior dificuldade a partir da divisa, a partir de Guarantã do Norte, a 217.

As expectativas é que nós tenhamos essa projeção de tráfego desde que... O interessante é que o IME utilizou como parâmetro de crescimento a soja até 2015, ou seja, como se a economia se estagnasse nesse período e a partir daí não. Se houver um crescimento, ótimo! Nós teremos condições de absorver.

Então, logo no início tem esse aumento de tráfego, com a melhoria gradativamente... Há uma instalação do CBUQ, ou seja, vai passando do TSD para o CBUQ e assim por diante. Então, a perspectiva de tráfego, o volume médio diário é até 2032.

Programas de exploração. Como é que se pretende fazer essa exploração? Se há uma viabilidade, se há carga, como é que se explora? Então, são documentos. Esses documentos, aliás, eu gostaria de afirmar a todos vocês e a todos os Srs. Deputados, que podem ser acessados na *internet*, no *site* do Ministério. Eles estão disponíveis, são documentos públicos e, inclusive, algumas contribuições foram repassadas ao IME e o IME, inclusive, está fazendo os ajustes. Então, esses documentos apresentam-se no edital.

Esse, portanto, é o esquema executivo. Então, qual é a idéia? Nós temos um cronograma que está sendo cumprido, detalhadamente, é um cronograma de concessão, rigoroso, que passa por prazos, avaliações prévias, por exemplo, do Tribunal de Contas da União, do CND - Conselho Nacional de Desestatização, etc.

Então, nós temos, assinado o contrato, doze meses para recuperar o trecho mato-grossense e mais 36 meses para construir e pavimentar o trecho paraense. A partir do segundo ano começa-se a fazer o pedagiamento no trecho mato-grossense, já recuperado, já com as instalações, já com os acostamentos, já com as medidas de socorro, de equipamento, de condição de uma estrada de melhor qualidade deste país. E a partir do quarto ano, no trecho paraense; mas a questão da recuperação do trecho paraense dando condição de trafegabilidade, já a partir do segundo ano.

Há uma série de parâmetros de desempenho, que são avaliados pela ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre, e esses parâmetros de desempenho são fundamentais para saber se o contrato está sendo cumprido. Então, compõem esse parâmetro, desde proteção do corpo estradal, que tipo de proteção, revestimento, pavimentação, acostamento, segurança operacional, acesso, trevo, quando passa em área urbana quais são os mecanismos usados para a eliminação de risco acidentes, capacidade de rodovia, nível de atendimento operacional, etc.

Encargos gerais não é a primeira fase de trabalho.

Segmentos pavimentados em obras no Estado de Mato Grosso, ou seja, tem que haver uma recuperação completa desses segmentos, desses mais de 500 quilômetros.

Segmentos pavimentados em obras no Estado do Pará. Nós temos um trecho de Santarém em direção a Rurópolis que precisa de recuperação também e segmentos a construir em todos os trechos.

Segunda fase de trabalho, depois de concluído o trecho, iniciado o pedagiamento, há necessidade, durante 25 anos, de manutenção periódica, conservação rotineira. Não é pavimentar e ficar com a lojinha de pedágio lá cobrando. Há uma série de encargos já definidos para esse padrão. Então, passa desde a implantação, por exemplo, de 2.500 de terceira faixa, em trechos

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

urbanos há a necessidade dessa terceira faixa, alargamento de acostamento, alargamento de recursos de obras de arte, etc. etc. Eu vou pular isso aí para não perder tempo aqui.

A estimativa, portanto, é de 2,7 bilhões em 25 anos, grande parte na primeira fase; tem a parte constando pavimentação; depois tem toda uma questão operacional. E manutenção, depois, fica com 42% - não é só construir, aquilo que venho destacando -, e os melhoramentos.

Pressupostos da concessão. A primeira dela é a necessidade de permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para consecução das prioridades nacionais. Ou seja, o Estado, embora não participe da construção, participará, através da presença, de colocação de novos implementos, seja na área de educação, na área de saúde, na área de segurança, na área de resgate da cidadania.

Há a existência, portanto, para essa concessão de trechos, viáveis do ponto de vista econômico, e garantia de fluxo de recursos permanentes vinculados aos trechos rodoviários. São pressupostos para a concessão. Nós estamos fazendo uma concessão comum.

Os benefícios esperados: criação aproximada de 4.000 empregos, 1.000 diretos na obra, na parte de implantação, 3.000 indiretos; desenvolvimento da região; integração das regiões Norte, Sul, Centro-Oeste e Sudeste; redução dos custos de transportes; investimentos em construção, pavimentação, conservação, manutenção e operação da rodovia sem onerar os cofres públicos, é importante isso, mas não haverá participação do poder público nessa concessão; prestação de serviços e assistência ao usuário, aquilo que falei, aquele cidadão que tombou o caminhão certamente passou alguns dias esperando algum anjo da guarda para lhe dar socorro; permitir a trafegabilidade com segurança e, sobretudo, proteção do meio ambiente, que depois será tocado pelo Sr. Johannes.

O objeto da concessão está aí.

Nós temos esses 1.569 quilômetros, grande parte dos trechos, mais de 60% a pavimentar.

Objeto da concessão; elaboração do projeto executivo, se fizer necessário durante todo o período de concessão; atendimento ao usuário. Ou seja, não é só ele colocar carga e colocar a cabine, as emergências também.

Implementação dos programas ambientais previstos. Todos aqueles programas, 17 programas, que eu citei, serão implementados pela iniciativa privada.

A idéia cobrança de tarifa de pedágios aos usuários, diferentemente, vocês vão perceber depois, na praça de pedágio, de um modo geral, no Sul do País, a cabine de pedágio está a cada 40, 50 quilômetros. Isso não vai acontecer. A estimativa é em torno de 130 quilômetros para cada cabine. Um preço que, embora não esteja definido, porque abre uma concorrência, espera-se que haja o menor valor de pedágio nas condições que estão estabelecidas, mas se espera algo em torno de 7 a 7,60, é a expectativa em cada cabine de pedágio.

Há possibilidade, portanto, de a empresa concessionária ter outras fontes alternativas, como aconteceu na nova Dutra, passando cabo de fibra óticas, cuidando dessas questões, com contrato de vinte e cinco anos.

As praças de pedágio, portanto, são previamente estabelecidas. Há possibilidade de um intervalo quilométrico por alteração de localização, em razão de uma determinada situação que pode acontecer, até mesmo o próprio Governo Federal, como criação de unidade de conservação, etc.

Viabilidade durante a vigência contratual de correr deslocamentos localizados em praças de pedágio e possibilidade de implantação de cabines, bloqueios, construção da regulamentação da ANTT, porque pode aparecer aquele cidadão esperto que abre uma porteira,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

como diz o caboclo, o cidadão atravessa a cabine e sai lá na frente. Então, há possibilidade de se fazer essa barreiras.

Essa é a expectativa de pedagiamento com as distâncias estabelecidas. São 13 praças de pedágios, duas no trecho entre Santarém e Rurópolis.

O início da cobrança, portanto, após o término da primeira fase, tem que fazer todo processo de restauração cumprir as determinações em relação ao trecho mato-grossense para se poder fazer isso. Isso deve se dar a partir do décimo segundo mês.

A SRª PRESIDENTE ((VERINHA ARAÚJO) - Qual o primeiro mês?

O SR. ROQUE NUNES MARQUES - A partir do contrato.

Certamente terá que ter um cuidado com isso, em razão do inverno amazônico que consome um tempo bastante significativo no momento de construção. Não é fácil fazer obras na Região Amazônica.

As tarifas de pedágio serão diferenciadas considerando as características do veículo, definidas em função do número de eixo, de rolagem, em conformidade com diversos tipos de categoria. Certamente veículo leve, deve fazer o menor.

A composição da tarifa, portanto, está mais ou menos, definindo essa questão, os benefícios 46%; os tributos - e não tem como se livrar disso - 29%; administração, lucro, seguros, garantias, fiscalização 16% e cursos operacionais 9%.

Terão as receitas para a fiscalização, uma vasta receita, que será dada à própria agência para fazer a fiscalização. A concessionária ou qualquer empresa poderá se fazer isso, ou seja, ela tem que constituir uma empresa com o propósito específico para concorrer conforme a Lei de Organização das Sociedades Anônimas, ela precisa abrir o capital em cinco anos, o objeto é específico para essa concessão e o prazo de duração suficiente para o cumprimento de todas obrigações decorrentes do contrato. É uma empresa de propósitos específicos.

Seguros e garantias são dados também, danos materiais, responsabilidades, lucros cessantes, todos são feitos através de seguros e garantias para o contrato.

O procedimento da modelagem já está na fase final. Nós tivemos a primeira fase da Audiência Pública. O IME está agora fazendo as adequações necessárias. A modalidade da concorrência pública por oferta de menor tarifa de pedágio, forçando participação à pessoa de origem brasileira ou estrangeira, isolada ou consorciada, inclusive, instituições financeiras e fundo de pensão que atendam as condições do edital.

Fase da licitação. Teremos essas duas fases que ainda não se iniciou. Tivemos só a Audiência Pública, ainda temos algumas fases anteriores. E, agora, para encerrar, apenas os próximos passos.

Então, na área do licenciamento ambiental, houve a entrega da complementação dos estudos, solicitados pelo IBAMA, no trecho Garantã/divisa. Estamos na fase de licença prévia, embora os PDAs já estejam praticamente prontos, porque tivemos uma antecipação dos termos de referência. E, em seguida, a licença de instalação.

Então, a questão do ponto de vista é burocrático ambiental e não nos preocupa, nós estamos dentro do que se estabelece a legislação brasileira.

Na fase de concessão, a definição do modelo e análise do PER. Estamos agora na fase desses ajustes pelo próprio IME. Em seguida, submeter à modelagem a ANTT, o CND e o Tribunal de Contas da União que exige uma avaliação prévia de 45 dias por determinação.

A publicação do edital, licitação pública, publicação dos resultados e a assinatura do contrato. Início das obras, se Deus quiser, já no começo do próximo ano.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Então, são essas as informações que tenho a passar para os senhores. Espero, de algum modo, ter contribuído nessa discussão. Entendo que o Estado tem inúmeras demandas na área de infra-estrutura e vem trabalhando sistematicamente. Particularmente, eu estou envolvido em inúmeros Projetos, como BR-158, BR-163 e na parte hidroviária também. Mas, o Ministério de Transportes continua aberto. Nós temos aí endereço para correspondência. No nosso *site* também há possibilidade de participação da sociedade civil e gostaríamos muito de receber participação da Assembléia Legislativa.

Um grande abraço a todos e obrigado, Deputada, pela oportunidade (PALMAS).

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Nós gostaríamos de convidar, então, para fazer uso da palavra o Dr. Johannes Eck, Sub-Chefe adjunto de Análise e Acompanhamento Políticas Governamentais da Casa Civil da Presidência da República e Coordenador do Grupo de Trabalho Institucional da BR-163.

Gostaria de anunciar a presença do Sr. Leonel Wolfhart, Superintendente do INCRA; Sr^a Maria Luiza Zanirato, do SINTEP; Sr. José Dílson, representando o Deputado Carlos Abicalil; Sr. Aurelino Leni, Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra; Sr. Raimundo Lima, Diretor Nacional do INCRA; Sr. João Bosco de Moraes, INCRA/Cuiabá; Sr. Djalma, INCRA/Cuiabá; Sr^a Solange Quieda, da UNEMAT; Sr. Baldo Fernando Cassiano, SEPLAN; Professor Bolanger, Secretário do Prefeito de Várzea Grande, Murilo Domingos; e Sr. Ricardo Alberto Schimth, profissional.

Então vamos agora ouvir o Sr. Johannes Eck, que dispõe de 30 minutos.

O SR. JOHANNES ECK - Na pessoa da Deputada Verinha Araújo e do Deputado Ságuas cumprimento todas as senhoras e senhores presentes aqui neste evento.

Nós da Casa Civil temos o papel institucional de procurar integrar ações setoriais de Governo e é por isso que estamos à frente desse grupo de trabalho interministerial que tem a incumbência de elaborar e apresentar ao Presidente da República um Plano de Desenvolvimento Sustentável para o que chamamos de área de influência da rodovia Cuiabá/Santarém, nossa BR-163.

Por que nós temos essa incumbência?

