

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

ATA Nº 006

PRESIDENTE - DEPUTADO JOSÉ CARLOS FREITAS

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Senhoras e senhores, autoridades presentes, boa-tarde.

Em nome da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso, declaro aberta esta audiência pública para discutir questões relacionadas à privatização de rodovias estaduais, bem como as propostas para privatização das rodovias federais do Estado de Mato Grosso, no caso as BRs-163 e 364, trecho de Cuiabá a Rondonópolis.

Nós trazemos essa preocupação para a discussão nesta Casa de Leis com a certeza de sairmos daqui com bons resultados, fazemos um documentário e levamos até a Presidência da República, até o Ministério dos Transportes, para que possamos, juntamente com as autoridades estaduais, fazer com que Mato Grosso possa ser reconhecido nas questões das BRs e MTs de nosso Estado.

Convidamos para compor a Mesa as seguintes autoridades: Deputado Estadual Pedro Satélite; Sr. Francisco Luiz Batista da Costa, Assessor Técnico da Agência Nacional de Transporte Terrestre, a quem agradeço pela presença; Sr. Gilson de Oliveira dos Santos, Secretário Adjunto de Transportes, representando o Secretário de Infra-estrutura, Luiz Antônio Pagot; nossa amiga, que tem nos apoiado e se empenhado bastante para que pudesse acontecer esta audiência pública, Sr^a Márcia Vandoni, Engenheira Civil da Secretaria de Infra-estrutura; Dr. Leopoldo Nigro, presidente do Fórum Empresarial de Turismo; Sr. Edílson Lourenço Máximo, presidente da Câmara de Nova Canaã; Sr. Éder Augusto Pinheiro, representante do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário; Sr. Vanderley Munoz, Inspetor da Polícia Rodoviária Federal; Exm^a Sr^a Deputada Verinha Araújo, que viajou bastante pelas nossas estradas neste final de semana, que conhece as estradas; Sr. Sinésio Nunes de Oliveira, coordenador do DNIT.

Agradecemos a todos os presentes e os convidamos a porem-se de pé para ouvirmos o Hino Nacional Brasileiro.

(NESTE MOMENTO, É EXECUTADO O HINO NACIONAL BRASILEIRO.)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Queremos agradecer as presenças dos alunos da Escola Isaac Newton, da Escola Adalgisa de Barros e do Colégio Master; do Vereador Clemente, 1º Secretário Municipal de Nova Mutum; do Engenheiro da Secretaria de Infra-estrutura, Dr. Tarcísio Bassan; do Sr. Sérgio Luiz Magalhães, Chefe de Engenharia do DNIT; do Sr. Evaldo Jorge Leite, Gestor Governamental da SEPLAN; do Sr. Osório Brito; do Sr. Joel Silvestre da Rocha; de todos os inspetores da Polícia Rodoviária Federal; da Sr^a Hilda Fernandes, Coordenadora de Desenvolvimento de Transportes e Tecnologia; do Sr. Aristão Alves da Silva, representando a Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia; da Dr^a Flávia Nogueira; do Sr. João Moesa, Engenheiro Civil do DETRAN; do Sr. Ovídio Brugnoli, Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros; do Inspetor Alessandro, chefe do Núcleo de Acidentes da Polícia Rodoviária Federal;

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

do Major Alves, Subcomandante da Polícia Rodoviária Estadual, representando o Comandante-Geral da Polícia Militar, Coronel Victor Hugo Metello; do Sr. Paulo Teixeira da Silva, Vereador de Nova Canaã; do Sr. Claudécir Roque, Coordenador do Centro de Capacitação, neste ato representando o Sr. Ezequiel Ângelo Fonseca, presidente da AMM. Convido o Sr. Claudécir Roque a compor a Mesa.

Senhoras e senhores, autoridades presentes, colegas Parlamentares, Srs. empresários, eu gostaria de agradecer a presença de cada um dos senhores e trazer nesta audiência pública o nosso alerta, a nossa preocupação. Entendemos que é um assunto polêmico a privatização de rodovias, assim como é polêmico falar em concessão. Porém, Mato Grosso não pode ficar distante da realidade do nosso país, principalmente distante dos outros grandes centros como São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraná.

Mato Grosso, hoje, é um Estado com alto crescimento e desenvolvimento, um Estado com vinte e cinco milhões de cabeças de gado, com uma área de setecentos quilômetros de fronteira seca, um Estado com 28.000 quilômetros de estradas. É, sem dúvida alguma, uma incoerência o agronegócio ser o carro chefe do Estado e as condições das estradas não favorecerem o escoamento da safra agrícola e o transporte do gado.

Mato Grosso ficou em sexto lugar entre os Estados que possuem rodovias em péssima situação, com 567 quilômetros de sérios problemas. Mato Grosso é líder em produção de soja, é o segundo maior produtor de arroz, tem o primeiro maior rebanho bovino do país e é o segundo maior produtor de algodão. Também se produz de 10m³ a 12m³ de madeira por hectare.

As constantes chuvas destroem 40% da malha viária do nosso Estado. Em 2003, para os senhores terem uma idéia, cresceu em 89,6% a extensão dos trechos em condições precárias que cortam Mato Grosso, comparando com 2002. Uma estrada mal conservada representa um prejuízo de até 30% para as empresas que exploram o setor de transporte. O prejuízo vem na forma de redução da vida útil da frota, de peças, pneus, pagamento de horas extras aos funcionários e até mesmo a diminuição do número de passageiros. Uma rodovia mal conservada aumenta o consumo de combustível em mais de 50%, e o custo com manutenção de veículos sobe 40%.

A nossa preocupação nesta audiência pública é mostrar também que não há acostamento com segurança nas rodovias que cortam o nosso Estado, causando uma insegurança total. Para se ter uma idéia, uma pessoa morre nas rodovias federais a cada dois dias em Mato Grosso, e as causas apontadas são a imprudência de motoristas e também a má conservação das estradas.

Há cinco rodovias federais que atravessam Mato Grosso: além da BR-364, tem a BR-070, a BR-163, a BR-174 e a BR-158, somando 5.000 quilômetros de asfalto. Ocorrem quase cem acidentes a cada 30 dias somente na BR-364. Não existe número suficiente de policiais rodoviários federais para o patrolamento das estradas - são dados que temos aqui -, havendo apenas 300 policiais, enquanto seriam necessários mil policiais.

Essa é mais uma preocupação que levamos também para a Bancada Federal, o Ministério dos Transportes, a Presidência da República e as autoridades constituídas, representantes de Brasília em Mato Grosso. É preciso federalizar, em Mato Grosso, estradas como a de Jangada, a de Campo Novo do Parecis, a MT-100, que liga Alto Araguaia a Alto Taquari. É preciso que em Estados que já possuem concessão de estradas como São Paulo...

A empresa ECOVIAS é responsável pela administração do Sistema Anchieta/Imigrantes. Pela estatística, pela pesquisa já efetivada houve uma redução de 35% de mortes.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Pagamos 36% dos nossos impostos, e em Mato Grosso não é diferente. Pagamos impostos altos para termos o que do Poder Executivo? Segurança, estrada, saúde não vêm acontecendo em Mato Grosso...

A empresa AutoBAn é responsável pelas rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Fala-se em redução de 32% dos índices de acidentes, desde que a empresa assumiu a rodovia.

Por sua vez, a empresa responsável pela ponte Rio/Niterói está há doze meses sem vítimas fatais. Graças a Deus. É o que gostaríamos de ter aqui em Mato Grosso.

O investidor de fora, para se ter uma idéia, não investe em Mato Grosso. Ele vem pelas rodovias em boas condições do Paraná, de São Paulo e de Santa Catarina, chega aqui e encontra as estradas em precárias condições. Vê-se um Estado altamente produtor, mas sem condições de escoamento da produção. Então, nenhum investidor virá para cá nessas condições.

O Estado tinha “x” números de veículos, há dez anos atrás; “x” números de caminhões e era produtor de um número de produção da pecuária e da agricultura. Hoje, a realidade é outra, meu amigo Edgar - que é empresário, que conhece também as realidades do nosso Estado. Hoje, são quinze mil caminhões... O Dr. Gilson falará aqui, depois. Eu acredito que já está na ordem, até maio, junho ou julho, de quase quinze mil caminhões/dia transitando em nossas estradas. Hoje, se vê também a Empresa Carrol's do Brasil, em Diamantino, produzindo mais de mil suínos/dia. Antes não havia essa produção.

Obviamente que com pista dupla haverá mais segurança; gastar-se-á menos combustível, menos freio de caminhão; chegará com mais rapidez a carga que produzimos até o consumidor; haverá menos acidentes, caminhoneiros mais felizes e mais tranquilos. Com certeza vamos estar morando num Estado onde teremos a oportunidade de morar, trabalhar, criar nossa família com dignidade, com paz.

A coisa é tão impressionante que quando eu vou - meus pais moram na cidade de Rondonópolis - daqui à Rondonópolis, Dr. Francisco, eu me preocupo tanto, que eu... Você tem que rezar mesmo para sair vivo e voltar vivo. Tem que agradecer a Deus, porque infelizmente o alto trânsito, a alta velocidade e as precariedades das estradas podem fazer com que você realmente não volte para casa. E isso nós não queremos.

Eu, domingo agora, chegando de Rondonópolis - eu estava contando para o Dr. Francisco - passei por um semáforo eletrônico, em que não pode andar mais do que 80km/h, e eu, tão preocupado com a estrada, em sair de viagem e voltar bem, passei pelo semáforo eletrônico, fui multado, mas e eu estava fazendo o sinal de em nome do pai, pedindo a Deus para ter uma boa viagem. Eu estava tão preocupado com a saída de Rondonópolis à Cuiabá, que eu estava fazendo o sinal de em nome do pai para chegar bem à Cuiabá. Mas, na verdade eu estava sendo multado, pelo semáforo eletrônico.

Tem também uma carta de uma pessoa humilde, aqui de Cuiabá, que escreveu para o Presidente Luis Inácio Lula da Silva e que foi respondida já pelo DENIT e pelo Ministério dos Transportes. A preocupação dele é, também, com a Serra de São Vicente e com as estradas que ligam Sorriso a Sinop.

E vejo que em Mato Grosso, hoje, a realidade é outra, Dr. Edgar. Nós precisamos partir para uma realidade, partir para uma discussão, Dr. Gilson, e fazer com que a bancada federal, que está omissa - me perdoe o Parlamentar que for, seja do PFL, seja PP, seja do PT, seja de qual for... Não há nenhum Deputado Federal... Isso aqui é uma discussão - me perdoem - para a bancada federal, e não para Parlamentares estaduais, porque nós não temos como fazer projetos de lei, mas temos como levar a discussão. Todos os Deputados Federais e Senadores foram convidados, mas infelizmente...

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Nós que andamos dia e noite; a Deputada Verinha Araújo anda Mato Grosso inteiro; o Deputado Pedro Satélite corre esse nortão todo de Mato Grosso; eu também que faço 4, 5 municípios por semana, infelizmente não encontramos um Deputado Federal. É um alerta que eu faço aqui...

(A SRª DEPUTADA VERINHA ARAÚJO FALA FORA DO MICROFONE - INAUDÍVEL.)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Só se for do PT. Parabéns! A Deputada já encontrou um Deputado do PT.

Veja bem, Deputada Verinha Araújo, é um alerta que eu faço, porque, infelizmente, é obrigação da bancada federal estar presente e participando de uma discussão tão importante como esta.

Não medimos esforços. Eu conheço as dificuldades dos caminhoneiros. Eu sou filho de caminhoneiro. Eu já fui caminhoneiro. Eu transitava nessas estradas quando eram estradas de terra, desde os anos de 1970. Eu conheço a realidade. É por essa razão que estamos aqui, hoje, discutindo essa questão.

Eu agradeço a presença de cada um. Não vamos entrar na esfera política. Perdoem-me. A Deputada Verinha Araújo é nossa amiga, já estamos acostumados a esses embates. A Deputada Verinha Araújo é uma ótima companheira e, também, está preocupada com a situação de Mato Grosso.

O Governador Blairo Maggi, juntamente com o Secretário Luiz Antônio Pagot, representado pelo Sr. Gilson e pela Srª Márcia, eu tenho certeza que muito nos ajudarão a fazer um documentário útil para que possamos ter bons resultados.

Eu agradeço a presença de todos.

Eu, também, gostaria de registrar a presença do locutor de rodeio do Estado de Mato Grosso, nosso amigo Romário Filho.

Convido para fazer parte da mesa o Parlamentar atuante, Deputado Carlos Brito.

Muito obrigado, pela presença.

Convido o Dr. Diogo, Diretor da AGER, para fazer parte da Mesa.

Gostaria de agradecer a presença do Dom Bosco Coelho, Fiscal de Tributos do Estado; do Sr. Orencey Francisco da Silva, representando o Deputado Federal Carlos Abicalil; do Sr. Celso Martins Costim, Vice-Prefeito de Matupá; do Sr. Gilvar Almeida, do Diretório do Colniza, do PMDB.

Vamos entrar no debate da questão polêmica. Porém, os ilustres convidados e palestrantes disporão de dez minutos para suas explanações, conforme preceitua o Regimento Interno da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

Para fazer uso da palavra, convidamos o Sr. Éder Augusto Pinheiro, representando o Sindicato das Empresas dos Transportes Rodoviários... Vamos chamá-lo, novamente, depois.

Gostaria de convidar o Dr. Gilson...

(O SR. GILSON FALA FORA DO MICROFONE - INAUDÍVEL.)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Por sugestão do Dr. Gilson, vamos convidar, primeiramente, os palestrantes.

Vamos convidar, como palestrante, o Dr. Francisco Luiz Batista, Assessor Técnico da ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre, que veio de Brasília para prestigiar a nossa audiência pública.

O SR. FRANCISCO LUIZ BATISTA - Boa-tarde a todos! É uma satisfação estar aqui em Cuiabá neste evento que é extremamente importante para o Estado.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Eu gostaria de recuperar as palavras iniciadas pelo Deputado José Carlos Freitas. No momento em que o carro-chefe da economia nacional é o agronegócio em Mato Grosso, tem uma importância fundamental esse segmento da economia. É uma incoerência o carro-chefe da economia estar sujeito a problemas da área de infra-estrutura de transportes.

Eu fui convidado para apresentar um pouco das idéias sobre o marco regulatório das concessões rodoviárias e a nova lei sobre a PPP, que vem a ser a parceria público-privada.

Antes de entrar nesse assunto, eu vou gastar alguns minutinhos explicando um pouquinho da função da Agência. A Agência é um órgão novo e há evidentemente ainda alguns desconhecimentos das responsabilidades da Agência, das responsabilidades do próprio Ministério e das responsabilidades do DNIT, que é o órgão que veio substituir e suceder o DNER.

Então, deixo bem claro que a Agência cuida dos segmentos de transportes federais que são concedidos à iniciativa privada. Como a PPP é um processo que certamente vai envolver a Agência, o Deputado José Carlos Freitas pediu que fizéssemos essa apresentação.

A reestruturação do setor de transportes teve início com a Lei nº 10.233, de 2001. Ela foi emendada e entrou, na verdade, em vigor com a criação das entidades só em 2002. Ela criou o Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes, criou duas agências do setor, a ANTT, de transporte terrestre, e a ANTAQ, de transporte aquaviário, e criou o DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, que veio suceder o DNER na parte de rodovias e assumir funções também na área hidroviária e ferroviária. Além disso, a lei propôs uma reestruturação do Ministério dos Transportes, que está em vigor.

