

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

ATA Nº 012

PRESIDENTE - DEPUTADO PEDRO SATÉLITE

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Boa a noite a todos!

Invocando a proteção de Deus, e em nome do povo mato-grossense, declaro aberta esta Audiência Pública com o objetivo de discutir a privatização do trecho da BR-163, ligando Sinop, no Estado de Mato Grosso, ao Porto de Miritituba, no Estado do Pará, assim como as melhorias para os municípios alcançados.

Convido para compor a mesa o Senador da República Wellington Fagundes (PALMAS)...

O Senador Wellington Fagundes está dando uma entrevista muito importante, mas já estará adentrando o recinto.

Convido para compor a mesa a Exm<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> Prefeita Municipal de Guarantã do Norte, Sandra Martins (PALMAS)...

Agora, sim, o Senador Wellington Fagundes se faz presente aqui.

Obrigado, Senador.

Convido, também, para compor a mesa o Vice-Prefeito da cidade de Guarantã do Norte, Sr. Marcelo de Castro Souza, (PALMAS); Exm<sup>o</sup> Sr. Presidente da Câmara Municipal de Guarantã do Norte, representando os demais vereadores, Sr. Marcelo Lima de Medeiros, popular Dedé (PALMAS); Sr. Fábio Luiz Lima Freitas, Diretor do Departamento de Concessões da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes do Ministério dos Transportes, representando o Exm<sup>o</sup> Sr. Ministro dos Transportes, Antônio Carlos Rodrigues (PALMAS); Sr. Stéphane Louis Georges Quebaud, Coordenador de Outorgas de Rodovias Federais da ANTT (PALMAS); Sr. Diógenes Eduardo Cardoso, Gerente de Estruturação de Negócios da Empresa de Planejamento e Logística, neste ato representado pelo Diretor-Presidente Daniel Sigman (PALMAS); Sr. Orlando Machado, Superintendente Regional do DNIT do Estado de Mato Grosso (PALMAS); Sr. Luiz Antônio Ehret Garcia, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT do Estado de Mato Grosso (PALMAS); Sr. Frederico Azevedo e Silva, Gerente de Relações Institucionais da APROSOJA, neste ato representando o Diretor-Presidente, Sr. Endrigo Dalcin (PALMAS); Sr. Leonildo Barei, Delegado da APROSOJA e Vice-Presidente do Sindicato Rural de Sinop (PALMAS).

Composta a mesa de honra convido todos para em pé cantarmos o Hino Nacional. (EXECUÇÃO DO HINO NACIONAL.)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Nós queremos registrar as honrosas presenças das autoridades que gentilmente comparecem nesta Audiência Pública. Ao longo da Audiência Pública nós leremos os nomes das autoridades que aqui comparecerem para objetivarmos a mesma.

## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---

Eu quero dizer que esta Audiência Pública foi requerida pela Assembleia Legislativa, tendo como autor o Deputado Pedro Satélite e o Presidente da Assembleia Legislativa, Deputado Guilherme Maluf, que por motivos não particulares e, sim, de trabalho na Capital, pois havia assumido o compromisso de vir, não pode. Ao longo desta Audiência Pública estaremos explicando isso, também.

Dizer que esta Audiência Pública, Senador Wellington Fagundes, só está acontecendo, porque no dia 16 de março, próximo passado, estivemos em Brasília em uma Audiência com o Ministro dos Transportes. O Senador Wellington Fagundes pediu ao Ministro, atendendo o clamor da população desta microrregião que compõe o Vale de Peixoto de Azevedo, onde vivem aproximadamente duzentas e cinquenta mil famílias de Sinop, Itaubá, Guarantã do Norte e Novo Mundo, que vão estar diretamente impactadas pelo o que for bom ou ruim nessa privatização da BR-163...

E o Senador Wellington Fagundes faz parte da Comissão de Infraestrutura do Senado e convencemos o Ministro que fizesse essa Audiência Pública, haja vista que já havia encerrado os pedidos ou as indicações de qualquer cidadão brasileiro, reivindicando ou participando depois das Audiências Públicas do dia 12 de fevereiro.