Conforme o José Roque já falou, a decisão de pavimentar a BR-163 até Santarém é uma decisão que foi construída já depois do início do Governo do Presidente Lula, ou seja, não era proposta do candidato a Presidente, mas é, agora, um compromisso do Presidente que foi complementado por um outro compromisso de que as obras de pavimentação fossem precedidas e acompanhadas de ações governamentais, inclusive dos três níveis de Governo, que possam trazer um efetivo desenvolvimento para toda essa área.

Por quê? Porque uma obra de tanta importância, como a BR-163, num País como o nosso, onde as desigualdades estão muito presentes, se não houver essas políticas públicas colocadas para a população, certamente aumentariam as desigualdades. E o que se busca é que a pavimentação das estradas, na verdade, possa fazer com que os benefícios sejam também sentidos, principalmente pela população, que já habita a região. Então, nós temos esse papel. Por isso, nós estamos à frente dessa articulação que hoje, envolve 21 órgãos do Governo Federal, e que estamos tentando também trazer e dialogar permanentemente com os Governos Estaduais e com os Governos Municipais.

Também queria fazer uma menção de que o nosso grupo tem uma estrutura, é bem grande, para facilitar os seus trabalhos. E hoje nós viemos acompanhados também dos coordenadores, dos subgrupos temáticos, que estão presentes, que são o Rosalvo, do Ministério da Integração; a Cláudia, do Ministério de Desenvolvimento Social e Combate à Fome; o Márcio, do

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Ministério de Desenvolvimento Agrário, e também acompanhado do Dr. Raimundo Lima, que é Diretor Nacional do INCRA.

E, nessas primeiras palavras também, agradecer a oportunidade de estar aqui na Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso numa oportunidade rara já que nós temos compromisso de finalizar esse plano de desenvolvimento, agora, em julho.

Vamos passar a apresentação.

Em primeiro lugar, dizer que esse plano, na verdade, se constitui para o Governo Federal numa oportunidade de exemplificar, de colocar na prática o que está estabelecido pelo Plano Amazônia Sustentável. Então, é um plano que vem sendo construído desde 2003, envolvendo todos os governos dos Estados da Amazônia.

E esse novo modelo de desenvolvimento para a Região Amazônica tem que ser caracterizado pela inclusão social e redução das desigualdades sócio-econômicas; respeito à diversidade cultural; atividades econômicas dinâmicas e competitivas geradoras de emprego e renda; e uso sustentável dos recursos naturais com a manutenção do equilíbrio ambiental. Ou seja, essa caracterização sobre essas premissas é que o Plano se desenvolve.

O Plano se desenvolve, evidentemente, por ser: Uma das regiões mais importantes da Amazônia do ponto de vista do potencial econômico, diversidade biológica, riquezas naturais, e diversidade étnica e cultural - vocês sabem mais do que nós; Paisagem diversa formada pelos biomas da floresta amazônica e do cerrado e áreas de transição, associados às bacias hidrográficas importantes do Teles Pires/Tapajós, do Xingu e do Amazonas. E, principalmente, porque o objetivo é desenvolver uma região onde habitam esses dois milhões de pessoas.

As razões da pavimentação já se colocou: Integração entre as regiões Centro-Sul e Norte; redução dos custos de transporte... É uma obra bastante questionada. Defendida por movimentos sociais e outras entidades da sociedade civil, desde que haja esse compromisso de medidas de prevenção e mitigação de potenciais impactos negativos. E hoje, praticamente, nós temos: Todos os setores da população envolvidos e querendo a pavimentação da estrada.

Bom, se essa pavimentação fosse efetivada sem uma prestação de serviços públicos e implementação de políticas públicas na região, certamente nós correríamos esses riscos que todos os senhores já sabem: especulação fundiária; grilagem de terras públicas; conflitos sobre a terra; deslocamento de produtores familiares e populações tradicionais, ou seja, a expulsão; inchaço de cidades e aumento da pobreza urbana; desmatamento acelerado e degradação dos recursos naturais que, aliás, é um problema bastante presente aqui no Estado.

Bom, ainda, nos riscos de intensificação de modelo de crescimento econômico e concentrador de renda.

Ao contrário, nós queremos que o plano seja desconcentrador de renda e não sustentável no médio e longo prazo. E sabemos que nos últimos anos as expectativas relacionadas à pavimentação têm contribuído para o acirramento desses problemas que foram mencionados na forma de riscos da pavimentação.

Então, nós temos grandes desafios a serem vencidos tendo o plano BR-163 sustentável como o seu instrumento mais qualificado. Quais são esses desafios? A implementação em tempo hábil de ações, prevenção e controle de problemas sócio-ambientais; a garantia de mecanismos participativos de construção do desenvolvimento, a possibilidade de diálogo entre diversos setores da sociedade, com mediação do Estado, organização e participação de setores sociais tradicionalmente excluídos das decisões sobre políticas públicas.

Ainda sobre desafios: viabilização em bases sustentáveis de oportunidades socioeconômicas entre os diversos grupos da sociedade, quer sejam produtores, familiares,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

comunidades indígenas, extrativistas, ribeirinhas e outras populações tradicionais e também madeireiros, pecuaristas, garimpeiros e outros.

É importante ressaltarmos a participação de parcerias intergovernamentais. Isso não é uma prática muito consolidada entre os três níveis de Governo. E nós procuramos trabalhar isso em parceria, principalmente com os Governos do Estado, que são em menor número e, a partir deste ano, tentando aproximar com os Governos Municipais que iniciaram sua gestão em 2005. E também outro desafio, que é na verdade nos três níveis de Governo, fortalecer as instituições públicas.

Bom, o que nós fizemos até agora e em que fase nós estamos? A partir de fevereiro de 2004 houve a preparação de documento inicial, que estabeleceu a metodologia da elaboração do plano. Em março de 2004, foi criado esse grupo, que é coordenado pela Casa Civil. De abril a junho do ano passado nós elaboramos um documento que seria a base para o primeiro ciclo de consultas públicas, que foram realizadas em julho do ano passado.

E esse primeiro ciclo, nós fizemos em seis das principais cidades da área.

De agosto a fevereiro deste ano nós recolhemos esses subsídios e evoluímos nos trabalhos de cada um dos Ministérios e também recebemos insumos e contribuições importantes dos Governos Estaduais e então elaboramos uma versão preliminar do plano que nós submetemos a avaliação da sociedade no segundo ciclo de consultas pública que realizamos em abril deste ano.

Se os senhores tiverem interesse, nós temos alguns exemplares e alguns CDs com esses planos, depois, por favor, nos procure ao final.

E de maio a julho, ou seja, no próximo mês, estamos trabalhando a versão final do plano para apresentá-lo aos senhores no mês de agosto.

Portanto, o que estamos falando é a síntese que alcançamos, não é o resultado final do plano e reitero que é importante que quem tenha contribuição, tenha críticas ao texto já consolidado, por favor, nos subsidie com essas críticas, com essas sugestões.

O plano... Nós tínhamos um primeiro clima importante a ser tratado no grupo que era a área de abrangência do plano, ou seja, até que limites nós definiríamos o território sobre o qual nossas ações Governamentais, em parceria com a sociedade seriam executadas para alavancar o desenvolvimento da região.

Então, levamos em consideração as tendências de ocupação humana e de uso de recursos naturais, levamos em consideração as atividades econômicas de uma vasta região que é influenciada pela pavimentação e chegamos, então, numa área onde estão 72 municípios, 28 estão no Pará, 37 aqui no Mato Grosso e 06 no Amazonas, numa área que representa quase 15% do território nacional. E aí dois terços dessa área estão no Estado do Pará e 31% aqui no Estado de Mato Grosso.

Aqui tem o mapa e uma tabela ao lado dele. Ao sul desse mapa, nós temos Nova Mutum, onde se inicia a concessão da obra. E esse limite sul, a nossa área de abrangência do plano, tem esse limite sul, que é o Município de Nova Mutum, e vai alcançar ao norte a divisa com a Guiana e com o Suriname, no Estado do Pará. E nós temos a leste um dos limites está o Município de São Félix do Xingu e, a oeste, nós temos um pouco da nossa área no Estado do Amazonas e o extremo é o Município de Apuí.

Esse mapa está colorido, porque sabemos que uma área tão grande não é uniforme, não tem as mesmas características, ela tem várias diferenças entre elas, e a mais sentida se refere exatamente ao Estado de Mato Grosso, cuja realidade é muito diferente do que se tem mais ao norte, no Pará e Amazonas. E nós trabalhamos então na divisão dessa grande área em três áreas, que nós chamamos de mesorregiões .

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Temos a Mesorregião Norte, a Mesorregião Central e Mesorregião Sul. A Mesorregião Sul contém duas subáreas. Uma, vamos dizer assim, tendo como referência a cidade de Sorriso, e a outra, a cidade de Guarantã do Norte, que são áreas aqui do Estado de Mato Grosso, representando cerca de 20% da área total do plano, que já é uma área muito grande, 3% do território nacional.

Mas, então, o plano procura tratar diferentemente cada uma dessas regiões. Só a título de exemplificação, nós temos 08 subáreas nesse plano. Nós temos as cidades que são referências nessas subáreas, repetindo: Sorriso e Guarantã do Norte, aqui em Mato Grosso; Novo Progresso, Itaituba, Santarém, Altamira e São Félix do Xingu, no Pará; e Apuí, no Amazonas.

Esse plano tem um pressuposto básico de que é possível conciliar crescimento econômico e integração nacional com justiça social e conservação e uso sustentável dos recursos naturais.

Objetivo geral do plano:

- implantar um novo modelo de desenvolvimento baseado nas premissas do Plano Amazônico Sustentável;

- organizar a ação de Governo e da sociedade na sua área de abrangência;
- valorização do patrimônio sociocultural e natural;
- viabilização de atividades econômicas dinâmicas e inovadoras; e
- uso sustentável dos recursos naturais.

Ainda, no capítulo sobre objetivos e diretrizes, temos:

- estímulo ao desenvolvimento com equidade, evitando-se a reprodução de uma sociedade desigual;

- minimização do desmatamento ilegal associado à transformação da estrutura produtiva regional;

- fortalecimento e empoderamento da sociedade civil da região, para que o avanço da presença do Estado se construa em conjunto com o engajamento da sociedade, ou seja, que o plano também seja um instrumento de aumento da participação da sociedade nas decisões públicas.

E esse plano se alicerça em quatro pilares, que são:

- Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental;
- Fomento a Atividades Produtivas Sustentáveis;
- Infra-estrutura para o Desenvolvimento;
- Inclusão Social e Cidadania.

Esses quatro pilares compõem o conjunto, abrigam o conjunto de políticas públicas que, realmente, podem dar uma característica mais ampla e mais abrangente ao Projeto de Desenvolvimento.

Quanto ao Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental, temos essas diretrizes colocadas:

- consolidação de áreas de ocupação antiga na fronteira agropecuária, em bases sustentáveis;

- aumento da produtividade de áreas desmatadas e a recuperação de áreas degradadas;

- proteção e uso sustentável de florestas remanescentes;

- proteção e uso sustentável da floresta e outros recursos naturais, levando em consideração as necessidades de populações tradicionais, que sempre vamos estar preocupados com as populações que já estão instaladas há mais tempo na região;

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

- esclarecimento de direitos e acessos aos recursos naturais e destinação de terras públicas, sempre considerou interesse coletivo e necessidades de mediação de interesses públicos;

Ainda no Ordenamento:

- criação e implantação de reservas extrativistas e reservas de desenvolvimento sustentável para as populações extrativistas e ribeirinhas;

- criação e implantação de florestas nacionais ou estaduais em áreas de elevado potencial para manejo sustentável com participação de comunidades do setor privado;

Aí eu vou citar o exemplo do que estamos trabalhando nesse instante, decorrente da Medida Provisória nº 239, que limitou provisoriamente uma área de oito milhões e duzentos mil hectares no Pará, e está sendo estudada essa possibilidade de criação de florestas nacionais para que aquela região se transforme efetivamente num dos maiores pólos de atividade madeireira do País.