Nessa reestruturação cabe ao Ministério dos Transportes a função de órgão político e supervisor de toda a execução. As agências são apenas órgãos reguladores e o DNIT é o órgão executor da infra-estrutura.

Qual é o papel da Agência? A Agência tem como função a harmonização entre os interesses do Governo, dos usuários e os interesses dos concessionários.

As características da Agência são como de todas as agências, autarquia especial e entidade reguladora. No caso específico da ANTT, guarda também a figura de ser autoridade executiva de trânsito nas rodovias federais concedidas, uma vez que uma concessionária privada não pode exercer a função de autoridade de trânsito.

Como todas as agências, ela também tem uma administração moderna, diretoria colegiada, todos os diretores são sabatinados pelo Senado e nomeados pelo Presidente da República.

Os principais objetivos das agências, então, são promover as outorgas dos serviços, regular a exploração dos serviços de transportes terrestres, supervisionar e fiscalizar a prestação dos serviços de infra-estrutura e transporte rodoviário e ferroviário, assegurar a prestação desses serviços, garantir a harmonização dos interesses do Governo, dos usuários e dos concessionários e exercer o poder judicante, quando houver disputa entre concessionários e também entre concessionários e usuários.

As áreas de atuação da Agência são transporte ferroviário, na questão da infra-estrutura do transporte ferroviário e na questão da prestação de serviço público de transporte ferroviário de cargas e de passageiros, e transporte rodoviário, na exploração da infra-estrutura rodoviária e prestação de serviço público de transporte de cargas e passageiros, mas apenas naquele segmento do sistema federal de viação que foi concedido à iniciativa privada. Além disso, a Agência trata do transporte ductoviário, fazendo um cadastro de ductovias, e é a responsável pela habilitação do operador de transporte multimodal.

Agora, vamos diretamente falar do que vem a ser Parceria Público-Privada. A Agência, neste momento, não tem nenhuma responsabilidade, nenhuma possibilidade de ingerência

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

na situação atual das rodovias de Mato Grosso porque não existem concessões federais em Mato Grosso. Essas questões aqui do Estado de Mato Grosso ainda estão diretamente sob a responsabilidade do DNIT.

Este gráfico é um gráfico fornecido pelo Ministério de Planejamento, que mostra que nos últimos anos houve uma grande redução da participação de investimento privado na taxa de investimento da economia. Além de a taxa de investimento na economia ter caído, a participação do setor privado caiu sensivelmente, como caiu também o investimento total. Então, a participação do investimento das estatais, basicamente PETROBRÁS, aumentou percentualmente. Mas o que se está constatando? O conjunto amarelo ali é de gastos do Governo, praticamente estáveis, na faixa de 4% do PIB, e o de cor laranja é de investimentos privados, que caíram violentamente para praticamente a metade do que registrávamos no ano de 2000.

Então, como viabilizar investimentos? O país precisa de grandes investimentos de infra-estrutura, isso aí está mais do que evidente. E o Governo, como um todo, federal, estadual, municipal, não dispõe de recurso suficiente para todos os investimentos necessários. E nesse contexto o setor privado é o parceiro fundamental. Então, o que se busca é incentivar a participação do setor privado nos projetos de infra-estrutura.

As Parceiras Público-Privadas são conceitualmente distintas. Elas têm alguns aspectos que eu gostaria de destacar. Primeiro, é um sistema de contratação de serviços de interesse público. E o setor privado participa como provedor de um ativo de infra-estrutura e de serviços de qualidade. O setor privado não é mais aceito como aquele executor da obra, ele é o provedor dos serviços.

A PPP permite que o setor privado entregue um serviço especificado em padrões de performances, e o contrato incorpora todos os investimentos necessários para a construção e manutenção do Ativo e enfatiza os condicionantes de longo prazo. E, além disso, a PPP registra essa figura da sociedade, em propósito específico, e isso significa que o setor privado, seja em consórcio, seja em associação, cria uma sociedade para fazer um determinado fim.

Essa parte é um pouco árida de explicar, mas, basicamente, o que está se dizendo é o seguinte, vamos dar um exemplo bem fora do setor: O setor público vai construir um hospital, ele não precisa mais fazer contrato. Primeiro, pedi para o Secretário de Saúde fazer o projeto de um hospital ou, então, fazer a licitação para um projetista fazer o projeto de um hospital; com esse projeto, ele faz uma outra licitação e constrói esse hospital. Depois que esse hospital está pronto, ele faz uma outra licitação para equipar o hospital e então coloca os médicos lá. E aí os médicos vão dizer que o projeto estava mal feito, que a obra não foi bem feita. E o construtor vai dizer: mas eu segui exatamente o projeto que você fez.

Dentro do conceito de parceria com o grupo privado, você não faz nada disso. Você contrata um setor privado para fazer atendimentos médicos. Ele vai descobrir qual é a melhor forma de construir o hospital, qual é a largura do corredor, vai descobrir qual é o melhor equipamento e vai descobrir qual é a melhor racionalidade do serviço de lavanderia, de alimentação, serviço de fornecimento, ou seja, ele vai ser remunerado apenas pela prestação de serviço. Essa é a grande diferença, porque você está transferindo todos os riscos de construção para o setor privado, e o setor público só vai desembolsar depois que o hospital estiver operando, só vai pagar se estiver operando bem.

Então, esse conceito do hospital - eu disse hospital porque esse foi um dos primeiros projetos de parceria público privada no mundo e que foi feito na Europa.

Esse é o conceito da rodovia também. Eu não quero contratar a construção de uma rodovia e dizer quanto é que vai ter de base, sub-base, se a brita é graduada, é especificada e tal.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Não! Eu quero que ele me mantenha uma rodovia em perfeitas condições de trafegabilidade para este volume de tráfego. Se ele vai fazer a rodovia de concreto, de asfalto, se ele vai usar sistemas inovadores de brita, sistemas inovadores de pavimentação, é um problema dele, ele vai ter que entregar a rodovia e mantê-la por um determinado período.

Quais são as diferenças, então, da PPP em relação aos sistemas tradicionais? Primeiro, os riscos são transferidos ao setor privado. Os riscos de construção e de projeto são transferidos ao setor privado. Vou pegar o caso de uma rodovia: se ele resolver fazer o aterro mal projetado e o aterro deslizar, o problema é todo dele. Quer dizer, eu não tenho preocupação. Eu só vou pagar se a rodovia estiver em perfeitas condições de operação.

A PPP não se confunde com privatização, essa é uma confusão muito comum, porque privatização significa a venda de ativos públicos ao setor privado. Privatização no Brasil foi o que aconteceu com a telefonia. As empresas telefônicas foram vendidas ao setor privado e não é disso que está se falando aqui. E também não é a concessão tradicional. A concessão tradicional é o que aconteceu em ferrovias, é o que aconteceu em outros setores em que você transfere a prestação do serviço público para o setor privado e ele é ressarcido integralmente com as tarifas que pega dos usuários.

A PPP tem uma grande vantagem adicional, que vou falar logo em seguida.

Como é que nós podemos, hoje, fazer algum tipo de acordo com o setor privado? É a lei de licitações, é a lei de contratos, que é a prestação de serviços ou fornecimento de bens ou execução de uma obra. A remuneração, na lei de contratos, é exclusivamente pelos recursos orçamentários, o particular é pago de acordo com a execução da obra ou a prestação do serviço. E o prazo máximo que a lei de licitações admite hoje é apenas cinco anos. E a lei geral de concessões, que é a Lei nº 8.987, que fala sobre a concessão de serviços e obras públicas, em que a remuneração é exclusivamente pela exploração do serviço. E o sistema de cobrança tarifária recai exclusivamente em cima do usuário. E, nesse caso, não há prazo máximo para duração dos contratos.

Nós temos, na verdade, essa pirâmide que está difícil de ser lida por todo o Auditório... Nós temos, na verdade, alguns tipos de projetos que são financeiramente auto-sustentáveis, são projetos em que a tarifa que é arrecadada pelo usuário é suficiente para pagar todos os seus custos. Então, esses projetos podem ser resolvidos por um processo tradicional de concessões.

Agora, nós temos projetos que requerem aporte de recursos fiscais, são projetos que podem receber uma parcela do usuário, mas essa parcela ou ela ficaria extremamente onerosa para o usuário ou ela, se cobrada nos níveis adequados, não é suficiente para pagar a obra. Então, esse é o nicho da PPP, e aqui é o caso típico de rodovia, é aquela rodovia cujo volume de tráfego não é suficiente para pagar todas as suas despesas de construção e operação exclusivamente com pedágio, ou seja, se você pegasse todos esses custos e dividisse pelo número de usuários da rodovia, pelos veículos que passam, daria um pedágio muito alto.

Ora, na atual legislação vai ser impossível de resolver. Eu tenho que fazer essa rodovia exclusivamente com recurso público. Mas se eu cobrasse nessa rodovia um tipo de pedágio equivalente aos demais, que representasse, por exemplo, 60% dos custos, e o Governo entrasse com os 40% restantes, não precisaríamos ficar exclusivamente com um modelo rígido de concessões em que só a tarifa do usuário é admitida. A PPP abre a hipótese de que o pedágio é pago pelo usuário e a diferença de custos pode ser coberta pelo governo, e é claro que nós temos projetos públicos profissionais que são contratados de forma tradicional.

Quais são as principais dificuldades de implantar a PPP na área de transportes aqui no Brasil? Primeiro, isso é um pouco do que falei, nós estamos hoje presos a modelos extremamente

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

rígidos, tanto na legislação quanto a esse modelo de concessão, em que só o usuário pode pagar. Existem técnicas de engenharia financeira muito mais avançadas em outros países do mundo e que nós não estamos utilizando, não temos nem a tarimba, nem a técnica, nem a cultura desenvolvida no setor para esse desenvolvimento.

Um outro aspecto muito importante é que ao longo dos últimos anos o Brasil foi perdendo a capacidade de fazer os seus estudos de tráfego e projeções de demanda, que era uma coisa que o Governo Federal e alguns governos estaduais vinham, quase que de forma rotineira, fazendo seus estudos, fazendo suas projeções. Dada a escassez de recurso que assolou todo o setor, isso acabou deixando de ser feito, o DNIT não tem mais contagem de tráfego, os DR's não têm mais contagem de tráfego, e quando têm essas contagens elas não têm série histórica para permitir projeção. Então, é muito difícil dizer quanto vai ter de tráfego na BR "a", na BR "b", na BR-100... daqui a dez anos, se não temos mais uma base de dados.

Outra dificuldade é a incerteza que sempre se coloca quanto à estabilidade do marco regulatório e a necessidade de adequação das leis que eu já mencionei.

Como eu disse, a atual lei das concessões não permite que o setor público participe da remuneração do concessionário e a atual lei de licitações não permite, também, que o prazo seja acima de cinco anos.

O que vai mudar com a nova lei? O que é que pode mudar com a nova lei e que abre uma nova perspectiva para todos os estados do Brasil...

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Dr. Francisco, só um aparte, por favor.

O SR. FRANCISO LUIZ BATISTA - Pois não!

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Gostaria de convidar, para fazer parte da Mesa, o nosso colega Deputado Humberto Bosaipo, ex-Presidente, ex-1º Secretário desta Casa e que muito nos honra com a sua honrosa presença.

Convido também, para fazer parte da Mesa, o Sr. Helmut Lawisch, suplente de Deputado Federal, representando a classe produtora.

O SR. FRANCISO LUIZ BATISTA - Então, o que pode mudar com a PPP em transporte? Primeiro, é a adoção de modelos mais flexíveis de negócio, ou seja, modelos que sejam mais atraentes ao setor privado e modelos que sejam mais convenientes ao setor público.

Quando falamos que o modelo é rígido, ele não é rígido só para o setor privado, ele é muito rígido para o setor público. Às vezes, o setor público tem idéias, identifica oportunidades de investimentos e não consegue avançar nessa linha por conta das restrições de natureza até legal.

Então, a PPP deve trazer esses novos formatos mais modernos, conceitos modernos de engenharia financeira, adotando esse exemplo do *Project Finance*, iniciativa que alavancou o desenvolvimento da economia britânica nos últimos anos.

E a grande alavanca que é a possibilidade de participação de recursos públicos na cobertura parcial dos custos de implantação e operação de um projeto, como, por exemplo, o subsídio parcial da tarifa de pedágio. Suponha que para pavimentar a BR-163, nós chegássemos a um pedágio de R\$10,00 a cada 100 quilômetros. Todo mundo diria que isso é muito caro. Tudo bem, mas quanto seria razoável? Cinco reais. Então, está bom. São R\$5,00 de pedágio e R\$5,00 o governo paga. Nós estamos falando apenas em números absolutamente em forma de exemplo, para entender o conceito do que a PPP abre, a perspectiva que a PPP abre.

Algumas coisas têm que ficar muito básicas. A PPP mantém a conformidade com a Lei de Responsabilidade Fiscal. Para atrair um pouco mais de garantia para o investidor privado, o projeto de lei federal dava precedência de pagamento aos projetos da PPP em relação a outras

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

despesas. Isso estava em discussão e foi cancelado na discussão na Câmara dos Deputados, os Deputados vetaram esse projeto... Na verdade, eles apresentaram um substitutivo.

Outra forma de viabilizar a constância desse pagamento... Se eu estou dizendo que o setor privado vai investir antes e receber depois do Poder Público, ele precisa ter alguma garantia de que o Poder Público vai fazer este pagamento. Então, para ter essa garantia, a lei prevê a criação de fundos específicos com recursos públicos, que podem ser geridos até por iniciativa privada ou de forma privada. E um financiamento mais facilitado por conta do BNDES e Banco Mundial, BID, CAF e agências multilaterais de financiamento.

Espera-se também com a PPP ganho de eficiência. Na verdade, se o setor privado tiver liberdade de escolher o seu melhor projeto, espera-se que ele possa ter custos menores de implantação, ele vai ter que ser remunerado só se prestar o serviço adequadamente, então, a oferta de serviços públicos vai ser feita com mais qualidade e mais rapidamente, e os riscos são alocados de forma diferente, isso é extremamente importante. E assim também há maior ganho em escala, porque se viabiliza um número maior de projetos.

A PPP não é só vantagem. Ela tem alguns elementos críticos, principalmente porque a estrutura contratual é extremamente complexa. E se a remuneração vai ser feita pela prestação de serviço, há necessidade de um detalhamento dos níveis e dos critérios de performance. Isso tudo passa por uma mudança na cultura da administração pública, eu apenas tirei da ementa do projeto de lei que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

Então, considera-se PPP o contrato de parceria público-privada, ajuste celebrado entre a administração pública e entidades privadas que estabeleça vínculo jurídico para implantação à gestão, no todo ou em parte, de serviços, empreendimentos e atividades de interesse público - e este é o ponto importante -, em que haja aporte de recursos pelo parceiro privado. Ou seja, a PPP pressupõe sempre que o parceiro privado também entra com recursos.

Eu não acho desnecessário entrar nas características dos contratos de PPP. A possibilidade de complementação de tarifas nas concessões é o ponto mais crítico, neste momento pelo menos, e a repartição de riscos já foi colocada.

A remuneração é fixada por padrões de performance. Eu achei isso extremamente importante.