- apoio à criação e consolidação de unidades de conservação de proteção integral em áreas prioritárias baseados em estudos já desenvolvidos anteriormente pelo IBAMA;

Ainda no Ordenamento:

- apoio à resolução de pendências de identificação, demarcação e homologação de terras indígenas;

- realização de levantamentos etnoecológicos para embasar a elaboração de planos de gestão das terras indígenas;

- fortalecimento da FUNAI e apoio a iniciativas de gestão dos recursos naturais em áreas de entorno das terras indígenas;

- resolução de pendências de estudos e emissão de títulos nos territórios ocupados por remanescentes de quilombos;

Aqui uma recomendação, sempre que possível, o ordenamento deve envolver mosaicos de áreas protegidas, associando áreas de proteção integral e de uso sustentável. Sempre lembrando que essas unidades de conservação, o ideal é que a sua criação seja compartilhada entre os diversos níveis de governo.

Ainda no Ordenamento:

- consolidação de assentamentos rurais existentes com regularização fundiária;

- apoio à criação de novos assentamentos, aí tentando potencializar a criação de projetos de assentamento florestal e projetos agroextrativistas de desenvolvimento sustentável e assentamentos de famílias em assentamentos florestais agroextrativistas sustentáveis nos próximos três anos, também buscando ocupar lotes ociosos nos assentamentos existentes.

O levantamento ocupacional e levantamento e cadastramento em áreas próximas de terra pública, posse de produtores que se encontram em até 100 hectares, regularizados em caráter prioritário pelo Poder Público. Nas posses acima de 100 hectares, também, devemos ter critérios de regularização fundiária propostos pelo Governo proximamente. E nas áreas de várzeas são as regularizações fundiárias que devem fazer concessão de uso mediante elaboração de planos de manejo.

No caso do ordenamento e monitoramento de controle ambiental: a efetivação das parcerias nos três níveis de Governo, o fortalecimento de sistemas de monitoramento de desmatamento, a implantação do sistema de cadastro fundiário e a fiscalização no desrespeito à legislação ambiental.

Nós sabemos que o desenvolvimento não prescinde de ações para que sejam fomentadas as atividades produtivas sustentadas. Então, é o fortalecimento de cadeias produtivas e avanços produtivos locais, principalmente na direção de agregação de valor, geração de emprego e renda, a valorização da floresta, desde que seja com manejo para produtos madeireiros e não

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

madeireiros, reconhecimento da diversidade sócio-cultural das atividades econômicas, estímulo ou não à produtividade das áreas.

Esse é um grande desafio. Nós já temos uma área muito desmatada na Amazônia, que deveríamos ter condições de utilizar, de aumentar a produtividade e recuperar as áreas degradadas.

Apoio a projetos de incentivo de produção agrícola sustentável em florestas e fortalecimento da produção familiar.

O fortalecimento das cadeias produtivas, seguindo essas premissas: apoio à estrutura, com possibilidades de transformação de estrutura produtiva em cadeias produtivas; alguns segmentos com maior potencial em número, que inclui a questão dos grãos, da pecuária bovina, madeira, recursos florestais, minérios, algodão, pescado e fruticultura e as atividades de fortalecimento da produção de base agroecológica florestal em nível familiar e comunitário.

A exemplo do que é promovido pelo Pró-Ambiente.

Quanto ao uso sustentável da floresta: o estímulo ao manejo florestal sustentável para produtos madeireiros e não madeireiros, que é fundamental para a diversificação dos sistemas produtivos nos locais, e os avanços produtivos que valorizam a biodiversidade que devem ser implementados com a integração de políticas públicas.

Quanto ao crédito rural, a deflação das linhas de crédito, do PRONAF e do FNO, as diretrizes e prioridades do plano, a desburocratização de serviços das agências bancárias, a aproximação das fontes de créditos dos potenciais contratantes

No caso de assistência técnica a estratégia envolve: o fortalecimento de escolas agrotécnicas; a ampliação do número de escolas de assistência técnica e extensão rural; e parcerias com organizações sociais e entidades não-governamentais de assessoria técnica.

Ainda na assistência técnica o sistema de ATER deve ser voltada às prioridades de produção sustentável do Plano, em áreas como agricultura ecológica, manejo de pastagens, prevenção e controle de queimadas, proteção e recuperação de matas etc.

Nesse sentido, é fundamental que a estratégia de assistência técnica valorize o conhecimento dos produtores e os laços de cooperação que os envolve.

Outro fator importante e que tem sido um desafio trabalhar no plano é a questão da pesquisa científica e tecnológica, que devem dar suporte às prioridades do Plano, com destaque para a diversificação de sistemas produtivos locais com inovação tecnológica e agregação de valor.

Nesse sentido, está prevista a incorporação das prioridades nos programas da EMBRAPA e do Ministério de Ciência e Tecnologia, bem como o fortalecimento das instituições públicas de pesquisa e ensino.

No caso da infra-estrutura, porque não é só construir estradas, nós precisamos de energia elétrica, precisamos de armazenamento para a produção e aí nós temos também esses benefícios colocados na superação de gargalos de transportes.

A infra-estrutura deve passar a ser um elemento de uma estratégia integradora e sustentável de desenvolvimento regional e os investimentos devem priorizar melhores condições de vida para as comunidades em situações de risco.

No caso dos transportes, um sistema integrado de transportes, a pavimentação da BR-163, manutenção, conservação rotineira e correção de pontos críticos tanto na BR-163 quanto na transamazônica; parcerias com governos estaduais, prefeituras e INCRA para ações relativas à malha rodoviária de sua responsabilidade; modernização de aeroportos e portos

Energia: aceleração do processo de universalização do acesso à energia.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Comunicações: expansão da oferta de acesso a telecomunicações; construções criativas.

No caso de inclusão social e cidadania, diretrizes...

Importante frisar que a pavimentação e o crescimento econômico contribuem para a expulsão das populações. Ao mesmo tempo, promover, assegurar direitos às populações, que já passaram por processos expulsão; combinar a aplicação em caráter universal de políticas sociais com a aplicação focalizada e orientada para as populações em situação vulnerável; construção de projetos participativos que traduzem e que estão no Plano Plurianual; viabilização do trabalho conjunto em diversos ministérios e outros parceiros governamentais e não governamentais em projetos integrados e inovadores; processo de aprendizado sobre a cooperação entre os três níveis de Governo.

Nesse eixo, a inclusão, é importante a questão da segurança pública, que deve ser entendida como instrumento de promoção da cidadania; o investimento na instalação das polícias federais, o fortalecimento dessa estrutura e a implantação do sistema único de segurança pública na região.

Quanta à saúde, basicamente voltada a ampliação do acesso ao sistema de saúde. É importante dizer que o Ministério da Saúde já adequou o planejamento para dar conta de priorizar essa área, a área da BR-163, para que sejam oferecidos esses serviços.

Eu não vou conseguir falar mais nitidamente.

A questão da educação, têm também várias diretrizes, várias propostas sendo colocadas: trabalho emprego, problema de combate ao trabalho ao escravo, erradicação do trabalho infantil, a construção de centros públicos e economia solidária e outras ações que são importantes.

No caso de desenvolvimento e combate à fome, a proposta central de atendimento do Programa Fome Zero, o apoio a conselhos de controle de problemas sociais, apoio ao sistema único de assistência social, ampliação do acesso ao programa Bolsa Escola e outras...

E só dizer que, ao mesmo tempo, nós temos esse prazo e para conclusão do nosso plano, a medida em que algumas matérias vão se tornando claras e passíveis de decisão do Governo vão tomando... E aí que estamos com essas Ações Emergenciais e tem a relação de alguma dessas ações, dessas decisões de Governo que já foram tomadas, com: Fortalecimento dos órgãos federais na região; Expedição da Portaria Conjunta nº 10 do INCRA/MDA, que realmente foi de bastante impacto na região; Desenvolvimento de ações conjuntas do IBAMA com outros órgãos de fiscalização; Criação de novas unidades de conservação na região; Encaminhamento do Projeto de Lei sobre a Gestão de Florestas Públicas, que é uma opção importante de geração de emprego e renda, que vai permitir que se possa trabalhar em florestas, sem que elas deixem de ser públicas; Edição da Medida Provisória nº 239, a qual já fiz referência, que nós estamos trabalhando; e Previsão de ações de fortalecimento institucional do Plano.

Tudo isso, nós apostamos que será possível de se efetivar mediante uma participação social importante que vai acompanhar a implementação do Plano. E estão previstos: Criação de Fóruns Locais em cada uma daquelas oito subáreas as quais me referi e um Fórum Regional para trabalharmos esse monitoramento e controle do Plano.

Senhores, falamos muito rapidamente... Gostaríamos da colaboração de todos no envio de sugestões e também de críticas ao Plano, porque temos consciência principalmente na definição desse modelo de gestão.

Esse Plano só será possível de ser implementado com sucesso se já estiver participando do seu acompanhamento, da sua fiscalização, do seu monitoramento, os demais serviços de Governo, ou seja, Governos Estaduais, Governos Municipais e a sociedade.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Então, por favor, aqui estão os nossos endereços e estamos à disposição para esclarecimentos (PALMAS).

Muito obrigado...

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Esse relato que foi feito agora, nós vamos disponibilizar depois o material para as instituições aqui presentes. Então, mesmo quem não tenha conseguido acompanhar em função da quantidade de conteúdo, da especificidade dos temas, nós vamos disponibilizar o material.

Então, eu gostaria de chamar o Sérgio Guimarães que vai falar aqui em nome do Fórum Mato-grossense de Meio Ambiente e Desenvolvimento no Consórcio Sócio-ambiental da BR-163. Em seguida nós vamos recompor a mesa e abrir o debate.

O SR. SÉRGIO GUIMARÃES - Senhoras e senhores!

Deputada Verinha Araújo, em primeiro lugar quero parabenizá-la pela Audiência Pública de uma obra que eu vejo que é fundamental para o Estado de Mato Grosso, hoje, nessa situação. Quero parabenizá-la pela iniciativa, parabenizar a presença do Deputado Ságua também e quero chamar a atenção para a ausência dos outros Deputados.

Eu acho que um tema de vital importância para Mato Grosso, principalmente num momento desse, em que Mato Grosso está passando, pela situação que está o setor madeireiro, a questão ambiental, eu acho que esta Casa deveria ser a mais presente para discutir esses temas. Por isso quero reforçar os parabéns à Deputada Verinha Araújo e ao Deputado Ságua também presente.

Quero ressaltar a presença do Governo Federal; da Casa Civil; do Ministério do Transporte; Governo Estadual; a Márcia Vandoni, minha amiga; todos os senhores aqui, o Leonel, do INCRA.

Quero dizer também que estou falando aqui em nome do FORMAD-Fórum Mato-grossense de Meio Ambiente e Desenvolvimento e também do Consórcio Sócio-Ambiental que inclui um conjunto de entidades de Mato Grosso e do Pará, que vou falar em nome delas mais na frente, que vem construindo junto com o governo esse plano.

De início, quero falar sobre alguns pontos que eu acho que são os mitos, que sempre tem tentado ser criado aí e que é importante colocar: o primeiro deles é que as organizações da sociedade, as ONGs ambientalistas, especificamente, são contra essa pavimentação. Não são contra essa pavimentação, nós somos a favor da pavimentação desde que algumas condicionantes sejam cumpridas, cuja maioria delas estar nesse plano que está sendo construído, todos ainda não, mas a maioria delas.

Então, eu acho que é importante colocar esse primeiro. Por quê? Para que não se repita simplesmente se for construída somente a pavimentação, para que não se repita o que aconteceu com outras estradas da Amazônica, como, por exemplo, a BR-364, Cuiabá/Porto Velho, que houve um processo de desmatamento e continua havendo vinte anos depois um processo de desmatamento fantástico sem trazer riqueza. O problema é esse, há um processo de desmatamento e não há um processo de acumulação de riqueza da sociedade, alguns setores como os madeireiros, os grileiros acumulam a grande maioria das riquezas e não é distribuída para a sociedade. Daí a nossa preocupação, de que essa estrada não repita esse modelo. E também pelo fato de ser uma estrada que atravessa o coração da Amazônia, seria uma estrada diferente de todas as estradas que são ou foram construídas no planeta. Então, eu acho que isso é uma questão importante.

O segundo mito que eu acho que é importante tentar desmistificar é que as ONGs não querem a presença do Estado, as ONGs estão defendendo outros interesses que não os interesses do Estado e da sociedade brasileira. A principal reivindicação das ONGs é a presença do Estado na região, porque a presença do Estado é que vai viabilizar essas condicionantes, a presença do Estado

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

é que pode evitar essas desigualdades na apropriação dos recursos naturais, é a presença do Estado que vai garantir os serviços básicos para a população na região, é a presença do Estado que vai trazer a segurança para as populações que hoje estão em sua grande maioria na mão dos grileiros e dos pistoleiros na região.

Então, as ONGs são a favor da presença do Estado brasileiro na região. Explicitando, desfazer esse mito de que tem sido criado aí, de quem não tem resposta para dar, de quem não tem capacidade de entrar no debate de que as ONGs estariam defendendo outros interesses que não os interesses do Estado e da sociedade brasileira.

O terceiro mito que eu acho que é importante colocar, de que são organizações brasileiras, organizações nacionais, eu vou lá na frente colocar a lista de organizações tanto do Fórum Mato-grossense de Meio Ambiente quanto do Consórcio da BR-163 sustentável da sociedade, que são organizações brasileiras e não organizações internacionais. Então, acho que esse é um ponto importante que tem que ser clarificado inicialmente para que nós possamos contextualizar e dar sequência ao nosso debate, as nossas colocações.

Eu vou passar alguns eslaides, alguns mais rápidos, outros mais detalhados, no sentido de que possamos, mais rápido possível, entrar no debate sem querer alongar.

Isso já foi colocado. É só para poder localizar a obra, onde está colocada. E 30% da área de floresta foram desmatadas até 2003.

Eu quero dizer também - será dito na frente - que só o anúncio da estrada já contribuiu para o incremento do processo de desmatamento e grilagem na região. Ou seja, as previsões de desmatamento para os próximos dez anos já aconteceram em 2003, só com o anúncio da estrada que nós estamos considerando a partir de 1999, quando foi anunciada pela segunda vez pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso, na cidade de Sinop.

Então, nós reconhecemos a importância da estrada, que é um importante eixo de integração. Ela tem um papel importante na redução dos custos de fretes para o agronegócio de Mato Grosso e para o Fórum Industrial de Manaus também, e melhoria nas condições de transportes locais.

Eu acho que são importantes fatos a serem ressaltados.

Agora, também, com o que estamos preocupados, quais são os impactos, qual é o fantasma da estrada, da pavimentação? O desmatamento descontrolado, acirramento da grilagem nos conflitos fundiários, saque dos recursos naturais, pressão sobre as unidades de conservação, aumento populacional desorganizado, reprodução e agravamento das desigualdades sociais, que implicam num alto custo e risco social e ambiental.

Como falei, já houve uma antecipação dos danos ambientais. Já temos uma taxa de desmatamento na região de Novo Progresso de 1,16% em média ao ano, chegando esse número em 2003 a 2% já.

O valor é seis vezes maior para a região de Novo Progresso do que a região como um todo nos últimos quatro anos, quando foi dado o primeiro anúncio da pavimentação da estrada. Então, tem um impacto efetivo.

Esse aí é um gráfico do crescimento do desmatamento na região de Novo Progresso nos últimos anos. Está com quase 2% na taxa de desmatamento de 2003.

Na realidade, o que nós estamos estudando é uma proposta que vamos fazer depois, ou seja, qual seria a projeção de desmatamento se não fosse pavimentada a estrada? E nós estamos trabalhando com dois cenários, um que é se o Governo efetivamente conseguir implementar esse plano BR-163 sustentável, que é o gráfico do meio com relação a desmatamento, e se ele não conseguir, o cenário sem governança. Se o governo não conseguir o desmatamento aumenta para

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

uma faixa de 30% da região em 2026, 19% com governança e 13% se não fosse pavimentada a estrada.

O que nós queremos ressaltar com isso é a importância da presença do Estado, a importância de que todas essas propostas sejam efetivamente implementadas.

Então, como falei, são dois fatores chaves para minimizar os impactos negativos na região: um é esse, que é o fortalecimento da presença do Estado com o conjunto de programas governamentais; e outro, que eu acho que está faltando dar, que é o fortalecimento do diálogo e a articulação com os segmentos da sociedade locais.

Tem que separar o joio do trigo. Quem é bandido tem que ser tratado como bandido, mas têm vários segmentos da sociedade que estão na região e precisam ser ouvidos, ser incorporados ao desenho das propostas e das alternativas de desenvolvimento.

Isso já tem sido feito, através das consultas, mas deve ser aprofundado para que possa ser ampliada essa discussão.

Então, tem as demandas de propostas do consórcio, de que vou falar agora.

A principal é o desenvolvimento sustentável para todos, para que o desenvolvimento seja apropriado por alguns setores da sociedade, fazendeiros, agricultores, madeireiros, comerciantes, ribeirinhos, extrativistas, índios, população urbana, todos. E possível? É. Daí a nossa importância em reforçar a necessidade da governança na região, planejamento, investimento do Governo, uma sociedade civil forte e organizada, como colocou também o Johannes aqui no plano. Ou seja, essa presença do Estado, na região, é importante ressaltar, deve acontecer com um fortalecimento e a organização da sociedade local.

Esse trabalho do consórcio ambiental, que vimos falando, e o FORMAD é uma das organizações dessa coordenação, já vem se dando desde 2001. Nós já fizemos diversos documentos, já fizemos diversas reuniões, isso é só um painel rápido. Reunião em Sinop, reunião que participaram com a Ministra Marina Silva, o Ministro Ciro Gomes, o Governador do Estado, diversos Deputados, como falou a Deputada Verinha Araújo. A Deputada Verinha Araújo esteve lá também.

Tivemos outra reunião em Santarém do mesmo porte. Tivemos um outro conjunto de reuniões, inclusive uma reunião recente, em Lucas do Rio Verde, quando foi feita uma avaliação dessa versão atual, do plano de desenvolvimento sustentável.

Então, é um processo que está acontecendo. E esse processo de organização da sociedade culminou com a formalização desse consórcio socioambiental da BR-163, que congrega esse conjunto de entidades.

É importante colocar que esse consórcio está organizado em vários pólos, ou seja, não é uma coisa de Cuiabá, de Mato Grosso, mas tem pólo do Portal da Amazônia, que é ao norte de Mato Grosso, no Pará; tem o pólo da BR-163, Transamazônica, Baixa Amazônia; pólo Xingu e pólo da região centro-norte. Ou seja, o consórcio ambiental está estruturado ao longo de toda a estrada, com organizações da sociedade, ao longo de toda a estrada.

São as instituições que compõem esse consórcio, ressaltando algumas delas, como, por exemplo, o GTA, que é um Grupo de Trabalho Amazônico, que é um dos coordenadores que tem mais de 400 organizações que são filiadas a ele.

Então, o Fórum Mato-grossense de Meio Ambiente e Desenvolvimento - FORMAD tem 35 organizações que são filiadas a ele. Esse número de organizações se desdobra num número maior, muito maior de organizações. E são todas organizações brasileiras, são todas organizações nacionais da sociedade, sejam organizações sociais, sejam organizações ambientais.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Esse é o processo de construção de decisão, identificação e mobilização dos atores sociais, encontros em workshops locais, em workshops regionais e seminários regionais, que foram feitos em consolidação das propostas para encaminhar e interagir com o Plano BR-163 Sustentável do Governo, ou seja, tem todo um processo que está acontecendo e que tem sido muito rico, tanto por parte da sociedade quanto por parte do Governo que tem dialogado, que tem interagido.

Dentro desse processo tem algumas questões que para nós são fundamentais, com relação ao Ordenamento Territorial: Frear a grilagem de terras públicas; criar e consolidar áreas protegidas, muitas dessas questões já fazem parte e foram colocadas na apresentação anterior. Mas acho que é importante podermos ressaltar, garantir a estruturação e consolidação de assentamentos existentes; Serviços básicos em áreas urbanas; Fomento à segurança alimentar; Apoio e crédito para cadeias produtivas sustentáveis e direitos humanos; Participação efetiva da sociedade local na implementação do Plano BR-163 Sustentável.

Isso é uma coisa que eu acho importante ressaltar. Nós acreditamos que o sucesso desse Plano está muito vinculado à capacidade da sociedade estar junto com o Governo na implementação do Plano. Eu acho que isso é importante que possamos garantir essa participação efetiva na implementação do Plano, porque sabemos que o Governo tem muitas ingerências... São 13 Ministérios que estão envolvidos aí, alguns mais comprometidos, outros menos, mas é importante a sociedade estar presente nisso.

Algumas observações que temos discutido com o Governo: Aumentar o grau de articulação com a sociedade local. E muitas ações propostas ainda estão muito genéricas e carecem de mecanismo de implementação e indicadores de acompanhamento, isso, dentro desse processo, é importante a gente detalhar e poder estar discutindo para garantir o processo do plano.

Esse é o último ponto da apresentação, é uma proposta que foi desenvolvida por nós, e ainda fizemos algumas apresentações lá em Brasília, mas ainda vamos apresentar o GTI. É uma proposta de uma análise econômica da região, onde nós estamos desenvolvendo uma análise econômica e social da pavimentação, onde é feita uma valoração ambiental dos benefícios da pavimentação, é feita uma valoração ambiental dos eventuais impactos da pavimentação, feita uma comparação e estamos recomendando algumas propostas.

Esse trabalho foi feito, originalmente, antes de saírem os dados do IME, são outros números que foram colocados, mas são colocados aqui a título de propostas. Já fizemos uma atualização com relação aos dados do IME, são muitos mais favoráveis a proposta que nós estamos colocando, mas ainda vamos conversar com o IME para poder compatibilizar esses dados. Mas, de qualquer forma, é uma proposta que estamos aí colocando.

Então, avaliar os custos e benefícios sociais da pavimentação, avaliar os custos ambientais e propor mecanismos de mitigação e compensação dos dados.

Aí são as bases, análises de custo/benefício, os custos da estrada são desse gráfico tracejado, eles são grandes e caem quando termina a estrada e continua um custo de manutenção constante.

As economias, os benefícios, eles são crescentes no início e continuam crescendo na medida que a produção de soja está sendo os benefícios da redução de custo dos transportes da pavimentação.

São números do estudo, como nós estamos com o tempo reduzido, o que eu proponho, Johannes, é que a gente possa ter em outros momentos, lá em Brasília, e aqui também, Deputada Verinha Araújo, para podermos trabalhar especificamente em cima desse estudo com esses números, sem essa pressão do tempo. Então, são os números do estudo.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Os dois cenários com governância e sem governância, há um cálculo dos benefícios, que são os benefícios privados da redução do custo do transporte de soja e os custos sociais. Ou seja, se calcula custos e benefícios, inclusive os custos ambientais.

E se propõem estratégias para financiar a governância e a mitigação dos danos. São dois conjuntos, mecanismo de compensação dos danos ambientais, transferência de parte do benefício privado. Qual é a proposta específica, é uma taxa do pedágio da rodovia. Ou seja, que parte do pedágio da rodovia, nós fizemos uma simulação aí do custo de dois dólares, ser utilizada para mitigação de custos ambientais e sociais na região. Essa é uma das propostas, uma das fontes de recursos e a outra é a mobilização da disposição a pagar nacional e internacional para minimizar o desmatamento da região Amazônica. Tem muita gente, inclusive organismos internacionais que dizem: olha, vocês tem que reduzir os desmatamentos da Amazônia. E nós que temos conversado, que temos trabalhado na região, muitos produtores, muitos proprietários locais falam assim: olha, se esse pessoal quer que a gente desmate menos, então eles têm que pagar de alguma forma para que essa renda, a qual nós estamos renunciando para que possamos ter uma compensação de renda. Então, existe a discussão, a proposta de que sejam discutidos quais os mecanismos efetivos que possam internalizar esses recursos e se garanta um equilíbrio econômico, social e ambiental na região.

É uma discussão que colocada, claro que isso vai ter que ser avaliado, aprofundado e detalhado, mas a proposta por enquanto é do mecanismo em si, e não dos valores ou dos detalhes.

Aí detalha um pouco a taxa de sustentabilidade.

Nós fizemos uma simulação de quanto seria arrecadado com uma taxa de valor de dois dólares do pedágio, quanto seria a arrecadação e como seriam utilizados esses recursos. É uma explicação do cálculo, mas que nós poderemos depois detalhar isso.

Então, é basicamente essa proposta, que é uma proposta que estamos construindo que estamos querendo trazer para contribuir com a discussão. E que essa proposta possa ser avaliada e internalizada no plano de desenvolvimento sustentável da BR-163.