Também há uma preocupação muito grande dos empresários se os contratos de PPP não podem depois ser mudados ou alterados. Então, aí estão alguns meios de proteção dos contratos de PPP que estão previstos na lei. Eu destacaria apenas o primeiro, que os empenhos relativos às contraprestações da administração pública podem ser feitos diretamente em favor dos financiadores. E isso é um grande instrumento para a alavancagem de recursos de empréstimos no mercado de capitais.

A lei prevê também um órgão gestor vinculado ao Ministério do Planejamento. Isso também está em discussão. A Câmara dos Deputados, em princípio, está questionando essa vinculação do órgão gestor ou, pelo menos, o nível de abrangência do órgão gestor, porque caberia ao órgão gestor definir quais projetos são considerados prioritários. E isso alguns ministérios consideram que não é atribuição do órgão gestor, mas sim do órgão setorial.

Como é que está a tramitação? Eu falei que tudo isso é um projeto de lei. A Câmara Federal elaborou um projeto substitutivo, que já foi aprovado pelo Plenário da Câmara dos Deputados. Atualmente, esse projeto substitutivo está em discussão nas Comissões do Senado Federal. Esta semana ele deve ser aprovado, com modificações na primeira Comissão. São mais duas Comissões que ele tem que passar. Há uma estimativa de que ele deve ser votado no plenário

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

ainda neste primeiro semestre de 2004, o que significa dizer que poderemos, já no segundo semestre, ter algumas licitações de PPP no Brasil.

Qualquer coisa, estamos à disposição na ANTT - eu, pessoalmente. O meu cartão foi entregue pelos organizadores do evento. E a ANTT também responde tanto pelo telefone 0800, quanto pelo *site*. Tem uma ouvidoria, tem uma página para que falemos conosco. Para qualquer coisa que estiver ao nosso alcance, estamos à disposição. Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Convidamos também para compor a mesa o Deputado Nataniel de Jesus.

Gostaria de agradecer, imensamente, ao Dr. Francisco pela explanação.

Passaremos a palavra, neste momento, ao Suplente de Deputado Federal, representando os pecuaristas, os produtores rurais, nosso amigo Helmut Augusto Lawisch, para que também possa fazer parte da tribuna por dez minutos.

Gostaria de agradecer e convidar para fazer parte da mesa o Dr. Gabriel Matos, Diretor da AGER. Seja bem-vindo e muito obrigado pela presença.

Gostaria de agradecer as presenças do Vereador Ivani Pereira de Moraes Carvalho, de Nova Canaã do Norte; do Sr. José de Araújo, Assessor; do Dr. Agripino Bonilha - muito obrigado pela presença - representando o SEBRAE; da Vereadora Maria Elizete Lopes Pena, de Nova Canaã do Norte; do Vereador Vantuir Vieira da Silva, de Nova Canaã do Norte; do Vereador Lair Medeiros, de Nova Canaã do Norte; do Sr. Walter do Nascimento, representante dos estudantes de Nova Canaã do Norte; e do Sr. Gilberto Coth.

Muito bem! Nova Canaã em peso, aqui. Muito obrigado.

Gostaria de convidar, também o Deputado Ságuas para fazer parte da mesa de autoridades. Muito obrigado pela presença.

Essa discussão é muito importante para nós que moramos em Mato Grosso, na certeza de que ela será bastante valiosa para que possamos fazer, aqui, um documentário, através da equipe taquigráfica, que está registrando, e levarmos ao conhecimento de mais autoridade federais, através dos representantes de Mato Grosso.

Com a palavra o nosso companheiro, suplente de Deputado Federal, Helmut Augusto Lawisch.

O SR. HELMUT AUGUSTO LAWISCH - Em primeiro lugar nossos cumprimentos a todos, em especial ao Presidente desta audiência pública, Deputado José Carlos Freitas, nosso amigo, a quem gostaria de agradecer o convite que nos foi feito para falar nesta tarde sobre os custos adicionais dos produtos agropecuários causados pela precariedade das rodovias. Esse é o tema que nos foi pedido.

Eu gostaria de cumprimentar também o Deputado Pedro Satélite, o Deputado Ságuas, o Deputado Humberto Bosaipo e a Deputada Verinha Araújo.

Cumprimento a Sr^a Márcia Vandoni, nossa amiga; o Sr. Gilson Oliveira dos Santos; o Sr. Leopoldo Nigro; o Sr. Éder Augusto Pinheiro; o Sr. Vanderlei Munhoz; demais componentes da mesa, amigos, senhoras e senhores.

Vou falar sobre custo de produção de uma lavoura. Eu gostaria que fosse colocado o primeiro *slide*.

Quero dizer que o que interfere basicamente no custo de produção de uma lavoura são os fatores de produção.

Numa lavoura, da porteira pra dentro, um dos custos e fatores de produção é a terra. Hoje, em Mato Grosso, na nossa região, ou o produtor tem a terra própria ou é arrendada.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Outro fator de produção é o capital. O produtor trabalha com capital, ou dinheiro próprio ou dinheiro emprestado, o que aumenta ou diminui o custo de sua produção, dependendo - é claro - da taxa de custo financeiro desse dinheiro

O terceiro fator de produção é a mão-de-obra. A mão-de-obra no nosso Estado, a cada ano que passa, está e precisa ser tecnicizada, aprimorada.

E, outro fator de produção, o produtor. Eu sou um deles. Vim para Mato Grosso há 20 anos, sou natural de Santo Ângelo, no Rio Grande do Sul, estudei em Santa Maria, fiz agronomia em Santa Maria, e, chegando aqui, fomos fazer lavoura de soja. Nós produtores. Nós, produtores, e em especial os produtores de nossa região de Mato Grosso como um todo, estamos fazendo uma diferença, da porteira para dentro, com certeza.

Esse primeiro gráfico... É em cima dele que eu quero deter e ater a minha conversa, porque, afinal de contas, são apenas dez minutos. Dizer que há doze anos, tão-somente a doze anos atrás, Mato Grosso produzia cinco milhões, trezentas e vinte e quatro mil toneladas de grãos no todo - área plantada de aproximadamente dois milhões de hectares e uma produtividade média de dois mil, duzentas e cinquenta quilogramas por hectare.

O aumento da produtividade é fruto do trabalho intensivo dos organismos de melhoramento de produtividade, pesquisa, com a insistente e inteligência dos produtores e aplicação da criação de novas técnicas, como plantio direto de, praticamente, hoje, todas as lavouras do Estado de Mato Grosso, que são feitas no sistema de plantio direto. A produtividade aumentou para três mil e trinta e cinco gramas por hectares nesse universo de doze anos, ou seja, aumentou 196%. A produtividade aumentou! A produtividade vai dar um pouquinho menos de 50%.

A área total de Mato Grosso aumentou de dois milhões para sete milhões de hectares, aproximadamente. Seis milhões, novecentos e noventa e nove mil e setecentos hectares. Este é um número que nos foi fornecido pela FAMATO. Eu sou Presidente do Sindicato Rural de Lucas de Rio Verde e filiado a nossa Federação da Agricultura do Estado de Mato Grosso. A área total, então, cresceu próximo de sete milhões de hectares e a produção saltou de cinco milhões e trezentas e vinte e quatro mil toneladas para vinte e um milhões, este ano.

O que isso quer dizer? O que isso quer dizer é que nós, produtores, estamos fazendo a nossa parte. Eu, inclusive, pedi durante a semana - e quero dizer que não tenho esse número preciso -, mas juntamente com esse crescimento da produção, a receita do bolo e o aumento da receita do Governo do Estado de Mato Grosso foi equivalente. Com certeza, nos anos de 91 e 92, o Estado de Mato Grosso estava arrecadando mensalmente e o Governo do Estado tinha para administrar, e eu gostaria que os Deputados me ajudassem, senão me falha a memória, algo em torno de 60 a 70 milhões de reais por mês. Hoje, o Governo do Estado de Mato Grosso administra algo em torno de 220, 240 milhões de reais por mês.

Então, a produção aumentou três vezes, passou de cinco para vinte e um e, com certeza, a arrecadação do Estado e os impostos também aumentaram proporcionalmente. Então, nós produtores, que estamos ajudando Mato Grosso a crescer e a se desenvolver, precisamos, com certeza, para dar continuidade a esse processo, que os problemas da porteira para fora sejam resolvidos, mas nós precisamos que sejam resolvidos mais do que rapidamente, nós precisamos que sejam resolvidos da mesma forma que cresce a nossa produção.

Eu quero dizer que nesse ano passado, eu acho que a nossa região, em especial o nosso município, em especial o nosso sindicato, fomos precursores de uma maneira inédita de se fazer obra pública no Estado de Mato Grosso e que gerou frutos. Nós estamos como produtor que acompanha *pari passu* as obras da nossa região e estamos muito contentes. É uma PPP ao estilo mato-grossense, onde as coisas acontecem.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Eu quero dizer que no dia 04 de abril de 2003, demos início a um trabalho, a uma obra que depois foi chamada de Rodovia da Mudança, e seis meses depois nós tínhamos 60 quilômetros de pavimentação asfáltica, sem muita conversa, sem muito barulho, com ação, dinamismo e presença efetiva dos produtores.

Como Presidente do Sindicato Rural do meu município, representante da nossa região, temos muitas coisas a agradecer ao Governo do Estado, ao Governo Federal, mas temos muitas coisas a reclamar. Eu tenho dito nas últimas vezes que eu me encontro com os meus colegas produtores... Hoje pela manhã foi isso, porque antes de vir para esta reunião eu me reuni com os meus amigos produtores do meu município. Uma coisa é bem clara para nós, ou vai ter infraestrutura para transportarmos e escoarmos essa produção que nós estamos fazendo crescer anualmente, ou nós mesmos vamos acabar por nos engolir.

Então, o que nós precisamos saber, Sr. Sinésio... E eu gostaria de cumprimentá-lo e dizer que estamos muito contentes com parte dos trabalhos executados na BR-163. Nós produtores precisamos dessa resposta, porque senão nós teremos que parar de crescer e o Governo do Estado vai ter que parar de crescer também na sua arrecadação, porque senão amanhã nós vamos ter problemas muito mais graves e muito mais sérios do que nós temos hoje. Os problemas da porteira para dentro nós estamos resolvendo como? Com o aumento da produtividade, com o controle da doença da ferrugem da soja, que ontem era um problema e que hoje nós já estamos sabendo administrar, com a questão do meio ambiente. Cada produtor, e eu sou um defensor ferrenho, tem que cuidar do meio ambiente. O produtor que não cuidar do meio ambiente tem que sofrer as penalidades da lei. E da porteira para fora nós precisamos, sim, do melhoramento do escoamento da nossa produção, similar ou parecido com o que foi iniciado lá, que é essa obra dos consórcios de produtores, juntamente com o Governo do Estado de Mato Grosso.

Nós nos achamos no direito de criar também e estamos estudando, e já tem vários passos avançados, na questão do consórcio pró-construção da BR-163. O consórcio pró-construção da BR-163 envolve, hoje, 14 empresas de renome nacional e internacional, que tem à frente um produtor rural, que representa a COOABRA, que representa a Cooperativa de Produtores Rurais. Nós estamos entusiasmados.

Nós, produtores rurais, esperamos que o assunto BR-163 seja tratado pelo Governo Federal da mesma forma que as rodovias públicas estaduais estão sendo tratadas pelo Governo do Estado de Mato Grosso. O produtor, com certeza, vai contribuir, vai participar, vai querer ver a coisa acontecer.

Eu estive, na semana passada, numa reunião, na Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados, e fiquei muito contente. Voltei de lá muito feliz. Passei ao presidente, meu amigo Otaviano Pivetta, que ouvimos do Secretário do Meio Ambiente, do Secretário Capobianco, coisas que outrora nós tínhamos dúvida, mas por sorte, Deputado Pedro Satélite, o discurso hoje é muito bonito, o discurso hoje, que já se passaram 33% desse Governo, esta semana concluem-se dezesseis meses, num universo de quarenta e oito, que eu ouvi na semana passada nos entusiasma.

A Comissão Interministerial está trabalhando. A Comissão Interministerial já tem uma agenda de trabalho, e nós, ontem, pela manhã, em reunião com o Prefeito Otaviano Pivetta, tivemos a confirmação dele de que na última sexta-feira, em São Paulo, os empresários das quatorze empresas lá se reuniram e todos saíram de cabeça erguida. Agora vai. E é o que nós, produtores, esperamos.

Com referência à questão de infra-estrutura do Estado de Mato Grosso, nós somos conhecedores de que não é só o problema da BR-163, são quatro os que nós chamamos de espinhas

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

dorsais, BR-364, saída inteligente, via Porto Velho, asfaltamento, conservação e manutenção o mais rápido possível.

BR-158, pelo amor de Deus, é a coisa mais bonita que tem o projeto BR-158, para Pebas, Porto de São Luiz do Maranhão - modal transporte inteligente. É isso que nós, produtores, precisamos, não mais pagar de um ano para o outro 30% de aumento.

Quero dar alguns números para a Mesa. Frete 2002/2003, média dos últimos anos, da nossa região para Paranaguá, cinquenta dólares a tonelada; no ano que passou, sessenta e cinco dólares. Aumento de quanto? 30% real, aumento de quinze dólares por tonelada. Sai do bolso do produtor um dólar por saco. Um dólar, por saco, são 10%, é muito.

Nós, produtores...

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS - FAZENDO SOAR A CAMPAINHA) - Só para comunicar que lhe restam mais três minutos para as considerações finais.

O SR. HELMUT AUGUSTO LAWISCH - Nós, produtores, estamos entusiasmados, mas, com certeza, gostaríamos de ouvir das autoridades se devemos continuar aumentando a nossa produção ou se vamos estagnar, porque não podemos dar tiro no pé.

Crescimento dessa forma, crescimento com essa velocidade, mais quatro, cinco anos nós vamos ficar engarrafados. Pior que isso, as pessoas de nossa região, da região onde eu vivo, têm medo de trafegar na BR-163. A BR-163, no mínimo, seis ou sete meses por ano é um perigo. E vou dizer mais, por uma ironia do destino, o acidente mais trágico nos últimos dias foi com um grupo de líderes das comunidades indígenas do norte do Estado de Mato Grosso. São coisas que nós acompanhamos no dia-a-dia. A BR-163 mata, a BR-163, hoje, dá medo de trafegar, e nós esperamos que num futuro bem próximo possamos estar comemorando outras conquistas.

A saída norte: A BR-163 é entendida por nós como uma obra de integração nacional - integrar a região que produz com uma das regiões que produz dentro do Estado de Mato Grosso, com as regiões que importam alimentos de outros países, produzidos tão fartamente por nós.

Dizer também e voltar, voltar um pouquinho no assunto da BR-158. A BR-158, com a sua conclusão, vai trazer uma alavancagem excepcional para a região do Araguaia Baixo e Alto Araguaia.

E o modal transporte inteligente é isso. Enquanto que nos Estados Unidos, na região produtora, na região produtora no meio oeste Americano, para transportar a produção até o Golfo do México gastam-se 25 dólares utilizando rodovia, ferrovia e hidrovía, aqui nós gastamos, como falei agora a pouco, 45 dólares.