Eu quero aqui, Deputada Verinha Araújo, entregar as nossas considerações sobre o plano, que já foi entregue ao GTI. E, também, entregar esse estudo à Assembleia Legislativa, para ficar de posse, e nos colocar à disposição da Assembleia Legislativa, de toda sociedade, de todos aqui presentes no sentido de podermos discutir e continuar buscando uma solução que garanta a sustentabilidade social, econômica e ambiental dessa região. Muito obrigado (PALMAS).

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Pedimos que as autoridades que compunham a Mesa retornem para que possamos dar início aos debates.

Queremos aqui agradecer a presença do Dr. Zildo Fortes, que representa a OAB. Ele está ou já se retirou? (PAUSA).

Nós vamos ter exatamente 53 minutos para fazermos o debate. A Sessão Ordinária começa às 17:00 horas. Então, nós vamos ter um tempo razoável. Eu peço que aqueles que queiram fazer perguntas, que os façam em um tempo de três minutos. Se for preciso, nós concederemos cinco minutos.

Está inscrita a Srª Stanley Lima, que é estudante da UNIVAG.

A SRª STANEY LIMA - Boa-tarde!

Eu quero saber se todos os estudos ambientais já foram feitos? Qual é o prazo para conclusão da obra, da rodovia, da BR? Se o recurso já foi liberado? E se tem só iniciativa federal, ou se tem iniciativa privada também nos consórcios.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Agora, a Mesa pode responder.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

O SR. JOSÉ ROQUE NUNES MARQUES - Bom, os estudos ambientais tiveram início em 2002, o EIA/RIMA. No ano passado nós realizamos audiências públicas para recebermos a licença prévia. O IBAMA solicitou uma complementação dos estudos, que já foram feitos, foram realizados e entregues pelo Governo de Mato Grosso, no trecho mato-grossense. Portanto, e isso já faz um mês, a nossa expectativa é que a licença prévia, na medida que cumprimos todas as etapas do processo, deva sair nos próximos dias, digamos assim.

Embora a licença prévia esteja próxima a sair, os estudos, os PBAs, que são os Planos Básicos Ambientais, como houve uma antecipação dos termos de referência, eles já estão praticamente prontos também, ou seja, o PBA é pré-condição para a licença de instalação. Então, essa questão do ponto de vista formal do cumprimento dos prazos para a licença prévia, licença de instalação e depois licença de operação realmente já fez parte das nossas preocupações, mas hoje não faz mais. Então, os estudos todos estão prontos, foram elaborados, analisados criteriosamente pelo IBAMA, realizadas audiências públicas, etc.

Em relação à concessão, o que o estudo de viabilidade técnica econômica identificou é que há possibilidade de uma empresa, de proposta específica, considerando os estudos, os parâmetros, as condições colocadas no edital, alguém ou uma empresa com esse propósito específico de concorrer, ganhando e cumprido os prazos, não há investimentos públicos, como é o caso, ou seja, é totalmente da iniciativa privada.

Só uma informação que eu acabei não passando é que esse estudo de viabilidade técnico-econômico demonstra que o equilíbrio econômico, ou seja, a lucratividade começa a partir do décimo ano de investimento. Ou seja, ele faz um investimento, há todo um prazo de maturação, complementação e aí a empresa começa, dentro daqueles percentuais que foram citados aí de taxa de administração e etc, a partir do décimo ano, embora os investimentos aconteçam até o vigésimo quinto ano, porque, por incrível que pareça, a manutenção também é grande, investimento inicial de um bilhão, mais um bilhão e setecentos ao longo dos 25 anos de manutenção.

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Com a palavra o Deputado Ságuas.

O SR. SÁGUAS - Quero cumprimentar a Deputada Verinha Araújo e parabenizá-la por esta audiência, cumprimentar os representantes do Ministério dos Transportes e da Casa Civil, cumprimentar o Sérgio Guimarães, representando o FORMAD, cumprimentar a todos e todas presentes, o Sr. Raimundo, do INCRA, que veio de Brasília, Diretor Nacional do INCRA, o Sr. Leonel Wolfhart, o Sr. Paulo Vilela, da Delegacia Agricultura, enfim, cumprimentar a todos e a todas.

Deputada Verinha Araújo, Vossa Excelência estava naquele dia lá no Hotel Eldorado quando o Lula, na campanha, esteve aqui em Cuiabá e houve uma pergunta a ele: “Lula, se você for eleito Presidente da República, quais são seus planos para a BR-163?” Na hora eu até fiquei meio gelado e falei assim: Puxa, rodando o País todo, como que ele vai lembrar que a BR-163 é Cuiabá/Santarém? A pergunta poderia ter sido mais facilitada um pouco.

Aí ele: “Oh, minha querida ...” - para a repórter - “... essa é a quarta eleição para Presidente que eu disputo. E todas as vezes que eu vou a Santarém... Em todas as campanhas, eu passei em Santarém. E todas as vezes que eu fui a Santarém, lá o conjunto da sociedade de Santarém organizada reivindicava que eu fosse até o Marco Zero da rodovia para assumir o compromisso do asfaltamento da BR-163. Eu nunca fui! E dessa vez eu já passei lá, nesta campanha, e não fui novamente no Marco Zero assumir esse compromisso. Eu garanto com todas as minhas... Eu assumo esse compromisso aqui com vocês, assim como assumi em Santarém, que se eleito for, eu vou encomendar um estudo detalhado da importância da viabilidade dessa rodovia, da BR-163. Se esse estudo mostrar a viabilidade, a importância dessa rodovia para o desenvolvimento sustentado dos

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Estados de Mato Grosso, do Pará, e, obviamente de outros Estados vizinhos, com certeza, eu irei trabalhar para viabilizar que esse projeto seja concretizado.”

Então, eu fico orgulhoso por ser do Partido dos Trabalhadores e de saber que ele teve toda essa ponderação em plena campanha, que ele pode assumir aquele compromisso de falar: “Não, eu vou asfaltar.” Porque os Presidentes anteriores, os outros três que haviam disputados com ele e o que estava disputando, naquele momento, assumiram o compromisso de asfaltar, e não asfaltaram.

Então, ficamos contentes em saber que já está em fase final a elaboração desse estudo. E um estudo que envolve Ministério e órgãos do Governo em torno de 20 órgãos aí. As ONGs, as entidades ambientalistas do Estado de Mato Grosso, do Pará e do Brasil também estão participando desse processo. Está aí o Sérgio à frente desse trabalho fazendo esse estudo, elaborando esse estudo. Então, podemos perceber que é um plano bastante detalhado e, com certeza, irá beneficiar significativamente as populações dessas regiões.

O nosso representante do Ministério dos Transportes, Roque, colocou claramente aqui a ausência do Estado nessas regiões que pode provocar danos muito maiores que é a presença - o Sérgio colocou também - da governança. Eu que sou Deputado ligado ao noroeste, ao nortão, viajo com uma certa frequência para aquela região de Guarantã, e, na última viagem minha, peguei um jornalzinho lá do Pará, que dizia sobre algumas denúncias de propriedades. Esse jornal, até peguei em Terra Nova do Norte, as pessoas mostravam que tinha algumas propriedades no sul do Pará que passavam de um milhão de hectares, griladas da União, de cem mil hectares, assim eram muitas, mas havia algumas acima de um milhão de hectares. E eu pude perceber também que nesse último ano, com essa ação forte do INCRA, com a questão do georreferenciamento, eles começaram a lotear essas áreas lá. Essas áreas muito grandes foram loteadas em dez mil hectares, em cinco mil hectares. E as áreas que eram de cem mil hectares lotearam em mil hectares.

Então, está tendo uma avalanche muito grande de pessoas, saindo de Sinop para cima, de Nova Santa Helena, de Terra Nova do Norte, indo para o sul do Pará, Castelo dos Sonhos, indo também para Novo Progresso. Da minha região, tem gente indo para lá, porque existe terra e tal. Eu pergunto: tem documento? Não! Mas o cara já está de posse há muito tempo, enfim... Então, esses grileiros, grandes latifundiários, já estão começando a se preocupar e já estão fazendo essa divisão das áreas e vendendo até. Então, temos certeza de que a presença do Estado, que esse projeto trabalhado como ele vai ser, não somente de asfaltamento da rodovia, mas de desenvolvimento sustentável, que leve em consideração a questão ambiental, a questão social, a questão da inclusão social, com certeza, será um projeto de desenvolvimento, de fato, não só para Mato Grosso, para o norte de Mato Grosso, mas para o sul do Pará também, e vai facilitar a vida de outras pessoas, a comercialização para o Nordeste e também facilitar o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus.

Então, eu acredito que é um projeto importante para o Brasil, é um projeto nacional. Obviamente, o Governo Federal não tem condições de bancar esse projeto. E nós, que sempre criticamos em outras épocas, a privatização de rodovias, mas aquelas rodovias que até o Roque já fez questão de frisar... Essa aí, não! Essa vai ter que ser construída. Mas vimos várias privatizações de rodovias que já eram asfaltadas, que foram recapeadas, sinalizadas e entregues à iniciativa privada para explorar. Desse jeito até eu queria! Então, isso que nós contestávamos, isso que nós protestávamos! Hoje, não! Se nós temos a possibilidade de pegar uma rodovia nas condições que foi colocado e nas condições que sabemos que ela existe, que são, de fato, como foi colocado nas fotografias, aí sim, nós concordamos uma vez que sabemos que a União sozinha não suporta bancar todo esse custo dessa rodovia. E eu acredito que essa parceria com a iniciativa

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

privada, envolvendo o Governo, obviamente, os Governos Estaduais e o Governo Federal, nós haveremos de ter essa garantia do desenvolvimento dessa região, de fato, sustentável, que tanto se fala em discurso e muitas vezes não se consegue, de fato, que esse desenvolvimento seja sustentável.

Eram essas as minhas colocações. Muito obrigado, Deputada (PALMAS).

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Muito obrigada, Deputado.

Nós queríamos aqui anunciar a presença, nas galerias, do Prefeito de Juruena, Bernardo Crozetta; do Vereador Raimundo da Silva, de Juruena; do Sr. Darci Vieira Lopes, ex-vice-Prefeito, de Juruena.

Está inscrito agora, o Sr. Roberto Loureiro, assessor do Deputado João Malheiros.

O SR. ROBERTO LOUREIRO - Boa-tarde a todos!

Deputada Verinha Araújo, parabéns pela iniciativa.

Nós sabemos a importância que é para Mato Grosso a Cuiabá/Santarém. Antes da explanação já tínhamos conhecimento, e confirma agora, que a estrada tem marco zero em Nova Mutum e sabemos que o impacto em Cuiabá vai ser grande, tão grande que essa reunião está acontecendo aqui.

E esse vale de Cuiabá, que eu gosto de chamar de vale do esquecidos, Rosário, Nobres, Acorizal, Jangada, a estrada vai passar por aí e parece que não vai ter nenhuma ação de Governo para contemplar esses municípios que também vão ser impactados pela obra.

Eu gostaria de perguntar se há algum programa para atender esses municípios, em função da obra, ou se ele vai continuar como está sendo hoje, o vale dos esquecidos?

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - O senhor pode responder.

O SR. ROBERTO LOUREIRO - Também gostaria de saber sobre o pedágio, por que tem tantos postos em Mato Grosso e só dois ou três no Pará? Se essa distribuição tem alguma razão?

O SR. JOSÉ ROQUE NUNES MARQUES - Posso responder isso logo?

Não, não, é o inverso. O pedagiamento se dá na fase de cento e trinta quilômetros, então, nessa distribuição, é mais ou menos igualitário. Quando eu falei dois, são dois entre Rurópolis e Santarém, que foram dois incluídos nessa ampliação da estrada, porque se pensou, inicialmente, Rurópolis/Miritituba, mas há uma decisão de governo que deveria chegar a Santarém, porque liga dois pólos importantes.

Com relação ao trecho, antes de falar da questão do Plano de Desenvolvimento, a expectativa nossa é que com os recursos que são liberados do Orçamento Geral da União, possamos já intervir nessa região do trecho até Nova Mutum, ou seja, até não teria muito sentido ter uma estrada em boas condições em determinado ponto e em outros em condições bastante precárias. Então, o Orçamento Geral da União deverá vir com recursos, tem uma questão complexa que envolve pedagiamento nos trechos onde há uma concentração urbana muito grande, porque aí as pessoas seriam obrigadas a pagar o pedagiamento. Então, há todo um estudo técnico, no qual eu confesso que não sou um experto, mas garanto porque é exatamente o inverso. Ou seja, para não causar um custo maior exatamente a essa população na medida em que estão começando a passar por um processo, eu não sei, de conurbação, vamos dizer assim, na medida em que se trata de uma região muito próxima, onde os limites urbanos estão muito próximos...