Por isso que nós, produtores, se for preciso ajudar como estamos ajudando nas MTs, também iremos ajudar a pagar a conta da construção da BR-163. Eu tenho certeza de que os produtores do Araguaia farão as contas e, com certeza, formarão um consórcio para, se possível, fazerem também a BR-158. Porque, em conta bem rápida - eu gostaria de deixar este número à Mesa - para transportar hoje uma carga de quarenta toneladas de grãos de soja, de arroz, de milho, de farelo, de feijão, os transportadores cobram, em média, dois litros de óleo diesel por quilômetro rodado. E vou dizer uma coisa com a qual até eu me assustei: em estrada não pavimentada o custo é o dobro. Então, com esses números, com certeza todos sabem fazer conta, podemos ter uma idéia de quão é a diminuição no custo da nossa lavoura em se pavimentando as estradas, dando oportunidade de ir e vir às comunidades que hoje não têm acesso. Como, por exemplo, da nossa região, dos municípios que margeiam a BR-163, que não têm acesso asfaltado.

Por último, eu quero dizer que imaginamos que os debates devem prosseguir, que o Estado de Mato Grosso precisa muito, e muito, de infra-estrutura, que o agronegócio é a vocação nacional, que os saldos da balança comercial dos anos passados são reflexos do desempenho do

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

agronegócio na economia nacional. E, com certeza, nós somos novos, mas queremos deixar para os nossos filhos, para os nossos netos, heranças boas, heranças positivas.

Eu gostaria de agradecer, em nome dos produtores do meu município, em nome dos produtores da região que represento, o espaço para falar sobre esse assunto tão importante para o nosso Estado. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Nós queremos agradecer a presença do Prefeito de Barão de Melgaço, Sr. Ibson Leite; do vereador Ênio Arruda, Presidente da Câmara Municipal de Barão de Melgaço; do Vereador Carlos Amorim, de Barão de Melgaço; do Vereador Antônio Martins, de Barão de Melgaço.

Obrigado pela presença de todos.

Eu quero pedir aos próximos palestrantes para que colaborem usando somente os dez minutos para não tornarmos cansativa a nossa discussão.

Convido para fazer uso da palavra o Inspetor da Polícia Rodoviária Federal, Sr. Vanderlei Munhoz, que traz o tema: Atual situação das rodovias federais em Mato Grosso, bem como índices de acidentes.

Muito obrigado pelo apoio, pela presença e pelas informações nesta Audiência Pública.

O SR. VANDERLEI MUNHOZ - Deputado José Carlos Freitas, em nome do qual saúdo toda a Mesa.

Eu quero saudar a platéia em nome do Comandante do Corpo de Bombeiros, Coronel Brugnoli, que tem sido um companheiro incansável no resgate às vítimas de acidentes nas nossas rodovias.

Ao cumprimentar o Deputado e a Mesa pela realização da Audiência Pública, agradecemos o convite feito à Polícia Rodoviária Federal para aqui falar das nossas dificuldades com relação ao trânsito das rodovias federais em Mato Grosso e ao crescente número de vítimas que temos socorrido nessas rodovias.

Do ano 2000 para o ano de 2003, tivemos um aumento no número de acidentes nas rodovias federais em Mato Grosso. No ano 2000, nós tivemos dois mil trezentos e noventa acidentes registrados nas BRs de Mato Grosso; e, no ano de 2003, dois mil seiscentos e doze acidentes atendidos pela Polícia Rodoviária Federal

O que assusta nisso tudo é que, dos três mil, quinhentos e sessenta e três quilômetros fiscalizados pela Polícia Rodoviária Federal - e considerá-se aí as rodovias pavimentadas, uma vez que as não-pavimentadas acabam sendo atendidas pela Polícia Militar, um exemplo disso é a BR-158, na região do Araguaia, parte da BR-163, lá próxima a divisa com o Sul do Pará - seiscentos e quinze quilômetros compreendem a BR-364, da região de Alto Garças até a região de Diamantino; e dos dois mil, seiscentos e doze acidentes atendidos pela Polícia Rodoviária Federal, 50% dos acidentes são nesse trecho.

Quando deparamos com uma matéria como a que foi publicada em um dos periódicos de Cuiabá, no último domingo, dizendo que a BR-364 é a rodovia da morte em Mato Grosso, lamentavelmente, temos que concordar com isso, porque são inúmeras as vidas ceifadas, e a Polícia Rodoviária Federal tem que atender e registrar em suas estatísticas. E com um agravante, senhores, os números de mortes registrados pela Polícia Rodoviária Federal resumem-se apenas àquelas mortes constatadas no leito da rodovia. Se a vítima de um acidente em uma das rodovias federais sair de lá com vida, por mais grave que seja seu estado, se ela der entrada em um hospital e morrer após dar entrada no hospital, esse caso não entra nas estatísticas da Polícia Rodoviária Federal.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Então, soma-se aos números registrados pela Polícia Rodoviária Federal um número consideravelmente maior de mortes provocadas em nossas rodovias. Daí a preocupação com o assunto em discussão hoje, uma vez que a Polícia Rodoviária Federal sofre diretamente na pele as dificuldades e os problemas relacionados às rodovias federais em Mato Grosso, principalmente as federais, onde a Polícia Rodoviária Federal atua.

Ainda há pouco o suplente de Deputado Helmut falava do aumento da produção, de cinco milhões de toneladas para vinte e um milhões de toneladas. Acrescenta-se a isso a quantidade considerável de veículos que aumentou no Estado de Mato Grosso. Não bastasse isso, temos também veículos cada vez mais potentes, veículos transportando número maior de cargas, e as nossas rodovias existem há quanto tempo? Quanto se transportava em cada caminhão, há vinte anos, quando se construiu uma rodovia dessas? Qual era a capacidade de carga de um caminhão? Quanto se transporta hoje? Dos acidentes registrados pela Polícia Rodoviária Federal, 80,23% são com envolvimento de veículos que transportam cargas.

Se já não bastassem todas as dificuldades, esses números que assustam, a Polícia Rodoviária Federal tem também seus problemas internos. Na abertura, o Deputado José Carlos Freitas falou do baixo efetivo da Polícia Rodoviária Federal. É verdade, senhores. Hoje nós convivemos com uma realidade não diferente de todo o Brasil. Há estudos dentro da instituição, segundo os quais a Polícia Rodoviária Federal deveria ter no Brasil um efetivo ideal de 23.000 homens. A Polícia Rodoviária Federal tem hoje 8.000 homens.

Em Mato Grosso temos 300 policiais na ativa, espalhados em 18 postos, mais as administrações das delegacias e das superintendências em Cuiabá. Há postos, senhores, como o posto da polícia de Água Boa, como o posto de Comodoro, o posto da Petrovina, um trecho crítico, onde temos uma serra também, em que há plantões nos quais trabalha apenas um policial. Então, se não bastassem os problemas internos, temos que socorrer essas vidas ceifadas ao longo das rodovias.

Foi feita aqui, inclusive, uma referência ao mais grave acidente que aconteceu este ano na BR-163, que vitimou aqueles líderes indígenas. Por incrível que pareça, naquele local a pista estava em estado de conservação adequada e era um local em que se permitia ultrapassagem.

Lamentavelmente, mais de 30% dos acidentes atendidos pela Polícia Rodoviária Federal são provocados ou por ultrapassagens indevidas em locais não permitidos ou por ultrapassagens forçadas, quando o condutor força uma ultrapassagem sabendo que há um risco. E esse problema seria minimizado, e muito, se as nossas rodovias fossem duplicadas, ou pelos menos alargadas, ou se, no mínimo, tivéssemos acostamentos adequados.

Exemplo disso é a BR-364 no trecho da Serra de São Vicente, em que há de se considerar também que, mesmo não tendo sido duplicado o trecho mais crítico da Serra de Vicente, muito melhorou. Pelo menos, naquele pequeno trecho duplicado, já não temos ali registro de acidentes por ultrapassagens indevidas ou ultrapassagens forçadas. Mas nós temos um trecho que vai de Várzea Grande a Jangada, onde a pista é estreita, temos problema de acostamento, o volume de trânsito de veículos de carga é consideravelmente grande, e ultrapassar num trecho desse, na maioria das vezes, é uma loteria.

No ano de 2000 a 2003, nós tivemos um aumento... Em 2000 a Polícia Rodoviária Federal atribuiu 7% dos acidentes registrados aos defeitos nas rodovias. Em 2003 esse número passou para 14%. Dobrou o número de acidentes atendidos pela Polícia Rodoviária Federal provocados pelo estado de conservação das rodovias. Quando dizemos 14%, parece pouca coisa, mas se fizermos o cálculo em cima do montante total, isso implica quase 400 acidentes atendidos, provocados pela questão da conservação das rodovias.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Então, se não bastassem todos esses problemas internos da polícia, ainda sofremos na pele as conseqüências para atender aos acidentes. E estamos discutindo com o Corpo de Bombeiros de Mato Grosso como se procederá ao atendimento, principalmente na Serra de São Vicente e no trecho Cuiabá-Jangada, uma vez que, não diferente da Polícia Rodoviária Federal, o Corpo de Bombeiros tem também o seu problema de efetivo.

Muitas vezes nós temos que enviar uma viatura para o local do acidente, para atender às vítimas, com policiais que nem têm a formação em atendimento pré-hospitalar para socorrer aquelas vítimas acidentadas. E, às vezes, o Corpo de Bombeiros está impossibilitado, devido às inúmeras ocorrências também no perímetro urbano das cidades.

Uma vez duplicada a rodovia ou feitas essas parcerias, esses trabalhos, com certeza, os trabalhos de auto-socorro, de guincho e inúmeros problemas com os quais convivemos diariamente, serão minimizados, porque os senhores conhecem a dificuldade quando é preciso fazer uma viagem de Cuiabá a Rondonópolis, ou qualquer viagem sentido sul, e se depara com um acidente no trecho da Serra de São Vicente. Invariavelmente, nós temos interdição de pista.

E saibam os senhores que essas interdições, quando demoradas, provocam inúmeros outros acidentes. Inclusive, há uma medida, uma ordem de Brasília, determinando que nos feriados prolongados se faça restrição ao trânsito de veículos articulados, os veículos portadores de autorização especial de trânsito, os chamados treminhões, que todos conhecem, mas em Mato Grosso nós sempre repensamos isso, uma vez que, se restringimos o trânsito desses veículos por quatro, cinco ou seis horas, conforme todo o Brasil faz, quando liberamos o trânsito, forma-se um comboio para subir a Serra de São Vicente ou o trecho Várzea Grande-Jangada, o que torna impraticável controlar o trânsito. Às vezes, nós desrespeitamos essas normas, não restringindo os horários e até correndo o risco de responder por acidentes de grande monta, que ganham proporções nacionais na mídia.

E por que a Polícia Rodoviária Federal de Mato Grosso não restringiu o trânsito desses veículos naqueles horários? É que nós sabemos, senhores... Em uma oportunidade, nós levamos quatro horas para controlar a saída desses veículos dos postos da saída de Cuiabá. E naquele período de quatro horas, seis acidentes foram registrados, pequenos acidentes, mas que contribuíram para o aumento das nossas estatísticas.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Comunico que o orador dispõe de dois minutos para as considerações finais.

O SR. VANDERLEI MUNHOZ - Eu só queria dizer que os números da Polícia Rodoviária Federal estarão sempre à disposição, no Núcleo de Acidentes e Medicina Rodoviária, e que temos envidado esforços para tentar diminuir o número de acidentes e de mortes nas nossas rodovias, mas lamentavelmente, nos últimos meses, principalmente no ano de 2004, em que vivemos um período atípico em função das chuvas, das fortes chuvas que causaram tanto transtorno para o DNIT lá no norte do Estado, principalmente neste ano, as nossas estatísticas são assustadoras e desanimadoras, senhores. Mas esperamos e vislumbramos um novo horizonte daqui para frente.

Parabéns pela audiência pública e muito obrigado pela oportunidade (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Agradecemos ao Inspetor da Polícia Rodoviária Federal, Sr. Vanderlei Munhoz.

Convido o Deputado Humberto Bosaipo para assumir a direção dos trabalhos.
(O SR. DEPUTADO HUMBERTO BOSAIPO ASSUME A PRESIDÊNCIA ÀS 15:52 HORAS.)

O SR. PRESIDENTE (HUMBERTO BOSAIPO) - Com a palavra, o Sr. Leopoldo Nigro, presidente do Fórum Empresarial de Turismo em Mato Grosso.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. LEOPOLDO NIGRO - Eu queria agradecer ao Deputado José Carlos Freitas, que nos fez este convite, como também ao Deputado Humberto Bosaipo, que agora está presidindo a Mesa, e a todos os presentes.

As palavras que eu vou falar aqui, neste momento, eu acho que são muito boas, porque depois de tanto problema temos que falar um pouco de turismo, porque nós ficamos meio apavorados, principalmente eu que acabei de chegar de Águas Quentes, vindo pela BR-070, na Serra de São Vicente.

Nós temos vários problemas na área do turismo, mas a parte mais difícil, para nós, são realmente as estradas, é a questão de infra-estrutura, são várias outras estruturas, mas o que pesa mais, para nós, é a questão das estradas.

Nós temos um grave problema que é o custo, que já foi falado aqui, em torno de 40% a mais nos carros que trafegam nas áreas de turismo, principalmente na Transpantaneira, na região de Barão de Melgaço e em outras regiões do Estado.

Eu sempre falo do coitado do motorista da van, que a compra uma para fazer turismo. Ele passa o primeiro ano ganhando um pouco de dinheiro; no segundo ano começa a perder dinheiro, porque ele esquece que começa a ter uma segunda família, que é a manutenção da van, porque acabou de sair da parte de seguro, da parte de garantia; e quando acaba o segundo ano, ele está com o carro acabado, sem o dinheiro para comprar um novo veículo, porque nenhum veículo, hoje, agüenta amortizar em dois anos, e ele tem aquela frustração na vida dele.

Eu estava conversando aqui com a repórter Maristela - falando isso. Ela me disse que na semana passada ela fez um percurso com um pessoal que veio do estrangeiro e foi mostrar o turismo. Ela teve uma despesa de dois mil e quinhentos reais com o carro dela.

Então, realmente, é muito difícil, porque o custo do turismo aumenta demais em relação aos outros estados. E nós achamos, nós falamos isso aí. Eu me lembro de uma tia - ainda tenho essa tia -, que quando ela tomava um cafezinho ruim, frio, ela dizia: “muito obrigada, estava delicioso!” Um dia, uma pessoa perguntou: “a senhora quer tomar outro?” E ela falou: “Deus me livre!”

Então, o Pantanal, hoje, é isso, é maravilhoso, você vai, olha, gosta, mas eu não volto, eu não vou trazer o meu amigo com o meu carro.

Bom, o turismo é uma das grandes forças, hoje, nacional, da parte nacional para o estrangeiro. A grande grife de Mato Grosso é o Pantanal. Nós vivemos falando do Pantanal mato-grossense em todas as viagens, em todas as palestras que nós escutamos. Nós vemos, aí, os Parlamentares falando do Pantanal, mas realmente nós estamos numa situação muito difícil com a parte do Pantanal.

Nós temos que programar uma maneira desse pantanal ficar melhor. Hoje, eu posso dizer que eu estou mais entusiasmado um pouco com o turismo do Pantanal, porque desde o primeiro momento desse novo Governo, com a visita, no primeiro mês do Governo, do Secretário Pagot ao pantanal, a convite dos empresários do turismo, ele assumiu um compromisso - foi contratado o 9º BEC. Mas, realmente, nós temos um problema sério de recursos no Estado. Destacou-se um pouco do dinheiro para manutenção, o que não deu. O último encascalhamento dessa estrada Transpantaneira foi feito no Governo de Júlio Campos. De lá para cá foi só patrolamento. Então, nunca mais teve conservação.

Tivemos duas visitas do Governador, inclusive, na Transpantaneira. Nós sabemos, temos visto que a Transpantaneira vai ser asfaltada em 17km até o portal da Transpantaneira, que é onde fica o IBAMA. Graças a Deus, até ali já vai ser asfaltada. Deveria ser tudo, mas tem um problema sério de asfaltamento dessa Transpantaneira.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Agora, além desse asfaltamento nós precisamos de alguma coisa a mais para essa rodovia Transpantaneira. Eu estou batendo na Transpantaneira porque é um item. Depois, isso se estende a todas as outras rodovias do Estado.

Nós precisaríamos, logo após o final do asfalto de 17 quilômetros, onde vai ser dada a entrada da Transpantaneira, fazer um portal de recepção, em que o hospede, o cliente e o turista chegassem e tivessem um atendimento, uma lanchonete, um souvenir, um banheiro - que não tem. Saímos daqui, vamos até o pantanal, e não tem nenhum banheiro, a não ser em Poconé. Então, é complicada uma viagem de uma hora e meia... Vai ter banheiro onde na Transpantaneira? São duas horas de viagem, e você vai olhando toda a beleza do pantanal.

Uma sala de orientação dos turistas, venda de serviços locais... Eu acho que o asfalto deveria chegar até ali. Ali ter um estacionamento. Dali para frente, que estivesse vendendo algum serviço, dando serviço ao pessoal de Poconé, de vans, de charrete, de bicicleta, a cavalo... Dali para frente, você começa a ver o pantanal. Teríamos, ali, um local para compra dos hotéis, das pousadas. Você poderia chegar em um ônibus, saindo de Cuiabá a Poconé, com ar-condicionado, porque ônibus com ar-condicionado não anda nas rodovias de turismo, porque há poeira, buraco, pontes, uma série de problemas. Então, você não anda confortavelmente. Ninguém quer fazer turismo sem conforto. Então, nós teríamos ônibus confortáveis, diariamente, até a entrada da Transpantaneira. Dali para frente, nós teríamos condições de ter jipe. Aí, sim, poderíamos fazer um pouco de aventura, mas em estrada encascalhada, com pontes, realmente, boas. Então, essa linha de ônibus e o asfaltamento até o KM-17 são importantes.

Nós podíamos nesse posto...

O SR. PRESIDENTE (HUMBERTO BOSAIPO) - Só gostaria de avisar ao conferencista que passe desses 60km/h, que dê uma apressadinha a mais, sem acidentes, por causa do seu tempo.

O SR. LEOPOLDO NIGRO - Está certo.

Infelizmente, é difícil falar nesses dez minutos.

O SR. PRESIDENTE (HUMBERTO BOSAIPO) - E o senhor só está, até agora, no Pantanal. Ainda não passou ali pelo Araguaia...

O SR. LEOPOLDO NIGRO - Não, não. Eu estou falando apenas do Pantanal, porque, realmente, eu não tenho conhecimento das outras regiões. Então, eu gostaria de falar dessa região que eu tenho bastante conhecimento.

Gostaríamos, também, que o turista chegasse nesse local e visse, realmente, que nós temos organização, conhecimento e simplicidade. Mesmo sendo simples, está tudo dentro de acordo com o que o turista quer.

Depois, nós teríamos uma estrada. Nós precisamos suprir as necessidades mínimas da estrada, que é de, no mínimo, três patrolamentos: um antes do início da temporada turística, que começa agora em abril e maio; outro, no meio do período da temporada; e outro antes das chuvas para ficar transitável. Peguem o Guia Quatro Rodas de 2002. Aqui, orientam-se todos os turistas do Brasil. Nós encontramos aqui cento e vinte e seis pontes de madeira, algumas em estado precário, principalmente, depois do KM-65. A rodovia Transpantaneira fica, praticamente, intransitável no período das chuvas. Quer dizer, como vamos trazer o turista se... Eu estou falando de uma estrada, que é cartão postal de Mato Grosso. Eu não estou falando do resto. O resto eu não conheço. Eu conheço Barão de Melgaço, que, também, não é uma estrada muito boa.

Nós precisamos de algumas coisas, como limpeza da beira da estrada, porque se você vai passear em uma estrada que tem mata dos dois lados, você não consegue ver os animais. Precisamos de um ônibus menor que percorra a Transpantaneira, trazendo melhores condições para

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

o pessoal que mora lá, porque não tem nenhuma linha de ônibus de Poconé até Porto Jofre. Então, isso iria reduzir muito o custo dos empresários que têm que mandar os funcionários de volta quando estão de folga, tem que mandar vários carros para buscá-los e levá-los lá na Transpantaneira.

Tinha outras coisas... Mas gostaria, realmente, que se pensasse nas estradas. Tem uma estrada das águas - sempre gostei de falar sobre isso - que é ter um circuito Cuiabá, Chapada dos Guimarães, Campo Verde, São Vicente, Águas Quentes, Barão de Melgaço e voltando a Cuiabá, novamente, ou saindo de barco de Barão de Melgaço, indo a Porto Cercado e a Porto Jofre. Esse circuito das águas se tivesse na Transpantaneira instalado, com boas condições, isso seria fácil de vender. Você tem nisso aí uma enormidade de coisas para ver. Você tem Cuiabá com a vida noturna, tem Chapada dos Guimarães, tem águas termais, tem a região de Jaciara, de Juscimeira, com esporte radical, tem a Baía de Chacororé, tem a região do SESC Pantanal, aquele patrimônio, que está lá, de conservação, tem a questão da Transpantaneira, a questão da pesca que é fantástica, a cultura do pantanal.

Então, eu acho que o turismo... Nós devemos resolver esse problema das estradas, porque, realmente, estamos fora, totalmente, do mercado.

Nós estamos vendo que o Governo Lula... Nós esperávamos que fosse trazer um Ministério de Turismo que, realmente, estivesse com um pessoal capacitado, com um grande Ministro e com uma capacidade muito boa na EMBRATUR.

Nós estamos, aqui, patinando na área do turismo. Está na hora de desenvolvermos o turismo, e estamos ainda patinando com poucos recursos. Precisamos ter outra fonte de recurso para o Estado, que não seja só a pecuária, a agricultura, mas que façamos um tripé, que é a parte de turismo, que no mundo inteiro é extremamente importante. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (HUMBERTO BOSAIPO) - Queremos agradecer a presença da Sr^a Perpétua Teixeira Stefanini, Iraima Stefanini e Edir Rosa da Silva Dantas. Sentimo-nos honrados com suas presenças.

Com a palavra, o Dr. Éder Augusto Pinheiro, representante do Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Mato Grosso.

Solicito ao Deputado José Carlos Freitas que reassuma a direção dos trabalhos.
(O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS FREITAS REASSUME A DIREÇÃO DOS TRABALHOS ÀS 16:06 HORAS.)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Com a palavra, o Sr. Éder Augusto Pinheiro.

O SR. ÉDER AUGUSTO PINHEIRO - Boa-tarde!

Eu queria cumprimentar a Mesa. Agradeço o Deputado Riva pelo convite. Saúdo o Deputado José Carlos Freitas e na sua pessoa saúdo os demais membros da Mesa. Saúdo o Deputado Pedro Satélite, em nome de todos os colegas da área de transporte e saúdo o Dr. Gabriel Matos, representante da AGER, que nos honra com sua presença.

Pediram-me para falar sobre os impactos e custos do setor de transporte e eu trouxe um material para apresentar, que está sendo montado rapidamente.

O tempo é meio escasso e, se der, vamos passar um filme de dois minutos, mas primeiro vamos para a apresentação.

Enquanto eu estava escutando os demais palestrantes falarem, eu estava meditando comigo mesmo sobre custo, custo, custo, produção de soja, custo de transporte, que vou falar, e eu me perguntei uma coisa: e o custo da vida? Quanto é que vale uma vida? Vida não tem preço. E isso eu acho que é o ponto fulcral da questão dos transportes, sem contar o impacto que ela tem no dia a dia das pessoas.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Enquanto resolve o problema de ordem técnica, esclareço que vamos deixar o filme por último, se der tempo.

Eu queria aproveitar, Sr. Presidente, em nome do setor de transportes, agradecer o convite e contar para Vossa Excelência que nós, com essa postura, ficamos muito honrados e queremos inaugurar uma nova fase de relacionamento entre Estado e empresas de transportes - nós que estamos mudando todo o perfil do nosso sindicato, com nova diretoria - e realçar esse compromisso que temos com Mato Grosso.

Eu fico ouvindo falar em novas formas de financiamento, de impactos e me pergunto também: será que a questão é só criar uma nova forma?

Nós temos recentemente a questão do CIDE e só este ano a previsão é arrecadar 10 bilhões de reais. No ano passado, arrecadaram por volta de sete, oito, mas cadê esse dinheiro? Onde é que ele está, que não chega ao setor? Ele foi criado como um acordo de lideranças para que esse recurso chegasse ao nosso setor, infelizmente ele não chegou.

Eu fiz uma avaliação sobre os impactos das rodovias federais. Eu queria passar para as fotos no Estado de Mato Grosso aqui, porque nós estamos atrasados.
(O ORADOR PROSEGUE SUA EXPOSIÇÃO, FAZENDO USO DE *DATA-SHOW*.)

O SR. ÉDER AUGUSTO PINHEIRO - Isso é um ônibus de primeiro mundo que temos rodando no Estado de Mato Grosso, da minha empresa. Eu sou também presidente do Real Norte, que recentemente adquirimos aí. A pioneira no setor é o Maringá. Esse é o tipo de veículos que nós temos rodando no nosso Estado hoje que não tem nada a ver com a pujança que Mato Grosso significa.

O próximo é uma seqüência de fotos das estradas. Isso obviamente impacta a nossa questão de custo todo dia e acaba refletindo no dia-a-dia dos nossos usuários.

Recentemente, tivemos uma discussão numa audiência pública, muito bem conduzida pelos colegas da AGER. Temos uma posição muito difícil perante os usuários quando falamos em reajuste de insumos de transportes, de custo, e a resposta está aí. Não basta nos preocuparmos só com a AGER. O Governo tem feito um esforço muito grande pela renovação da frota de Mato Grosso.

O próximo, por favor. Pode passar. Mas, por outro lado, não adianta compramos veículo de primeiro mundo para esse tipo de estrada.

Esse é o resultado agora do final da temporada das chuvas. É um ônibus que não sofreu acidentes. Felizmente nós temos índices baixíssimos de acidentes. Onde está tendo acidente aqui é basicamente, ou com veículo pequeno, ou com os famigerados veículos piratas que andam no setor. Isso aí é o resultado. Mostramos essas fotos para os colegas no resto do Brasil, nos rincões do Brasil, e o pessoal fica assustado. Isso é reforma de veículos em função do uso diário na BR-163.

Próxima, por favor. Esse é um veículo que mostra o que foi um fim da temporada na BR-163 de Cuiabá para Santarém. Parece que ele veio da Bósnia, do Líbano, porque é um veículo que faz Cuiabá-Santarém e agora a rodovia está fechada, mas enquanto não abre novamente o resultado é isso aí, desmontar o veículo totalmente, revisar o veículo totalmente. Isso é o que sofremos no dia-a-dia, o que o nosso cliente sofre no dia-a-dia.

Essa é uma foto também histórica, resultado do mês, foto tirada nas dependências da nossa empresa, que mostra o resultado das molas quebradas no mês em função dos buracos das rodovias em Mato Grosso.

Esta é outra foto bastante significativa... Nós mostramos esta foto e choramos também um pouco, que é a conta de pneu, do mês, na empresa.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Esta foto é uma em que nós rimos, para não chorar, também. Essa é uma foto que me marca muito...Que mostra o esforço... Esses são passageiros empurrando o ônibus dentro de um atoleiro... Paga para andar de ônibus e é isso o que acontece... Ele tem que descer do veículo... Esta foto é muito triste, ela mostra a que estado nós chegamos no Brasil. Isso porque arrecadamos com a CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, vou repetir, este ano a previsão é de dez bilhões de reais somente para o setor de transporte.

É esse o brasileiro no dia-a-dia, o que ele sofre para chegar no seu destino, para fazer um tratamento de saúde, para estudar, para trabalhar.

Falando propriamente de custo, tecnicamente falando, para cada dólar poupado em manutenção - e isso é científico - no momento adequado, há um acréscimo de três dólares com obra de reabilitação e até outros três para os usuários. O seu autor é o LASTRAN - Laboratório de Sistemas de Transporte, que publicou esse trabalho em 98.

Eu não coloquei anteriormente, mas também represento o Mestrado da Universidade de Brasília e esses dados foram tirados lá da Universidade.

O veículo de carga, que foi falado aqui, por volta de até 58% no consumo de combustível - e quando falo carga-carga é de passageiro e carga propriamente dita - 30% no desgaste da frota, e aqui em Mato Grosso é até mais do que isso, mais de 100% no tempo de percurso gasto. A fonte é do mesmo autor, o LASTRAN, que publicou esse trabalho em 98, e está à disposição de todo o plenário.

A relação de custo propriamente dito está em combustível, em peças, em questão de rodagem que engloba pneus e suspensão. Os senhores estão vendo claramente o impacto entre pavimento em bom estado e pavimento degradado.

Finalmente, isso implica em maior consumo de combustível. Nós tivemos a guerra do Iraque... E a PETROBRAS, que tem dado esses lucros fabulosos para orgulho de todos nós... Subiram o nosso insumo, que é o maior insumo depois de pessoal. Acabou a guerra, e esse dado ainda não voltou. Nós discutimos muito isso no reajuste da planilha que vamos ter agora. O maior consumo no material de rodagem, que também é pneu, e o maior consumo de peças e acessórios. E as fotos que eu apresentei falam por si só.

Finalmente, fiz um gráfico que mostra o efeito de rodovia precária, baixa velocidade operacional, isso gasta bastante tempo, aproveita bem menos o veículo e nós passamos a ter uma ociosidade de frota, mais veículos de reserva, mais gastos, veículos parados, gasta mais pessoa, gasta hora-extra, gasta mais motorista, gasta mais mecânico, mais despesa com insumos de uma maneira geral.

O baixo aproveitamento dos veículos gera a maior necessidade de mão-de-obra e um maior consumo de insumos. Isso acaba impactuando totalmente no custo do setor e gera um preço nominal de passagem para o cliente, bastante cara e elevada.

Eu falei anteriormente, nós fizemos uma pesquisa junto ao CNT e em dezembro de 2001 foi criada a CIDE com essa finalidade bastante específica de arrecadarmos impostos. Eu sei que esse dinheiro, infelizmente, é igual cabelo de freira, sabemos que existe, mas ninguém nunca vê. E nós que sofremos no dia-a-dia, igual ao colega patrulheiro aqui - e faço uma saudação - que faz um trabalho fantástico e heróico nas nossas rodovias, ficamos a ver navio no dia-a-dia.

Não quero ser enfadonho e repetitivo, mas tem as arrecadações da CIDE de 2002, 2003 e 2004, o que é que foi utilizado.