O SR. ROBERTO LOUREIRO - Mas os estudo do impacto não poderia contemplar essa região, impacto ambiental, porque aqui vai ser impactado, certamente.

O SR. JOSÉ ROQUE NUNES MARQUES - O estudo de impacto ambiental pega as novas áreas de pavimentação, porque como esse trecho foi pavimentado antes mesmo das

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

exigências legais, ele não incluía essa área, embora não há dificuldade nenhuma porque o estudo de impacto ambiental pega uma área, mas área de influência também é incluída no próprio estudo.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Agora passarei a palavra ao Sr. Johannes Eck para responder a pergunta do Roberto Loureiro.

O SR. JOHANNES ECK - Esse é um dilema, onde passa a linha divisória da nossa área de abrangência do plano. Realmente nós tivemos essa preocupação, sabemos que parando ali, daí um quilômetro depois não é o caso de ser abandonada a região, mas tínhamos que estabelecer essa linha de corte.

Agora, eu queria também dizer o seguinte e vou citar um exemplo concreto. O Ministério da Saúde, apesar de estar trabalhando conosco, de ter ajudado a definir essa área de abrangência, no seu planejamento, ele estabeleceu medidas que vão atingir a cidade de Cuiabá, porque está dentro de uma lógica de estruturação do sistema, onde cabem determinados equipamentos mais sofisticados, em cidades maiores. Então ele já se antecipou e está fazendo esse seu planejamento no sentido de tanto atender a área de abrangência quanto complementar o seu planejamento para fora da área de abrangência, de tal sorte que o atendimento a se dar na área de abrangência seja o melhor possível. Ou seja, ele já antecipou, já estão inseridos no seu planejamento novos equipamentos aqui para Cuiabá.

E nós temos orientado os demais Ministérios para que também atuem dessa forma. Que um investimento que se faça a partir de uma determinada localidade não traga conseqüências e problemas de sustentabilidade a uma distância pequena que seja.

Então, esse caso concreto do Ministério da Saúde é um dos métodos como nós estamos trabalhando, onde orientamos que o Ministério, além da área de abrangência do plano, se incorpore em seu planejamento outras medidas que façam com que essas atividades sejam sustentáveis, principalmente na vizinhança dessa área de influência.

O SR. ROBERTO LOUREIRO - Quero dar só mais uma palavra.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - O senhor pode usar o microfone aqui à direita. As inscrições continuam abertas, ainda, para quem queira se inscrever.

O SR. ROBERTO LOUREIRO - É que nós conhecemos a região profundamente. E sabemos que o calcário que atinge toda essa região é produzido em Nobres. E não conseguimos ver como que Nobres fica fora desse processo. Porque toda parte de correção de solo que vai ser feito ao longo da Santarém, provavelmente vai nascer em Nobres. E esse pedaço está excluído. Não sei como que funciona isso. Como foi determinado esse marco zero, quais são os parâmetros que levaram a escolher Nova Mutum e não Nobres. Até porque eu vejo como um grande provedor, grande provedor de todo processo de desenvolvimento da região na parte de agricultura. Acho que isso devia ser levado em consideração.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Muito bem, o senhor tem dois minutos para responder.

O SR. JOHANNES ECK - Não vou usar os dois minutos, não. Eu vou levar... Não vou poder responder, mas vou levar para avaliarmos no grupo.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - O próximo inscrito é o Sr. Afrânio Cleber de Araújo, que é médico.

O SR. AFRÂNIO CLEBER ARAÚJO - Eu até quero colocar, dá para pegar o mote no que o companheiro acabou de questionar aqui, de que não precisa ir ao calcário, não. Se você criar um índice, número de pastéis vendidos em Jangada para caminhoneiro, números de banhos que se paga em impostos ao longo de trajeto, de refeições, ou outros indicadores menos indicáveis para serem falados aqui e que são coisas bem presentes na nossa região, porque todos nós

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

sabemos que essas regiões da Baixada Cuiabana, cacerense, regiões históricas, que foram à fronteira oeste, que tanto serviram ao país na afirmação do espaço nacional, hoje elas vivem uma realidade que nós precisaríamos mais de cultura, de turismo, precisaríamos muito mais disso que o Sérgio Guimarães havia colocado, de cobrar. Quer dizer, nós vamos preservar o Pantanal, vamos preservar a Amazônia? Isso é importante par o mundo e para nós mesmos? Mas existe um custo. E o mundo precisava socializar esse custo conosco. E temos muito para oferecer ao mundo. Temos natureza e talvez seja um dos poucos locais na face da terra que tenhamos natureza e história em abundância. São quase trezentos anos de história, da construção do mundo novo e tem muita natureza aqui, tem uma biodiversidade que não existe talvez no mundo.

Mas eu estava só colocando isso para dizer o seguinte: Que me preocupa muito o cenário de realidade. Nós projetamos cenários, fazemos parte dos estudos. É a construção do futuro. É pensar os futuros possíveis. Mas existe um cenário que é o de agora, o do presente. E esse cenário me assusta porque é como se nós precisássemos rolar uma pedra morro abaixo, uma roda, uma pedra redonda, para construirmos uma estrada. E que essa estrada fosse boa para todo mundo, para que nós pudéssemos descer o morro e buscar a água em uma fonte de água pura e cristalina lá embaixo. E que tanto os grandes, quanto os pequenos; tanto os ricos, quanto os pobres, precisassem dessa estrada. No entanto, essa pedra poderia rolar solta, chegar ao pé do morro e continuar rolando, por inércia, por mais algum tempo e destruir muito mais floresta, ou alguma floresta importante que tivesse lá. Talvez, uma floresta de transição, já que se destruiu tanto em Mato Grosso floresta de transição. Ou, talvez, destruísse até a fonte de água, ou estragasse a mata ciliar da fonte e dali a alguns anos a fonte de água também estaria comprometida. Ou ela poderia descer lentamente, com algumas cordas e vários setores segurando essas cordas, e que nós pudéssemos modular a descida dessa pedra. A situação me parece muito essa.

Por que em uma Audiência como esta, na Capital, na Casa do Povo, na Casa Legislativa, tão poderosa, com um orçamento tão alto, tão estruturado, até com um canal de televisão, pois nós estamos ao vivo aqui, eu acho que no ano que vem vamos estar ao vivo em canal aberto, apenas a presença de dois Deputados do PT? E pior do que isso: Cadê a presença dos grandes produtores rurais? Ou dos grandes produtores de calcário, de Nobres, de cimento, dos madeireiros, ou, sei lá, quem tem interesse.

Parece-me, então, que existe uma coisa que é a mais complicada para a gente, que é o dado de realidade, porque não há dúvidas de que a força que impulsiona esse asfaltamento da BR-163, ou tapar os buracos da parte que já está asfaltada, é a força do poder econômico estruturado em Mato Grosso, baseado na derrubada de mata e baseado na monocultura do grão de soja, não é nem da soja, porque a soja tem cento e tantos produtos que podem sair dela - do grão de soja.

Há também interesses de outras grandes comunidades, mas é como se esse grupo de comunidade tentasse botar as cordas para segurar a pedra e talvez não conseguissem, porque botar uma cordinha e outra não vai conseguir segurar uma pedra muito grande. Teria que um conjunto de cordas muito grandes serem colocadas muito rapidamente, muito bem colocadas para segurar a decida dessa pedra.

Então, eu acho muito interessante quando vemos os relatórios, os levantamentos do Governo Federal, Transportes e Casa Civil, e o estudo apresentado pelo Sérgio Guimarães, parece que eles se encontram. Mas os atores da realidade em Mato Grosso e no Brasil vão estar realmente interessados?

Será que o grande produtor de soja e madeira vai estar interessado e vai estar levando em consideração essa série de questões e quesitos colocados?

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Essa é a nossa pergunta, esse é o nosso medo. Quer dizer, uma vez iniciada e uma vez terminada essa construção, o que vai ser?

Só para fechar, quero dizer que a Baixada Cuiabana passa por um processo um pouco mais complicado. Parece que estão criando uma barreira de isolamento de desenvolvimento para a nossa região, porque não só tem o marco zero em Nova Mutum, como tem também o marco zero em Rondonópolis para a ferrovia. Para quem não sabe, o Governador do Estado até hoje não assinou o documento da luta do fórum para que a ferrovia chegue em Cuiabá. Obviamente, há interesses econômicos por trás disso muito grandes.

E, infelizmente, a região, aos companheiros aqui que não sabem, a Baixada Cuiabana e talvez a Baixada Cacerense e algumas regiões do médio norte têm quarenta, quarenta e poucos por cento da população do Estado. Então, nós não estamos falando de pouca coisa. E é o berço histórico do avanço da fronteira oeste, onde se tem a história, a cultura, a tradição de Mato Grosso, é o início do Estado.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Obrigada.

O Rosalvo de Oliveira, que é do Ministério da Integração Nacional, pediu para se pronunciar.

Depois eu gostaria de fazer uma pergunta, e já peço para o Raimundo se preparar, que é sobre a questão fundiária no entorno da BR-163. Apesar de ela ter sido destacada aqui na questão do planejamento, mas eu sei que existe um projeto específico de todo um monitoramento da questão fundiária, regularização, que não inicia em Nova Mutum. Inicia-se a partir de Cuiabá. Ao contrário, do Marco Zero.

E aí, eu gostaria que você nos repassasse as informações mais recentes sobre esse monitoramento, como é que ele está? Porque eu lembro de ter ido lá só para lançar a pedra no Trevo, e não sei o que aconteceu depois disso. Se realmente já conseguiu iniciar alguma coisa, já de monitoramento, de georreferenciamento, de regularização em torno da BR-163.

O SR. ROSÁRIO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Meu nome é Rosário de Oliveira Júnior, do Ministério da Integração Nacional. E, no plano, nós temos a atribuição de coordenador o ordenamento territorial e fundiário.

Mas eu pedi a palavra, Deputada, para enfatizar uma questão que o Johannes colocou, mas que gostaria que tivesse presente isso. E o que é? É este plano, embora tenha a iniciativa do Governo Federal, no processo da sua elaboração, é uma iniciativa inovadora face aqui a rodovia, que é uma rodovia federal, e pelas características que ele tem, que o Governo Federal imprimiu a esse processo de elaboração, que é fazê-lo junto com o Governo Estadual, o Governo Municipal e a sociedade civil, vai implicar em dizer o quê? Que este é um plano de todos nós. Não é um plano do Governo Federal quando ele tiver sido concluído. Vai ser um plano do Governo Federal, do Governo Estadual, do Governo Municipal e da sociedade civil.

O que implica dizer o quê? Que todos esses três níveis de Governo, mais os atores sociais serão responsáveis pelo seu processo de implementação. E hoje, no Governo Federal, nós estamos fazendo o quê? Nós estamos nos organizando para cumprir a nossa parte no plano. Mas é importante enfatizar, o quê? Que o Governo Estadual, que os Governos Municipais e a sociedade civil, as ONGs, a universidade, enfim, todos os atores vivos da sociedade participam e não só, agora, nesse processo de finalização, como já vem participando nesse um ano, dois anos, mas também se organizam o quê? No seu processo de implementação, no seu processo de acompanhamento, vigilância, fiscalização, etc.

É tanto que, no plano, nós damos uma importância grande ao processo de gestão do plano. Então, dizer o seguinte: que o plano, embora a iniciativa seja do Governo Federal, ele é

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

um plano de todos nós. E se é um plano de todos nós, todos nós temos responsabilidade sobre ele, independente lá no futuro de que Governo seja ou esteja aonde. Então, é importante enfatizar essa característica desse plano de desenvolvimento regional.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Antes de passar à Mesa, nós vamos ouvir o Raimundo, que está aqui representando o INCRA.

O SR. RAIMUNDO EUDO DA SILVA - Boa-tarde, Deputada Verinha Araújo, em nome da qual saúdo todos os presentes.

Gostaria de colocar que as iniciativas com relação ao georreferenciamento na área de influência da BR-163, que resultaria e que vai resultar, com certeza, o Ordenamento Territorial, teve suas primeiras iniciativas no ano passado a partir de uma proposta apresentada pelo Instituto de Terras do Estado, depois nós tentamos contratar empresas no mercado e tivemos algumas dificuldades por questão dos parâmetros para a contratação. Para que pudéssemos superar esse problema e para que possamos avançar e este ano concluir todos esses trabalhos... Nós temos uma área no entorno da BR-163 como foi colocado aqui pelos expositores, o Dr. Johannes e também o colega do Ministério dos Transportes, nós vamos ter uma área de regularização fundiária com lotes que podem variar de cem hectares e com lotes que podem ser superiores a cem hectares. E nós estamos exatamente, neste momento, aguardando a aprovação das normas para que possamos operar.

Então, o INCRA recorreu ao IME - Instituto Militar de Engenharia, que já está contratado para prestar toda a consultoria para as superintendências. E na próxima semana, o Superintendente aqui de Mato Grosso, Dr. Leonel - que teve que sair por causa de um acidente com o filho há poucos instantes - estará em Brasília, segunda-feira e terça-feira, já em contato com os técnicos do INCRA, para que possamos discutir a proposta que foi elaborada pela Superintendência, porque nós temos uma série de problemas e o principal problema é o de preço.

O INCRA também contratou o Ministério do Exército, que já está com 12 equipes lá em Santarém. Na próxima semana vai estar colocando mais 48 equipes. O Exército vai fazer o georreferenciamento porque avaliamos que é preciso a presença do Exército para enfrentar a questão da grilagem, do desmatamento ilegal, da ocupação irregular de terras públicas. E também hoje está sendo discutido lá em Brasília, com o Ministério do Exército, a possibilidade do Exército também fazer esse trecho que vai aqui da Grande Cuiabá até Guarantã do Norte, até a fronteira com o Pará.

Então, as providências estão sendo tomadas, nós vamos fazer... O georreferenciamento é uma varredura e para isso precisamos discutir bem, por isso contratamos o IME que tem muita experiência e o exército com relação a preço e precisão que esse trabalho tem que ter, porque a Lei nº 10.267, de 2001, estabelece que tipo de equipamento, que tipo de precisão tem que ser feito. E não quer um georreferenciamento apenas para que possamos acumular dados para esse estudo e para viabilizar a questão do asfaltamento da BR-163. Mas, também, que possamos no futuro, nos anos seguintes, partir para certificação dos imóveis que forem regularizados e também dos assentamentos que estão em torno dessas propriedades.

No Estado de Mato Grosso nós temos uma situação um pouco diferente do Estado do Pará. No Estado do Pará as ocupações são maiores, as grilagens são maiores. No Mato Grosso nós temos uma ocupação irregular mais intensa no norte do Estado, como o Deputado colocou aqui. Mas é preciso uma intervenção fundiária rápida, precisa, para que nós possamos concluir o ordenamento territorial para que as pessoas possam produzir com segurança, possamos tratar grileiros, como disse o nosso companheiro, como grileiro, tratar as pessoas de bem como pessoas de bem e os produtores como produtores rurais.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Obrigada, Sr. Raimundo.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Então, para encerrar, vamos passar a palavra... Antes, quero anunciar a presença do Deputado Humberto Bosaipo, se quiser utilizar a palavra ainda está em tempo, nós temos quinze minutos para encarar a nossa Audiência Pública.

Vou passar a palavra, inicialmente, para o Sr. Sérgio Guimarães que representa o FORMAD, para que possa responder os questionamentos e fazer seu pronunciamento final.

O SR. SÉRGIO GUIMARÃES - Na realidade, eu já falei, mas quero mais uma vez ressaltar a importância dessa iniciativa, espero que possa se repetir, inclusive, Deputada Verinha Araújo, no sentido de sensibilizar, de buscar uma sensibilização maior de outros setores que não estiveram presentes aqui, inclusive, os Deputados da Casa que tiveram pouca presença aqui, é um tema muito importante, uma participação maior do Governo que, infelizmente, esteve aqui mas terminou não participando seu representante, dos setores diretamente envolvidos, que é o setor de agronegócio de Mato Grosso que é um dos principais interessados, para que a gente possa ampliar e aprofundar essa discussão.

Eu quero levantar dois pontos aqui, e acho que é importante colocar, que eu não coloquei na minha apresentação, que é uma coisa que nos preocupa:

Uma, é a vinculação da pavimentação da estrada com a execução do plano, ou seja, quais são os mecanismos que garantem essa vinculação. Porque os estudos de impacto ambiental, eles têm uma área muito restrita em comparação ao plano. Nós sabemos que os impactos indiretos vão além da área de estudo de impacto ambiental direto, que foi estudado conforme define a lei, etc. Então, os impactos indiretos vão além, os impactos indiretos vão aproximadamente na área prevista do próprio plano. Ou seja, quais são os mecanismos, Johannes que está coordenado, de garantia dessa vinculação entre a pavimentação e o plano? Por um lado pode sair a pavimentação e não sair o plano, e aí nós estamos no pior dos mundos. Essa é uma questão importante.

Eu quero fazer uma colocação aqui para o Roque com relação ao Ministério de Transporte. Foi incluída nos estudos de alternativas a possibilidade de uma ferrovia. Nós sabemos que a ferrovia... Daí eu quero discordar dele um pouco, quando falou que a predominância da rodovia no Brasil é pela vocação rodoviária do Brasil. Na realidade, a predominância é do *lobby* do rodoviarismo. O tipo de transporte no Brasil poderia ter uma outra matriz modal, com maior predominância da ferrovia, como é nos Estados Unidos, por exemplo, que traz um custo de transporte muito menor. Então, foi estudada alternativa da ferrovia, porque nós temos, por exemplo, o principal tipo de carga que é grãos, que é uma carga de baixo valor unitário em grandes extensões, cujo transporte mais indicado, inicialmente, pelo menos teoricamente, é a ferrovia. Então, foi colocado isso. Então, esses dois pontos: o estudo de alternativa modal e a vinculação entre o plano e a pavimentação.

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Antes de passar a palavra para os dois representantes, tanto da Casa Civil como do Ministério dos Transportes, eu vou conceder a palavra para um cidadão do plenário, Sr. Aurelino Levi, do Sindicato dos Economistas.

O SR. AURELINO LEVI - Boa-tarde, senhores!

Deputada Verinha Araújo, estou como Delegado da Associação dos Diplomados do Estado de Mato Grosso.

Só para saber dos senhores representantes do Ministério, porque nós aqui de Mato Grosso elaboramos um estudo com dezoito projetos, contemplando essa parte do impacto ambiental, essa parte de influência dos municípios até chegar no plano diretor. Isso nos anos de 2002 e 2003 e nós não tivemos, Deputado, nenhum retorno desse material. Foi para a Integração Nacional na mão do Sr. Gerente Júlio Melharanha, para a Ministra... Eu só gostaria de saber se vocês não vão se reportar a isso, ou se eu preciso mandar aqui para a Deputada e para vocês uma cópia desse material,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

porque foi um estudo feito com a nossa excelência de conhecimento do Estado, para dar um suporte, inclusive para vocês, nessa parte de licitação externa, nessa parte de preparação do cidadão e nessa modificação que eles vão ter posterior, vamos falar assim, à complementação desse trabalho com o pessoal da estrada. Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Antes eu queria reforçar a fala do Sr. Roberto Loureiro, porque ele tem razão. Na verdade, a BR-163 é Cuiabá-Santarém. Apesar da definição do marco zero em Nova Mutum, o impacto fundiário inicia aqui em Cuiabá, a partir de Cuiabá. Eu gostaria de saber de vocês podem levar essa discussão ao grupo de trabalho institucional, com a possibilidade de incluir, a partir de Cuiabá, a região de Rosário Oeste, Nobres, Jangada, que ficou fora do impacto ambiental disso tudo, se há essa possibilidade de incluir e de que fato poderia ser, já que a BR-163, apesar de que o escoamento é para o Pará, não vai deixar de ter um impacto aqui na Baixada Cuiabana, porque ainda vai continuar o deslocamento nesta região.

Então, eu gostaria que isso fosse considerado na audiência pública.

Com a palavra, o Sr. Johannes Eck. Depois, o Sr. Roque.

O SR. JOHANNES ECK - Aproveito e faço um comentário sobre as últimas falas. Sobre uma espécie de garantia da regulação do plano à pavimentação, eu acho que nós podemos ter como referência... Na verdade, o cronograma do plano, da sua finalização, da sua apresentação à sociedade, antecede o início das obras. Isso está comprovado. A expectativa é de em agosto apresentarmos um plano. E as obras vão ser iniciadas somente a partir de 2006.

No caso do Levi, acho que o Rosalvo até já resolveu, que fez... Bom, se foi entregue para o Júlio, certamente faz parte dos estudos que nós estamos considerando para finalização do plano. Eu fiz a minha anotação aqui e também vou conversar com o Júlio sobre isso.

Vamos, sim, levar em consideração a ampliação da área de abrangência do plano para incluir outras cidades. Agora, é evidente que nós, de qualquer forma, vamos sempre ter esse dilema de estabelecer linha de corte. E nós vimos aqui dois exemplos, do Ministério da Saúde e do próprio INCRA, que aproveitando do plano estendem suas políticas para além da sua área de abrangência. Mas nós vamos considerar e certamente nós vamos considerar também ou deixar muito mais claro no plano as relações das áreas limítrofes, incluídas dentro da área de abrangência com pólos e centros urbanos importantes nas suas proximidades.

Então, isso nós temos que deixar mais claro e, se for necessário, trazer a área de abrangência para esses centros urbanos mais importantes.

Como última fala, eu gostaria de aproveitar e agradecer a Deputada Verinha Araújo, o Deputado Ságua e o Deputado Humberto Bosaipo, que se juntou a nossa reunião, pela oportunidade de participarmos do debate nesta Casa. O nosso intuito é que esse debate seja, pelo menos, para melhorar os nossos - já conversamos isso com a Deputada um pouco antes - canais de comunicação, os nossos canais de informação para os Legislativos Estaduais. Sem dúvida há uma carência e nós precisamos melhorar isso no nosso trabalho, mas, de qualquer forma, Deputada, aprendemos mais essa.

Realmente é uma situação complicada esse esforço que nós estamos fazendo. Nós não tínhamos, ou não tínhamos num passado recente, uma experiência, uma referência que pudessemos copiar. Então, nós cometemos erros, esquecimentos e algumas falhas que procuramos corrigir no meio do caminho.

Muito obrigado. Eu falo em meu nome e em nome de todos os companheiros aqui do grupo de trabalho que estão aqui conosco e esperamos, em nova oportunidade, poder apresentar, aí sim, o plano já concluído para os senhores.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Por último, o Sr. José Roque Nunes, que é assessor especial do Ministro dos Transportes.

O SR. JOSÉ ROQUE NUNES MARQUES - Primeiramente quero concordar integralmente com a correção feita pelo Sérgio, quando me referi à vocação rodoviária.

Na verdade, trata-se muito mais de uma opção equivocada pelo setor rodoviário. Hoje 66% das nossas cargas passam por rodovias e as nossas rodovias não suportam essas cargas, daí o estado em que elas se encontram. As opções precisam se estabelecer. Não admito, num País com a malha hidrovial e com a condição que você tem de aproveitar naturalmente essas condições sem grandes intervenções e a hidrovial representar apenas 2% do volume de cargas. Eu quero dizer que isso é absolutamente insignificante.

No que diz respeito à BR-163 e ao estudo da possibilidade de ferrovia, certamente, eu não participei dessa viabilidade, mas ele foi feito pelo IME, com a condição que nós ainda não conseguimos nos desvencilhar é ainda o elevado custo da ferrovia. Em média, no Brasil, o quilômetro de ferrovia custa em torno de 900 mil dólares o quilômetro. Isso eleva de forma significativa, aliás, diga-se de passagem, esse é um número usado internacionalmente, ou seja, nós teríamos aí 1.669 quilômetros, multiplicados por, vamos arredondar, um milhão de dólares, daria uma quantia bastante significativa para você passar para a iniciativa privada. Precisava ter um retorno muito rápido.