Tem uma série do que foi a perda disso. E foi totalmente desviado esse recurso da CIDE.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Estamos falando agora no tema central desta importante Audiência Pública, que é a nova forma de financiamento. E nós, do setor do transporte, é que escutamos no dia-a-dia, porque é no nosso ouvido que o passageiro grita, somos nós que sofremos com essas condições das rodovias. E nós defendemos claramente novas formas de financiamento nas coisas palpáveis e concretas e defendemos de uma maneira bastante clara... Nós achamos que não tem uma varinha de condão só para o problema, que resolve todo problema, mas o pedágio é uma solução bastante bem-vinda e bastante válida. Nós somos - e não poderíamos ser diferentes - partidários da iniciativa privada. O que nós queremos é isso aí, é conforto, é segurança, é tranquilidade.

A condição de trafegabilidade com o Estado da riqueza, da pujança, da importância que Mato Grosso tem no cenário nacional, precisa e deve ocupar. A rodovia e vias trafegáveis, tecnicamente falando, é uma coisa muito importante, como eu falei no começo da minha apresentação. Vida não tem preço, e o que nós queremos é o mínimo de condição para trabalhar, para tocar a economia, para as coisas andarem. E queremos deixar bem claro que nessa forma de apresentação, queremos deixar a coisa bastante clara, quando falamos que defendemos o pedágio, defendemos outra forma de financiamento de rodovia, e também queremos e é importante que se faça esse alerta, que uma vez optado por esse caminho, e ele é bastante válido, que as regras sejam bem claras, principalmente para quem paga a conta.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Só um instante, por favor, Sr. Eder.

Convido o Deputado Pedro Satélite para assumir a direção dos trabalhos.
(O SR. DEPUTADO PEDRO SATÉLITE ASSUME A PRESIDÊNCIA ÀS 16:19 HORAS.)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Continua com a palavra, o Sr. Eder Augusto Pinheiro.

O SR. EDER AUGUSTO PINHEIRO - Nós temos, aqui no Mato Grosso, a repetição daquilo que está acontecendo de uma maneira bastante demagógica, bastante infeliz, bastante triste, porque tem um exemplo claro no Brasil, nós que andamos no Brasil inteiro, que é o que está acontecendo no Paraná, onde as regras não estão claras, quem fez a rodovia, investiu, a maneira como foi privatizada, parece-me que, pelo que vemos pela imprensa, escutando os dois lados, deixa alguma coisa a desejar. Eu sei que alguém fez um trabalho, estabeleceu regras claras de cobrança de pedágios, essas regras estão sendo desrespeitadas, o investidor que fez a rodovia, que manteve a rodovia naquelas condições, precisa obviamente ter o seu capital investido retornado, ele bancou isso, e nós também não queremos discutir, porque uma vez que chegamos nesse mundo sonhando, de rodovia de primeiro mundo, que a gente volte atrás e volte a discutir o preço das coisas, que a sociedade não está bem avisada, que as coisas não estão bem claras.

Faço esse alerta, parabeno a Assembléia Legislativa por essa iniciativa e, de uma maneira democrática temos que discutir, de maneira bem clara, para que, uma vez esse caminho tomado, possamos parar novamente para discutir que está caro, que o pedágio é válido, que não é válido, que fizeram dez pedágios daqui até Guarantã do Norte, ou vinte até outro lugar.

Eu acho que precisamos saber qual caminho vamos trilhar, e acho que é um caminho super válido. Nós não podemos ficar esperando determinadas discussões, em Brasília. Eu já fui homem de Governo, aliás, conheci a BR-163 integrando uma carreata com o ex-Ministro Pimenta da Veiga, junto com o Deputado Pedro Satélite, na época, e, desde então, a coisa só vem a piorar. Então, nós achamos que de mãos cruzadas, de braços cruzados não dá para ficar, nós precisamos resolver.

Todo dia a minha assessoria me informa, e eu acabo de receber, neste momento, mais uma informação da minha equipe, que mais vidas se foram. Esta questão de perda de vidas nas

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

rodovias do Brasil está virando uma coisa banal. A sociedade não pode deixar ficar impune isso tudo.

Eu queria agradecer e colocar o nosso sindicato à disposição, o CENTROMAT, que começa a viver uma nova fase de agora para frente. Os dados da apresentação estão também à disposição. A minha empresa Real Norte, que hoje deve ser uma das maiores empresas, passa a ser uma das maiores empresas de passageiros de Mato Grosso, opera na BR-164 também, e nós achamos que é preciso, finalmente, achar a saída para esse problema sério que enlutece, que entristece, que envergonha a gente todo dia. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Antes de passar a palavra para a Sr^a Márcia Vandoni, representante da Secretária de Estado de Infra-estrutura, eu apenas quero fazer algumas considerações sobre essa audiência pública, sobre a importância dela.

Nós estamos diante de duas situações, Deputado Helmut, uma é a manutenção das rodovias, manter as rodovias que já existem, para dar trafegabilidade e diminuir custos; e outra é a construção de rodovias - a construção de que tanto falamos -, a conclusão da BR-163. E só tem uma maneira: através de uma parceria, sem essa parceria nós não vamos a lugar nenhum. E essa parceria existe entre a classe produtora e os empresários, que são esses 14 empresários que estão predispostos a assumir.

Acima de tudo, Deputada Verinha Araújo, nós precisamos que o Poder Público realmente queira fazer, é isso que nós precisamos saber e que nós não sabíamos até pouco tempo atrás, e ficávamos em dúvida. Dúvida nenhuma em relação ao Governo do Estado, que quer fazer, e o povo quer. Nós tínhamos uma dúvida em relação ao Governo Lula, se ele queria essa integração ou não. Hoje, Deputada Verinha Araújo, nós não temos mais dúvida nenhuma. As ONGs se manifestavam contra essa rodovia, o Ministério do Meio Ambiente se manifestava contra, mas de repente mudou tudo, Deputado Helmut, mudou porque o Presidente Lula falou: “nós queremos concluir essa rodovia e nós vamos concluí-la”.

É por isso que tem que ter pulso firme, e nós acreditamos que essa rodovia vai acontecer. A grande maioria dos empresários, que não acreditava que no Governo Lula fosse possível concluir, essa rodovia será concluída. Basta ter vontade política. Eu quero dizer que nós precisamos, acima de tudo, ter essa unidade.

Eu gostaria de agradecer ao Dr. Francisco, assessor técnico da Agência Nacional de Transportes Terrestres, pela explicação técnica que ele nos deu e ao demais palestrantes. Também gostaria de dizer que continuaremos dando a nossa contribuição. Nós já demos uma contribuição muito grande - é nossa obrigação continuarmos a dar essa contribuição -, quando, há quinze ou vinte anos, já iniciamos essa luta pró-construção da BR-163, que é um sonho de todos os brasileiros que aqui vivem e que para cá vieram.

Eu passo a palavra a Sr^a Márcia Vandoni, que dispõe de dez minutos.

A SR^a MÁRCIA VANDONI - Boa-tarde, Sr. Deputado Pedro Satélite, Deputada Verinha Araújo; Coronel Munhoz; Sr. Éder; Sr. Gilson; Srs. Diretores da AGER; Sr. Helmut; senhoras e senhores.

Eu trouxe alguns dados referentes às obras rodoviárias que foram executadas pelo Estado de Mato Grosso, algumas em parceria do Governo do Estado com os produtores rurais, que somam 204km; em convênio com o Governo Federal, que são 67km; e com recursos próprios do Estado, através do FETHAB, o Governo pavimentou mais 242,5km, o que soma um total de 513,55km, diferente um pouco dos 509km que foram anunciados. Nós sabemos que foram feitos 513km.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Além desses 513km, além das rodovias estaduais, o que o Governo do Estado tem buscado junto ao Governo Federal e ao Ministério dos Transportes, é a delegação das rodovias estruturantes do Estado, que são a BR-163/364, que vai de Nova Mutum a Rondonópolis; e a BR-158, que atende toda a região leste do Estado. O trecho de Nova Mutum a Rurópolis, no Pará, nós conseguimos que fosse inserido no Programa Nacional de Desestatização, e isso nos abre uma possibilidade muito boa de que essa rodovia se encontre em condições de trafegabilidade, e mais, que se encontre em condições de pavimentação excelente, para que possamos sair daqui com toda essa soja que o Helmut está produzindo, melhorar as estradas para que os seus ônibus não quebrem e desenvolver o turismo, porque as rodovias representam e são pontos fundamentais para o desenvolvimento do Estado. O desenvolvimento econômico significa geração de emprego, geração de renda, desenvolvimento e possibilidade de crescimento do Estado.

Então, de tudo isso que foi feito pelo Governo do Estado, restam algumas dúvidas: como manter a trafegabilidade durante todo o ano? Foi feito. Os recursos foram investidos, as estradas estão aí, todo mundo está elogiando o trabalho que foi feito. Mas como manter durante todo o ano? Como melhorar a condição da malha rodoviária? E o que precisa ser feito?

A decisão sobre o modelo a ser adotado é ponto fundamental. Eu acho que o que estamos fazendo aqui, hoje, é discutir quais são essas possibilidades. De que forma podemos fazê-las? Quanto que o usuário está disposto a pagar pela melhoria da qualidade das estradas? É esse o ponto fundamental.

O marco regulatório consistente e confiável torna-se imprescindível para qualquer tipo de concessão, de terceirização, que possa ser feita, ou através de PPP. Esse marco regulatório é a estabilidade do contrato, é a garantia do serviço bem prestado e é o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, porque não podemos, de forma nenhuma, ter rodovias maravilhosas matando empresários. Nós estaríamos matando a nossa possibilidade de desenvolvimento.

A agência reguladora forte e estruturada para fazer essa regulação também é fundamental, bem como uma legislação apropriada.

Com relação à regulação, é preciso definir quais são as exigências que serão colocadas dentro dos editais de concessão: exigência de qualidade operacional, equipamento de pesagem, atendimento de emergência, incentivo a eficiência, definição de índice de reajuste, de fórmula de revisão de tarifa, um plano de contas consistentes para poder acompanhar toda empresa que faz essa concessão, relatórios financeiros periódicos e avaliação da qualidade dos serviços prestados.

Atualmente, nós temos, basicamente, duas legislações específicas para contratos públicos, que são a Lei de Concessão, Lei nº 8.978, e a Lei nº 6.746/96, uma lei estadual, de autoria do Deputado Renê Barbour.

Eu acho que vou repetir um pouco o que meu amigo de Brasília falou. Por um lado, fica maçante, porque estou repetindo o que ele falou, por outro lado, fico muito feliz, porque ele está vindo de Brasília, está trazendo informações novas e eu cheguei à conclusão de que o Estado de Mato Grosso está acompanhando todo esse desenvolvimento, toda essa inovação no setor das parcerias.

Então, na lei geral das concessões nós temos o quê? A parceria público-privada não está atendida pela lei das concessões, porque são só obras e serviços públicos, cuja exploração não apresenta viabilidade econômica. Então, se não apresenta viabilidade econômica, não podemos fazer a concessão. Aí o Estado estaria fadado a não fazer, não melhorar a qualidade do Estado, porque não apresenta viabilidade econômica para o setor privado. Então, o setor tarifário seria inviável, porque as tarifas seriam muito altas.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Pelos contratos da Lei nº 8.666, que são contratações de curto prazo, são de cinco anos para prestação de serviço e de obras em momento de escassez de recursos, estaria também inviabilizado. E as contratações que necessitam de grande estabilidade também não são atendidas pela legislação vigente. Existe a necessidade de adaptação da legislação, porque nós temos insuficiência de regras de proteção ao crédito particular frente à administração pública.

Então, a Lei nº 8.987 define o que é concessão de serviço público e o que muda basicamente é o que está em negrito: “**por sua conta e risco**”. Quer dizer, o setor privado estaria fazendo por sua conta e risco.

Então, nós vivíamos em um ambiente de transição institucional. Hoje, nós vivemos, no Brasil, restrições fiscais, rigidez na aplicação de gastos públicos, esgotamento do modelo de financiamento vigente até agora, regulação recente e muitas vezes inconsistentes ou incompletas, legislação incompleta e demanda recente de serviços.

Então, surge aí a famosa PPP. O que é a PPP? É a parceria que traz uma alternativa à falta de recursos públicos para tocar obras consideradas estratégicas para o desenvolvimento do País. Nós temos que considerar essa possibilidade, principalmente porque 4,5% do nosso PIB está contingenciado para pagamento dos juros da dívida pública. Então, o que a parceria veio trazer? Por que a parceria? Para superar os gargalos que temos hoje, modernizar a infraestrutura e, assim, melhorar a competitividade econômica do País, bem como evoluir o conceito de obra para serviço remunerado. É a possibilidade de canalização de recursos para áreas indelegáveis do Estado que são: educação, saúde e segurança e entregar serviços públicos com qualidade de maneira eficiente e ainda assim acelerar a implementação dos planos de desenvolvimento.

Na parceria público-privada o que muda basicamente? A iniciativa constrói uma obra ou presta serviço ao Estado; remunera parte do investimento de acordo com o seu retorno econômico. A remuneração da empresa privada só poderá ser feita a partir do momento em que o equipamento público estiver à disposição do usuário. Os riscos são compartilhados.

Dentro da parceria público-privada nas rodovias, temos uma coisa chamada pedágio sombra. Esse pedágio sombra o que é? Se eu projetei uma rodovia para um determinado fluxo de veículos, e ela, apesar de estar pronta, só vai me dar esse retorno a partir de cinco anos, então, é definido que aquilo que não for usado pela rodovia, quer dizer, o tráfego que não existiu, durante esse período, é pago pelo Governo. Então, esse é o pedágio sombra. É uma garantia para que possa o investimento ser feito pelo setor privado. E o Estado só deve começar a pagar quando o equipamento tiver à disposição do usuário.

Quais são os desafios a serem vencidos?

São as barreiras estruturais e culturais. Por quê? Porque estamos lidando com o novo, e o novo sempre assusta. Mas precisamos enfrentar isso e aprofundarmos nessas discussões sobre outras possibilidades para as rodovias estaduais.

São as barreiras políticas. Evitar ao máximo as interferências políticas ou interesses de grupo.

E são as barreiras legais, que é inflexibilidade que existe nos contratos, o que foi muito bem falado aqui pelo assessor da ANTT. Essa inflexibilidade tem que acabar.

De que o setor privado precisa? Precisa de institucionalidade legal e regulatória.

Olha, a gente vem batendo na questão regulatória. A Agência Reguladora, o marco regulatório é o que dá segurança para que o investidor possa chegar. Quer dizer, a atratividade não está só relacionada à questão financeira. Nós temos uma coisa chamada risco regulatório, é o risco do país, é o risco do Estado não cumprir com a premissa que está posta no contrato. E para isso as agências têm que ser fortes.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

É necessária também uma segurança jurídica, quer dizer, a legislação tem que ser confiável, com retorno econômico e liquidez garantida. Os riscos de enquadramento têm que estar adequadamente distribuídos entre setor público e setor privado. Enfim, o que a iniciativa quer que o Estado faça é um processo com sólida governança que, por consequência, gere credibilidade para o investidor privado.

Essa é a situação atual da lei federal, que já foi aprovada pela Câmara em primeira instância e está em tramitação no Senado. Eu vou até pular essa parte, porque já foi dito aqui quais são as dificuldades.