Espero que a imprensa não esteja aqui, naturalmente está sendo transmitido ao vivo, mas o Ministério dos Transportes, o Governo Lula determinou - vou antecipar alguns estudos. Nós temos vários estudos de ferrovia no Ministério, desde a bioceânica, chegando até Antofagasta, a Transnordestina, o EIA/RIMA já foi elaborado, já estamos na fase de licença prévia, mas para se ter uma idéia, nós estamos também nos estudos do trem de alta velocidade, e, por favor, os brasilienses não entrem em Brasília e Goiânia... São Paulo e Rio de Janeiro, um trem que faria em 88 minutos. O volume de recurso chega - salvo engano - a 13 bilhões. É um custo muito elevado.

O que tem que ser feito, hoje, na área ferroviária, é melhorar as estruturas, o que eu falei na minha fala. Nós passamos de 400 vagões produzidos, anualmente, para 9 mil vagões produzidos este ano. Ou seja, o nosso objetivo mesmo dentro do Ministério é equilibrar essa balança. Nós não poderemos ser totalmente dependentes de rodovias. Cargas de baixo valor agregado precisam sair das rodovias, porque isso reduz o custo. É impossível o orçamento do Ministério ser quase todo consumido tapando buraco. Nós viramos profissionais vem tapa-buraco. Esperamos que os buracos virem notícia nacional para resolver esse problema. Isso passa por uma melhoria nas condições das ferrovias, passando pela hidrovial dentro dessa nova concepção de via navegável, melhorando todo o sistema. E, aí, sim, eu acho que vamos estar dando contribuição. Então, agradeço essa correção feita pelo Sérgio.

Para finalizar, eu gostaria de lembrar o momento mais importante da Audiência Pública que tivemos ao longo da BR-163, no processo de licenciamento ambiental, e aí eu diria que temos testemunhas.

Em Novo Progresso, um cidadão se considerando Presidente de um Sindicato qualquer lá, se levanta e faz duas perguntas:

Primeira delas, o que poderia impedir a pavimentação da estrada.

Segunda pergunta: se o INCRA iria regularizar terra até 2.500 hectares, que o limite constitucional, ou poderia ser superior.

Eu, inocentemente, comecei a responder da minha questão, dizendo que não tinha identificado nenhum segmento favorável. As ONGs estavam trabalhando conosco nos planos, participando das Audiências Públicas de forma bem ativa. E passei a palavra à moça do INCRA. E,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

sem perceber, eu tinha colocado a moça numa situação difícil. Por quê? Porque o cidadão lá, que representava, na verdade, os grileiros, que é esse que nós temos que separar, essa separação do joio do trigo, ela é ainda muito nova na instituição, começou a claudicar.

Quando eu percebi, eu tomei o telefone dela, e disse. Eu quero refazer a minha resposta. Eu tinha tido que não tinha identificado nada que pudesse atrapalhar a pavimentação dessa estrada. Tem, sim. Esse tipo de comportamento. Se acham que nós estamos aqui para construir uma estrada, para destruir a floresta, estão equivocados. Nós vamos chegar aqui, sim, com pavimentação para trazer a cidadania, melhorar as condições de vida das pessoas, reduzir as desigualdades sociais e prender os bandidos.

Então, é esse recado que eu quero deixar. Nós temos aqui pessoas altamente responsáveis no âmbito de todo o Ministério do Governo Lula. Eu mesmo participei de inúmeras reuniões, além do grupo - os senhores não imaginem que fique apenas neste grupo, que podemos chamar assim, nós mesmos, de baixo clero - de reuniões com os Ministros para se discutir inúmeras vezes a questão da BR-163 e sempre a questão da responsabilidade.

Nós temos uma responsabilidade ímpar de fazer diferente e vamos fazer diferente. Aqueles que imaginam que nós estamos buscando essa pavimentação para permitir a desordem ambiental na Amazônia estão equivocados, e isso nós vamos combater com cadeia. Agora, aqueles que imaginam que estamos levando desenvolvimento, nós vamos ajudar e trabalhar com eles. Como eu disse ao Sérgio, há muitos anos defendo a necessidade de utilizarmos instrumentos econômicos de valorização da floresta. Enquanto seguir um determinado caminho e for mais favorável do que manter a floresta em pé, as pessoas vão seguir esse caminho. Eu preciso dar, pelo menos, oportunidade para que essa balança seja equilibrada. Enquanto ela for desequilibrada, ela vai, infelizmente, contornar essa situação.

Então, nós temos esse compromisso, não só dos técnicos aqui, que são pessoas que saíram de suas casas, que se embrenharam, que pegaram malária, que estão lá no dia-a-dia. E, eu quero aqui externar aos amazônidas, as pessoas que nasceram no Amazonas, o meu eterno agradecimento a todos vocês. Muito obrigado pela oportunidade e, quero parabenizar a Deputada por este debate.

A SR^a PRESIDENTE (VERINHA ARAÚJO) - Quero agradecer a presença de vocês, por deslocarem de Brasília... Nós temos aqui vários representantes de vários Ministérios... Quero agradecer à Anelize, especialmente, da Casa Civil, que se prontificou assim que eu solicitei, para fazermos este debate aqui na Assembléia Legislativa de Mato Grosso. E quero dizer que esperamos que em outros momentos que o Grupo de Trabalho for realizar na região norte, não esqueçam de convidar a Assembléia Legislativa de Mato Grosso, porque o maior motivo de provocarmos esse debate aqui hoje foi de que em todas as audiências realizadas na região norte, nós não recebemos nenhum convite. Pelo menos eu, como Parlamentar, não fui convidada e quem sabe, se já tivéssemos participado, muitas das questões que hoje colocamos aqui poderiam já estar contempladas no plano de desenvolvimento da região, inclusive aquela que o Sr. Roberto Loureiro, que aqui representou o Deputado João Malheiros, levantou.

Eu não nasci em Cuiabá, mas hoje sou cuiabana de coração, fui vereadora e obtive a maior parte dos meus votos aqui e, realmente, nós vamos fazer de tudo para Cuiabá não ficar ilhada, não só com relação a BR-163, como em relação a FERRONORTE também (PALMAS). Essa tem que ser a nossa luta.

Para encerrar, eu vou oferecer a palavra ao Deputado Humberto Bosaipo, porque ele ouviu e o pouco que ele ouviu aqui, ele já deve ter sido provocado. Nós temos também a

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

presença do Deputado J. Barreto, não sei se assistiu ao jogo... (RISOS)...com certeza, fez falta aqui na nossa Sessão.

O SR. HUMBERTO BOSAIPO - Eu agradeço o oferecimento da palavra.

Quero dizer a Vossa Excelência que a maioria do Deputados, como eu, está reunida nas Comissões Técnicas da Casa. Eu pude acompanhar parte da Audiência Pública através do Canal 36, que é transmitido para toda Assembléia Legislativa.

Em primeiro lugar, eu quero dizer que Vossa Excelência está de parabéns por ter convocado esta Audiência Pública, com um tema tão importante como este. É uma pena que caiu numa quarta-feira, que é um dia onde as Comissões Técnicas aqui se reúnem e todos os Deputados estão envolvidos nas Comissões Técnicas, entre outros trabalhos.

Mas eu quero aqui - aproveitar a oportunidade que o representante do Ministério dos Transportes está aqui, Dr. Roque - fazer um agradecimento especial ao Ministro dos Transportes, quando da nossa ida de dezenove Parlamentares, inclusive, com a presença da ilustre Deputada, o Ministro nos recebeu com sua assessoria, juntamente, com o Governador do Estado, Blairo Maggi. E assim, num dia impróprio porque era ponto facultativo em Brasília, em virtude da reunião dos países árabes, mas o Ministro fez questão de receber a delegação de Deputados estaduais de Mato Grosso e dentre os assuntos que foram tratados, para mim, considero o mais importante, foi o asfaltamento da BR-158, a continuação do asfaltamento da BR-158.

Nós tivemos lá a presença do Senador Jonas Pinheiro, que é do meu partido PFL; da ilustre Senadora Serys que foi nossa colega aqui por três mandatos, que também está empenhada; dos Deputados Federais Welinton Fagundes e Ricarte de Freitas, enfim, de toda Bancada Federal.

Eu quero aqui externar que Vossa Excelência leve o agradecimento ao Ministro em nome desta Casa, em nome da Assembléia Legislativa!

Eu estava acompanhando, e gostaria de fazer uma indagação, mas já foi respondida pelo senhor, em relação ao georreferenciamento da BR-163, porque todos esses Projetos nós acompanhamentos, eu, particularmente, acredito no asfaltamento dessa BR, apesar de todas essas controvérsias, de EIA/RIMA, de questões ambientais, de questões orçamentárias, mas eu acredito no asfaltamento da BR-163, até porque foi palavra do Presidente da República, nós temos que confiar na palavra do Presidente da Nação. Mas o senhor respondeu a minha indagação, o meu questionamento que seria na questão do georreferenciamento, que se fosse aproveitado exatamente para depois fazer a legalização das áreas, inclusive das pessoas que já estão nas áreas, há uma preocupação muito grande nesse sentido, mas poderia fazer a indagação e o senhor respondeu a pergunta.

Quero dizer, Deputada, que esta Audiência Pública tem que ser repetida, esse canal que o professor falou que tem que haver entre o Poder Federal e o Poder Estadual é uma necessidade muito grande. Agora mesmo nós fizemos uma Audiência Pública nacional, em Primavera do Leste, tratando dos assuntos da agricultura e da pecuária mato-grossense e brasileira, vamos inclusive fazer uma movimentação em Brasília, o tratoração, de 27 a 30, em Brasília. Exatamente, a gente sente a necessidade da área federal encostar na área estadual, porque aqui nós assistimos a Deputada Verinha Araújo e o Deputado Ságua defender a bandeira do Governo e muitas vezes a gente sente que falta uma aproximação dos órgãos, das informações chegarem mais rápido, não só por isso, mas também para sabermos o que está acontecendo, muita coisa está acontecendo. Segunda-feira mesmo, como Presidente da Comissão de Educação, Cultura e Desporto desta Casa, eu vou participar, em Goiânia, de uma discussão sobre FUNDEB, que é uma discussão extremamente importante para a nação brasileira da educação no Brasil.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR O PLANO DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL PARA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DA BR-163, REALIZADA NO DIA 22 DE
JUNHO DE 2005, ÀS 13:00 HORAS.

Então, é importante que haja, professor, realmente, esse vínculo entre o Poder Federal e o Poder Estadual, porque nós vamos tirando essas diferenças, vamos dialogando, vamos nos ajudando mutuamente, porque todo mundo aqui quer a mesma coisa, todo mundo quer o progresso, o desenvolvimento deste País, não importa quem está lá no Governo. Nós temos que somar forças e, muitas vezes, as informações chegam distorcidas aqui nesta Casa.

Então, Deputada, mais uma vez Vossa Excelência, não é como a Seleção Brasileira que não ganha nem do Japão, Vossa Excelência marcou um gol de placa... (RISOS)... Trazendo uma discussão tão importante como essa aqui para a Casa.

Muito obrigado.

A SR^a. VERINHA ARAÚJO - Obrigada Deputado, obrigada Deputado J. Barreto, Deputado Ságuas, Deputado Zeca D'Ávila esteve aqui no início.

Eu quero agradecer a todos e a todas, a todo grupo de trabalho institucional, ao FORMAD que também esteve presente aqui conosco e a Márcia Vandoni, da AGER, que infelizmente teve que se retirar, mas ela está articulada. Hoje, inclusive, pela manhã, se reuniu com o grupo do trabalho.

Então, nós agradecemos e esperamos que outros debates como este ocorram para que sejam contempladas reivindicações que já estão no relato hoje aqui como aquelas que foram apresentadas. E que a pavimentação inicie ainda no Governo Lula para que nós possamos ver esse sonho da região norte concretizado de fato. É isso que o povo está aguardando com inclusão detalhada e defendida por mim. Tem a minha defesa aqui e do Deputado Ságuas, do Deputado Humberto Bosaipo e do Deputado J. Barreto.

Muito obrigada, boa-tarde a todos e a todas, porque em seguida vamos iniciar a Sessão (PALMAS).

Equipe Técnica:

- Taquigrafia:

- Cristina Maria Costa e Silva;
- Donata Maria da Silva Moreira;
- Isabel Luíza Lopes;
- Regina Célia Garcia;
- Rosivânia Ribeiro de França;
- Tânia Maria Pita Rocha;
- Aedil Lima Gonçalves;

- Revisão:

- Ila de Castilho Varjão;
- Laura Yumi Miyakawa;
- Nilzalina Couto Marques.