Outro dia, lendo a *Folha de São Paulo*, havia um artigo do Governador do Paraná, Roberto Requião, que começava com um trecho do livro *Alice no País das Maravilhas*:

“Onde fica a saída? - perguntou Alice ao gato que ria.

Depende - respondeu o gato.

De quê? - replicou Alice.

Depende de para onde você quer ir.”

Deputado, eu quero parabenizar a sua iniciativa, porque nós, hoje, precisamos saber para onde nós queremos ir, o que nós queremos do Estado, quanto que nós estamos dispostos a pagar pelos benefícios que as mudanças podem nos trazer.

Espero que este seja o primeiro de uma série de debates, e que não sejam muito longos, para que as decisões sejam tomadas o mais rapidamente. Muito obrigada (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Agradeço a Sr^a Márcia Vandoni, pelo enriquecimento da sua explanação, que nos ajudou muito.

Neste momento, quero agradecer a presença do Sr. Márcio Fabrício, Secretário do Conselho de Transportes, e registrar que o Cerimonial acaba de receber um telegrama do Senador Jonas Pinheiro, pedindo escusas pela sua ausência, por motivo de força maior.

Queremos também convidar o Secretário Adjunto da Secretaria Estadual de Infra-Estrutura, o Sr. Gilson Oliveira dos Santos, que é o último palestrante. Depois, passaremos a palavra aos colegas Parlamentares. Logo em seguida, se alguém quiser fazer alguma pergunta da platéia, estaremos à disposição.

Com a palavra, o Sr. Gilson Oliveira dos Santos, Secretário Adjunto da Secretaria de Infra-Estrutura.

O SR. GILSON OLIVEIRA DOS SANTOS - Boa-tarde a todos e a todas.

Queremos cumprimentar o Presidente da Mesa, ilustre Deputado José Carlos Freitas, em nome do Secretário de Infra-Estrutura, Dr. Luiz Antônio Pagot.

Queremos agradecer o convite formulado a nossa Secretaria, para que pudéssemos participar ativamente desse encontro de trabalho que realmente afeta toda a sociedade mato-grossense.

Queremos cumprimentar os demais Deputados aqui presentes e aqueles que já se ausentaram, os meus colegas de trabalho e todos os presentes. Deixo o nosso agradecimento pela participação.

Sr. Helmut, a sua angústia é compartilhada não só por nós presentes, como por toda a sociedade brasileira. Não dá mais para fazermos reuniões e mais reuniões, quando sabemos que a demanda praticamente é infinita neste país. O senhor colocou muito bem, com a sua palestra, o crescimento e a pujança deste Estado. Em apenas 12 anos praticamente dobramos a nossa produção.

O Estado de Mato Grosso possui, hoje, 31.500km de estradas estaduais e federais. Estou aqui ainda relacionando as estradas municipais, das quais as federais são na ordem de 4.950,

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

não é, Sr. Sinésio? Somando a pavimentação das estradas federais com as estaduais, temos algo em torno de 5.000km de estradas pavimentadas. É um Estado praticamente novo em termos de pavimentação.

Agora, imaginem, os senhores que ouviram nesta tarde os nosso insignes palestrantes, o arcabouço jurídico que está se desenhando aí, que é a PPP, que ainda está no Senado e que chegar a sua concretização, para pôr em prática, eu não tenho dúvida de que nós já teremos morrido. Aí é que eu não paro de elogiar a iniciativa do Exmº Sr. Governador Blairo Maggi e também do nosso ilustre Secretário de Infra-Estrutura, Sr. Luiz Antônio Pagot (PALMAS), que tiveram coragem e foram realmente buscar isso junto aos produtores do nosso Estado. Aqui eu quero parabenizar todos os produtores, com quem, de braços dados, usando o domínio da legislação pertinente, que são os convênios, fomos buscar essa parceria. É claro que os produtores não são santos. Eles estão sabendo o que estão fazendo. Eles têm um retorno? Claro que têm, a valorização de suas terras, a diminuição dos custos de transporte. Mas o que fez realmente a classe produtora investir maciçamente nesse projeto foi a confiabilidade do Governo do Estado e de sua equipe. Hoje, por onde eu tenho passado, visitando obras e mais obras, e as perguntas que eu tenho recebido da sociedade não são quantos quilômetros o Governo pavimentou este ano, não. Eles perguntam onde é que arrumaram tanto dinheiro para fazer o que foi feito. Essa é a pergunta que a sociedade tem feito ao longo dessas minhas passagens pelos municípios. Não foram quinhentos e nove quilômetros, foram quinhentos e treze quilômetros, e está aí documentado para quem quiser ver.

Mineirinho-Itiquira, alguns Deputados já participaram de várias inaugurações, a sociedade está aí, eu não preciso provar nada, nem o Estado precisa provar mais nada. É dentro dessa linha que nós vamos continuar. Neste ano a meta é uma meta arrojada. Aqui nós temos o Dr. Edgar, presidente do SINDUSCOM, que conhece muito bem da área da engenharia e sabe que o desafio do Governo do Estado, através da Secretaria de Infra-Estrutura, é pavimentar mil quilômetros de estradas neste ano. E esse desafio, eu tenho certeza absoluta, como em 2003, nós vamos atingir as nossas metas porque nós contamos com a parceria, não só dos produtores, mas também dos prefeitos municipais.

A PPP veio em boa hora, mas ainda falta muito para chegar a ser realmente concretizada. E nós, o Helmut colocou com muita clareza aí, não podemos esperar. Nós não podemos, em hipótese alguma, travar a nossa produção agrícola. Nós temos que avançar. E o Governo tem uma meta, daqui a dez anos passar para quarenta milhões de toneladas de grãos. Com isso aí nós vamos adiantar o PIB do nosso País e nós não podemos ficar nesse gargalo.

Agora, eu quero dizer para os senhores sobre o que se falou aqui, que o FETHAB arrecadou 200 milhões no ano passado. Para se ter uma idéia, constava no orçamento de 2003 a arrecadação de 111 milhões, Helmut, mas nós conseguimos arrecadar realmente duzentos milhões através do FETHAB, e foram muito bem aplicados.

Eu tenho acompanhado de perto as decisões e a forma como vem trabalhando o nosso Secretário Luiz Antônio Pagot. O Estado deve muito a esse homem, porque ele tem brigado pelo preço. Nós estamos fazendo aqui estrada na ordem de 220, 230, 240 mil o quilômetro de estrada pavimentada, coisa que não se vê há muito tempo em nosso Estado. E hoje nós estamos fazendo. E graças a essa iniciativa é que estamos conseguindo fazer com que o dinheiro realmente se torne muito bem aplicado em nosso Estado.

Eu tenho participado de algumas reuniões, em nível nacional, com o Secretário do Estado de vários Estados brasileiros, e sempre tem sido feita uma pergunta, Deputado, que não temos obtido a resposta. No mês passado, a Márcia estava comigo em Brasília - cadê a Márcia? saiu? - e eu fiz uma interferência no 4º Seminário do Apagão, porque fiquei pasmo. No momento em

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

que o País diz que não tem recursos para investir em logística, no momento em que o Ministro dos Transportes assumiu com o compromisso do Governo Federal de repassar mais de dois milhões, se não me falha a memória, para ele e até agora não repassou quase nada, só trezentos, quatrocentos mil reais, deparo-me com a matéria no jornal *Folha de São Paulo* de que o Fundo de Amparo ao Trabalhador-FAT, como os demais fundos, Fundo Mercantil, ficou retido em 2003, Deputado, 13 bilhões de reais, parado no Banco do Brasil e na Caixa Econômica, dos quais eles recebem 0,5% para o pessoal usar isso aí, quando poderia, claro, ressalvando aquele que é constitucional, para garantir a liquidez, poderiam ter jogado esse dinheiro no mercado gerando emprego, e isso aí é que realmente revolta toda a sociedade brasileira. E eu perguntei, naquele dia, por que o Congresso Federal não fica mais atento na fiscalização do cumprimento dos recursos orçamentários destinados aos Fundos de Amparo ao Trabalhador, Fundos da Marinha Mercante? Esses recursos poderiam nos ajudar muito na construção de infra-estrutura de nosso País.

Então, colocaram aqui a CIDE... Realmente, o senhor tem toda razão, a CIDE foi criada com esse objetivo e não está sendo aplicada. Há mais de 12, 14 anos que não se investe nas rodovias federais.

Está previsto oito bilhões de arrecadação este ano; no primeiro trimestre foram dois bilhões, e desses dois bilhões liberaram apenas setenta milhões de reais. É brincadeira um negócio desse, é complicado.

Agora, no Estado de Mato Grosso, nós temos as nossas rodovias federais que são eixos estruturantes para o transporte de nossos produtos que hoje estão aí. Somos o primeiro produtor de soja, algodão e assim por diante.

Imaginem os senhores se nós conseguimos a pavimentação da BR-163 até Santarém! Isso vai reduzir em mais de nove mil quilômetros de distância, o nosso produto, até ser colocado em Rotterdam, que é o portal de entrada da Europa.

Concorda comigo, Helmut? Quanto nós vamos reduzir? Quanto vamos gerar de divisa para o nosso País?

Mas eu tenho certeza - e aqui quero deixar um recado para o Secretário Luiz Antônio Pagot - de que vamos trabalhar diuturnamente para que possamos, no Estado de Mato Grosso, dar as condições mínimas necessárias para que a classe produtora do nosso Estado possa, realmente, investir e ter confiabilidade do Governo para que os nossos filhos e netos tenham uma vida melhor.

E quero aqui deixar o meu abraço a todos e parabenizar o ilustre Deputado José Carlos Freitas pela brilhante iniciativa. É através de iniciativa como essa, tenho certeza, que vamos resolver o problema do nosso Estado. É discutindo, buscando parceria, que vamos realmente atingir os nossos objetivos.

Muito obrigado a todos (PALMAS).

O SR PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Eu quero agradecer ao Secretário Adjunto Gilson de Oliveira, que muito contribui com a palestra.

Eu quero dizer que esta é a primeira de uma série de audiências que iremos fazer para ajudar Mato Grosso para que realmente possa continuar crescendo e se desenvolvendo.

Passo a palavra aos Parlamentares, informando que cada Parlamentar disporá de três minutos. Depois, se alguém da platéia quiser fazer alguma pergunta à Mesa, para que possamos fazer o encerramento. Nós teremos Sessão Ordinária às 17:00 horas. Então, o nosso tempo já está no fim.

Com a palavra, a Deputada Verinha Araújo.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

A SR^a VERINHA ARAÚJO - Deputado José Carlos Freitas, em seu nome quero cumprimentar toda a Mesa e parabenizar a iniciativa de Vossa Excelência, que quando sugeriu a realização desta Audiência pública com o tema sobre privatização de rodovias federais, estaduais, eu mesma fui umas das parlamentares que sugeriu a Vossa Excelência a discussão de um ponto que hoje está na pauta, que é a Parceria Público Privada.

E, para isso, atento-me ao tema, à fala depois de vários palestrantes, eu quero dizer que tenho em mãos uma matéria que está no *Estadão*, de domingo, há dois dias atrás, que diz que mais de 80% das estradas do País têm problemas. Nós temos aqui todos os corredores de estradas federais: o corredor fronteira/Norte, o Oeste/Norte, Araguaia/Tocantins, São Francisco, Nordeste, Leste, transmetropolitano e Corredor Mercosul. E praticamente 80% desses corredores apresentam problemas. Então, essa situação, aqui, não foi produzida do ano passado para cá.

É importante, primeiro, começarmos o debate dizendo que essa é uma situação. O Presidente Lula recebeu o País para administrar. Então, este é o quadro.

O Presidente Lula esteve, este ano, numa reunião do Fundo Monetário Internacional, com Parlamentares de 150 países membros do Banco Mundial, e ele nessa Conferência colocou aos Parlamentares de 150 países a necessidade do Fundo Monetário Internacional mudar o seu foco em relação à questão econômica mundial, principalmente aos países ditos periférico, tendo em vista que nós praticamente estávamos pagando a dívida com o índice de *superávit* primário, não podendo investir em infra-estrutura, que é onde, justamente, vai criar desenvolvimento econômico, gerar empregos e retomar o desenvolvimento do país. O Presidente Lula inovou - os senhores sabem - do ano passado para cá, ao propor ao fundo que todo esse investimento em infra-estrutura não contasse justamente para esse pagamento da dívida.

Ontem os senhores viram que conseguimos do Fundo justamente esse compromisso de agora para o ano poder aplicar nesse setor de infra-estrutura a parte de energia, petróleo, estrada, habitação e saneamento.

Nós tivemos que conviver, esse período, atendendo as metas do fundo e superando-as. Os senhores sabem que fomos além das metas do *superávit* primário. Para quê? Para criarmos condições de chegar no momento de negociação e poder, inclusive, impor as condições de negociação, uma situação muito mais de soberania que não tínhamos até então. Nós praticamente cumpríamos as metas do Fundo Monetário Internacional porque assim eram os contratos estabelecidos por gestões anteriores.

Então, eu acredito que a partir de ontem, com essa negociação e, justamente, esse compromisso de retomar os recursos para esse setor, nós poderemos ter uma outra perspectiva no setor de estrada, que é o nosso gargalho maior com essa dívida, com essa herança que recebemos aqui, não digo de Governo anterior, mas de situações que foram gerando outras.

Eu gostaria de falar um pouquinho da parceria público privada. Eu tive a oportunidade, no ano passado, de participar, em Lucas do Rio Verde - o Helmut inclusive estava lá, o Deputado Pedro Satélite não sei se estava - junto com o Governador Blairo Maggi, de uma região com essas 14 empresas que se dispõem a articular esse *trading* - é esse o nome -, com relação ao financiamento da BR-163. E isso não significa uma disposição de recursos apenas da empresa privada, na verdade, tem um incremento de recurso do BNDES, de recursos federais, a própria PETROBRÁS está incluída, que é uma empresa pública, para com isso gerar uma situação de trafegabilidade na BR-163, de exportação, de saída de produtos daquela região.

E a PPP foi protocolada, esse projeto de parceria público-privada, não sei se os senhores sabem - os componentes da Mesa devem saber, não é Sr. Gilson? -, em novembro, na Câmara Federal. Na convocação extraordinária do Congresso, no mês de janeiro, que o Governo

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

convocou, estava na pauta a votação da PPP, mas o projeto não foi votado em janeiro. A votação foi concluída há praticamente 30 dias na Câmara, agora está no Senado, na Comissão de Infra-estrutura.

Então, ao cobrar do Governo Federal, é bom perceber que o Governador tem vários parlamentares na Câmara Federal e tem senadores. É importante cobrar desses parlamentares que agilizem, que ajudem a agilizar essas votações, porque aqui, por exemplo, se coloca uma inovação do Governo do Estado, em relação às parcerias que ocorreram com setores produtivos, só que o Governo... Quem está à mesa sabe que hoje essas parcerias estão com problemas no Tribunal de Contas. Por quê? Porque não houve votação nesta Casa Legislativa, antecipadamente, com relação a essas parcerias com o setor produtivo. Nós não discutimos aqui na Assembléia Legislativa. Isso foi feito, inclusive, passando sobre a Lei de Licitações, a Lei nº 8.666. Por isso, hoje o Governo está com problemas para provar esses recursos que foram transferidos da iniciativa privada.

Para evitar que isso ocorresse - muitas vezes na vontade de fazer, e as coisas têm que acontecer mesmo, mas nós temos uma legislação a cumprir -, o Governo Federal, acompanhando uma discussão conjunta com empresários, enviou o projeto de lei ao Congresso Nacional. Agora, é preciso aguardar a votação, a conclusão, para que se possa abrir os processos licitatórios, inclusive com essas 14 empresas que têm interesse na BR-163.

Era isso que eu gostaria de esclarecer, porque o Presidente Lula tem um compromisso. Na sua visita a Mato Grosso, no ano passado, ele disse: "Eu não prometi asfaltar a BR-163, mas vamos fazer tudo o que estiver ao nosso alcance para isso acontecer".

Também gostaria de me colocar à disposição e firmar o meu compromisso, porque temos acompanhado várias inovações do Governo do Estado, principalmente em relação às rodovias, mas também tenho levantado outra questão: é preciso que as rodovias estaduais cheguem até onde estão os assentamentos de pequenos produtores rurais, que não têm dinheiro para fazer contrapartida, mas que precisam ser atendidos também.

Muitas vezes, numa rodovia por onde escoa a produção de soja, de algodão, de arroz, de milho, nós temos os produtores para fazer a parceria, mas outros setores não têm. Por exemplo, na semana que vem, nós vamos acompanhar o lançamento da pavimentação da rodovia que liga Cuiabá a Barão de Melgaço, até Mimoso, que foi uma luta nossa. No ano passado, nós fizemos uma reunião em Barão de Melgaço com o Secretário Pagot, e houve o compromisso de que este ano seria lançada essa rodovia.

Então, onde não há produtores, onde o Estado precisa chegar, nós precisamos chegar juntos; onde há condições de fazer parceria, vamos fazê-la; mas dentro dos marcos da legalidade, para que no futuro o Governo não sofra problemas de prestação de contas, que levem até a perda de mandato. Nós temos exemplos disso. Então, ao falar, ao cobrar, porque gostamos muito - eu também gosto de fazer discurso cobrando -, temos que lembrar que hoje vivemos um momento... Tanto é que o Deputado Pedro Satélite disse aqui: "Eu não acreditava que o Governo Lula fosse fazer o que está fazendo". E está fazendo. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Muito obrigado, Deputada Verinha Araújo.

Quero agradecer a presença da empresária Eliana, da Eliana Promoções, juntamente com sua equipe de funcionários. Também, mais uma vez, agradeço a presença da Sr^a Perpétua Stefanini, da Sr^a Eraíma Stefanini e da Sr^a Aedir, todas da cidade de Rondonópolis.

Com a palavra, o Sr. Gilson de Oliveira, para a réplica.

O SR. GILSON OLIVEIRA DOS SANTOS - Não é bem uma réplica. Eu queria agradecer, de todo coração, à ilustre Deputada Verinha Araújo por alertar sobre essa provável irregularidade administrativa.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Eu gostaria de esclarecer a todos que os convênios têm como objeto a parceria. Ou seja, o objeto de um convênio nada mais é do que o interesse comum. O interesse comum, como todos que estão acompanhando sabem, realmente se reveste da maior legalidade possível, esse é o interesse do governo e é o interesse também dos produtores.

Quanto à Lei nº 8.666, eu quero deixar bem claro a todos os senhores que nos convênios fica bem claro que todos os recursos repassados pelo governo do Estado - e o Deputado Helmut é testemunha disso - obedecem obrigatoriamente à Lei nº 8.666. Agora, os recursos que são oriundos dos produtores, que eles estão tirando dos seus bolsos para colocarem na rodovia, obedecem à legislação da iniciativa privada, e esse impedimento...

Eu participei de muitas e muitas reuniões com o Tribunal de Contas do Estado, e fui o relator de 28 perguntas dirigidas ao Tribunal de Contas. Agora, nós estamos, juntamente com os inspetores, procurando a forma mais viável para podermos modificar um pouco os convênios, para darmos mais agilidade ainda ao nosso trabalho, que vem sendo desenvolvido aqui.

Quanto à colocação da Deputada Verinha Araújo, ela procede também. A Deputada colocou que existem regiões altamente produtivas e outras regiões que não são produtivas. O Governo do Estado está atento a esse detalhe, fato é que eu tenho em minhas mãos a confirmação de que nós fizemos, em 2003, em parceria com os produtores, 204km de estradas, e com recursos próprios 242km de estradas.

Só para repassar uma informação, o governo está atento, inclusive já está dentro da nossa programação esse apoio no que concerne à infra-estrutura do turismo em nosso Estado, com a pavimentação, como foi colocado aqui, também de Santo Antônio do Leverger, da BR-040 até Barão de Melgaço, e também mais seis quilômetros de Chapada dos Guimarães até o Mirante - a estrada para a Cachoeira da Fumaça nós já estamos asfaltando. Podem ter certeza de que nós vamos incrementar também este setor.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Agradeço ao Sr. Gilson Oliveira dos Santos pela sua explanação, que também melhora o nosso documentário.

Passo a palavra ao colega Deputado Pedro Satélite, por três minutos; em seguida, falará o Sr. Claudécir Roque, representante do presidente da AMM, Sr. Ezequiel Ângelo Fonseca.

O SR. PEDRO SATÉLITE - Eu já cumprimentei a todos. Não usarei os três minutos, vou ceder o meu tempo para que alguém possa fazer alguma pergunta. Apenas quero fazer um alerta às pessoas que aqui estão: o Brasil é um país rodoviário, Mato Grosso, com certeza, também é um Estado rodoviário, e se nós não fizermos algumas mudanças na prática, não na teoria, Deputada Verinha Araújo, isso é o que me preocupa. Nós precisamos andar na prática. A teoria são essas leis que estão aí, que se formos esperar...

(A SRª DEPUTADA VERINHA ARAÚJO FALA FORA DO MICROFONE - INAUDÍVEL.)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Gostaria de pedir à Deputada Verinha Araújo que evite o debate paralelo.

O SR. PEDRO SATÉLITE - Eu quero dizer que nós temos pressa sim, Mato Grosso tem pressa, porque já existe um caos no Estado, e se dentro de dois ou três anos não houver uma mudança rápida, o Estado vai entrar em decadência, e isso é preocupante.

Nós temos certeza de que nesta audiência pública ninguém está criticando ninguém, o que nós queremos, na verdade, é que haja consenso de toda a sociedade, de todos os governos, até porque todos nós somos responsáveis, o governo municipal, o governo estadual e o governo federal, e se não houver essa parceria - com certeza, a sociedade, o povo quer essa parceria... Então, essa responsabilidade cabe a todos nós. Muito obrigado (PALMAS).

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Agradeço ao Deputado Pedro Satélite.

A Sr^a Verinha Araújo - Peço a palavra, pela Ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Concedo um minuto apenas, Deputada Verinha Araújo, porque nós temos mais uma Sessão aqui e outra no plenário.

A SR^a VERINHA ARAÚJO - Eu pedi a palavra para dizer justamente que fico em desvantagem na mesa, porque a maioria é contra, e eu sou a favor do Governo Lula, eu o defendo com muita honra.

Eu quero dizer que para ter prática, tem que ter teoria. Não se pode aplicar recurso público em um lugar onde não se está autorizado a aplicar. Nós temos que cobrar a prática, mas temos que estar calcados na lei, e a lei, infelizmente, não está aprovada, depende do Congresso Nacional. Então, estou dizendo aos colegas Parlamentares e às autoridades que estão à mesa, que estão cobrando pressa, que é preciso cobrar pressa da Câmara Federal e do Senado Federal. Aí, depois que eles votarem o que tem que ser votado, as licitações serão abertas e o dinheiro vai chegar.

Infelizmente, é isso, Sr. Presidente, nós ficaremos amarrados a essa questão legal. Inclusive, eu já citei aqui que o Governo do Estado, por não ter votado da forma legal, está com problema na prestação de contas no Tribunal de Contas do Estado. Era isso que eu queria dizer.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Agradeço à Deputada Verinha Araújo.

Com a palavra, o Sr. Claudécir Roque, coordenador do Centro de Capacitação, representando o presidente da AMM, Sr. Ezequiel Ângelo Fonseca.

O SR. CLAUDECIR ROQUE - Primeiramente, eu gostaria de cumprimentar a Mesa na pessoa do Deputado José Carlos Freitas, companheiro de diretório, do PFL, e dizer que com muita honra participo deste evento. Quero cumprimentar também a plenária em nome do Deputado Federal Helmut, que muito bem representa a minha região, como eu digo, materna, porque a nossa cidade é Sinop e a nossa permanência aqui é temporária, apenas durante a gestão do presidente Ezequiel.

Quero justificar também a ausência do presidente Ezequiel Fonseca. Os senhores são testemunhas que o Presidente tem sempre defendido os municípios, o interesse do municipalismo, em várias frentes de batalha, tanto em âmbito federal, como em âmbito estadual, principalmente federal ultimamente. Neste momento, nesta data, o Presidente está na região do Araguaia, mostrando aos municípios a viabilidade do nosso Programa a AMM-PREVI, que é um plano de previdência que a AMM está gerindo neste momento.

A minha participação se diz no sentido principalmente de cobrar aqui, em nome do Presidente Ezequiel Fonseca, um posicionamento mais firme e mais objetivo do Governo federal, no tocante às estradas. Todos nós sabemos que o Estado tem a sua responsabilidade, a União também tem, assim como o próprio município, mas os problemas, primeiramente - vocês hão de concordar comigo - acontecem nos municípios onde moramos. Nesse espaço chamado município é onde o problema realmente é vivido com mais intensidade.

Então, eu não digo, aqui, não prego para que se tenham vários presidentes - Lulas, talvez -, porque seria impossível - aí seria a questão de clonagem -, mas que esse mesmo Presidente visualizasse de maneira diferente várias regiões que existem, hoje, no Brasil, frentes econômicas diferentes. Nós temos aí uma vocação agrícola no Mato Grosso, então o nosso crescimento, o nosso progresso econômico logicamente que acontece de maneira mais acelerada, e isso exige uma objetividade maior nas ações da união aqui no Estado de Mato Grosso.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Essa é a nossa participação e eu gostaria de ouvir a Deputada Verinha Araújo, com relação a esse assunto.

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Muito obrigado pelas palavras do representante da AMM.

Quero deixar bem claro aqui que há dúvidas de muitas pessoas presentes. O Sr. Sinésio preferiria não usar da palavra, ele veio apenas para ouvir atentamente, preferiu não usar da palavra, mas está em tempo ainda. Alguém da platéia gostaria de fazer uso da palavra?

Com a palavra, o Sr. Edgar Teodoro Borges.

O SR. EDGAR TEODORO BORGES - Apesar de ter passado o tempo, eu não poderia deixar, nesta oportunidade, de parabenizar, Deputado José Carlos Freitas, eu estou aqui representando o SINCOP, do qual eu sou o Presidente, representando o Presidente da FIEMT. A FIEMT representa trinta e três sindicatos e eu vou levar à FIEMT o agradecimento, o esforço seu em tomar essa iniciativa e fazer esse debate.

Eu acho para quem não está muito ligado ao meio e que participou disso aqui, sentiu realmente o que é necessidade, porque o que nós vimos aqui foi mais explanação da necessidade, para que atitudes sejam realmente depois tomadas. Então, é como foi dito, como a Vandoni falou, o início de “n” reuniões

Então, Deputado José Carlos Freitas, eu quero parabenizar de coração mesmo. Eu acho que foi uma iniciativa super válida, porque todo mundo vê que tem que fazer, mas ninguém toma iniciativa. Quando se toma iniciativa, inicia-se uma audiência pública como essa, perguntando: cadê a bancada federal, cadê os Senadores, etc? Quer dizer, é importante você saber que está tomando uma iniciativa de grande importância. Você sente que a necessidade é dos usuários, é do Helmut, é do pessoal dos transportes coletivos, é de todo mundo. Então, eu acho que você está no caminho correto. A iniciativa é fantástica. Eu vou levar isso para a FIEMT e vou dizer do esforço de vocês.

Foi falado muito, mas quando nós formos aprofundar mais tecnicamente, nós temos que falar em pesagem, falar em balança e em uma série de coisas que são inerentes às nossas estradas. Acho que o caminho é esse. Está lançada a semente! O senhor está de parabéns, assim como todos os outros que contribuíram para esse processo. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. ÉDER AUGUSTO PINHEIRO - Só para colocar, estender a palavra, eu tenho um enfoque muito claro disso, que é o seguinte: às vezes uns torcem pelo Operário, outros torcem por Várzea Grande ou por Sinop, outros pelo Corinthians ou por São Paulo... Nós temos que ter em mente que nós elogiamos o Presidente Lula, segundo esse interesse da sociedade como um todo. Acho que ninguém tem dúvida quanto a isso.

A terceira coisa: os nossos adversários quem são? É quem não quer ver a pujança desse Estado e não quer ver a pujança do Brasil. Quem está contra a gente? Nós temos que ter a sabedoria e criatividade, nesse momento. E aí que é o pulo do gato, porque, hoje, nós estamos concorrendo com quem? Com os tigres asiáticos, com o excesso de barreira comercial contra o Brasil... É todo mundo contra o Brasil. Não vai cair do céu a solução. É só isso o que eu queria registrar (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ CARLOS FREITAS) - Nós já estamos em horário avançado; queremos agradecer imensamente ao Dr. Francisco Luis, que veio lá de Brasília, Assessor Técnico da Agência Nacional dos Transportes Terrestre; à Márcia Vandoni, que muito colaborou com essa palestra. Muito obrigado, Márcia, esperamos fazer uma outra próxima bem melhor e com um público do meio maior, para que possamos melhorar ainda mais essa discussão.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS À
PRIVATIZAÇÃO DE RODOVIAS EM MATO GROSSO, REALIZADA NO DIA 27 DE ABRIL
DE 2004, ÀS 14:00 HORAS.

Agradeço ao nosso amigo Gilson de Oliveira, Secretário Adjunto da Secretaria Estadual de Infra-estrutura; ao nosso amigo, suplente de Deputado Federal, Sr. Helmut; ao Sr. Leopoldo Nigro, Presidente do Fórum Empresarial de Turismo; ao Dr. Éder Augusto Pinheiro, representando o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário; aos inspetores da Polícia Rodoviária Federal, nosso muito obrigado, Dr. Wanderlei Munhoz; ao Romário Filho; muito obrigado ao Dr. Edgar, ao Claudedir, à Eliane, da Eliane Produções; aos Vereadores presentes; ao Dr. Diogo, Diretor da AGER; ao Dom Bosco, ao Celso Costim; à equipe do nosso gabinete, através da nossa amiga Simone.

Muito obrigado, Simone, pelo apoio. Parabéns pelo enriquecimento da nossa audiência pública. À equipe do Cerimonial da Assembléia Legislativa, nosso muito obrigado. À equipe técnica e a todos que vieram, nosso muito obrigado.

Declaro encerrada esta Audiência Pública (PALMAS).

Equipe Técnica:

- Taquigrafia:
 - Rosivânia Ribeiro de França;
 - Tânia Maria Pita Rocha;
 - Aedil Lima Gonçalves;
 - Donata Maria da Silva Moreira;
 - Isabel Luíza Lopes;
 - Regina Célia Garcia;
 - Rosa Antônia de Almeida Maciel Lehr;
- Revisão:
 - Ana Lúcia Bígio;
 - Ila de Castilho Varjão;
 - Laura Yumi Miyakawa;
 - Nilzalina Couto Marques da Silva.