Nós queremos registrar que esta Audiência Pública está sendo transmitida ao vivo pela TV Assembleia Legislativa, pela Rádio Assembleia, pelo *site* da TV Assembleia para todo o Estado de Mato Grosso e para o Brasil.

Eu quero agradecer, de coração, primeiramente a todos que participam desta Audiência Pública tendo em vista importância do que vamos tratar aqui, hoje.

Não podemos deixar de agradecer. Também, a todos que já foram nominados que compõem esta mesa, que foram lidos, o pessoal do ANTT, Senador e os demais componentes da mesa, porque vamos tratar nesta noite, Senador Wellington Fagundes, da licitação de uma rodovia - e vamos passar um filme bem rápido para que tenham conhecimento e não precise me delongar mais -, que vai mexer com a vida das pessoas nos próximos trinta anos.

Nós estamos tendo esta oportunidade, hoje, nesta noite, de garantir o edital de licitação, que uma empresa vai vencer a licitação, é lógico que terá uma empresa que vai vencer, e o que constar no edital de licitação vai valer para os próximos trinta anos. E durante a Audiência Pública nós vamos discutir isso.

Hoje, ainda, eu falava com o pessoal da Rota Oeste das reclamações existentes do trecho de Sinop à divisa de Mato Grosso do Sul, às vezes, porque não foi discutido lá atrás da maneira que nós estamos fazendo, hoje, aqui. O que for colocado no edital vai virar lei.

Então, eu quero agradecer a todos, mais uma vez, pela presença.

Inicialmente nós queremos passar, quebrando um pouco o protocolo, peço a minha assessoria, um vídeo de quatro minutos para que todos... Eu tenho certeza que todos os brasileiros que aqui estão já conhecem praticamente essa história, um pouco da BR-163, mas alguns ainda não conhecem e terão a oportunidade, hoje à noite, de conhecer um pouco do que foi, o que é e o que será a BR-163 depois de concluída para o Mato Grosso e para o Brasil.

(EXIBIÇÃO DE VÍDEO - PALMAS.)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Convido para compor a mesa o Sr. Sinvaldo Santos Brito, Prefeito do Município de Peixoto de Azevedo. (PALMAS)

Dando continuidade a nossa audiência pública, convido o Sr. Fábio Luiz Lima de Freitas, Diretor do Departamento de Concessões da Secretaria de Fomento para as Ações de Transportes, representando o Ministério dos Transportes, Sr. Antônio Carlos Rodrigues.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

O SR. FÁBIO LUIZ LIMA DE FREITAS - Boa noite a todos!

Eu quero agradecer, de antemão, a presença de todos aqui.

Eu acho que é assim que se constroem projetos, discutindo, conversando, ouvindo a sociedade e aí aprimoramos aquilo que vimos trabalhando no dia a dia lá.

Agradeço ao Senador Wellington Fagundes, que interferiu junto ao Ministro para que pudéssemos fazer este evento aqui, hoje, porque nós tínhamos até encerrada as Audiências Públicas e o Ministro pediu para vir o time completo. Então, além de mim está o Diógenes, da EPL, que se aprofundou nessas questões da demanda; o Stephanie, da ANTT, que fez a maioria das Audiências Públicas e conhece todos os detalhes do projeto. Eu vou fazer mais uma fala inicial de como é que começamos a estruturar esses projetos.

Eu quero agradecer o Deputado Pedro Satélite, autor do Requerimento; a Prefeita Sandra Martins; ao Vice-Prefeito Marcelo de Castro Souza; ao Vereador Marcelo Lima, Presidente da Câmara; ao Luiz Antônio Ehret Garcia, Diretor do DNIT; ao Orlando Fanaia, Superintendente do DNIT; aos meus companheiros Diógenes e Stephane e a todos os componentes da mesa. Desculpa aí se esqueci o nome de alguém.

Vamos começar logo, porque eu acho que a hora já está bem adiantada.

Pode passar para o próximo *slide*.

Antes de falar do próprio projeto da BR-163, esse *slide* representa o que nos últimos dois anos foi feito nas concessões que fizemos em 2013/2014. Os investimentos começam em 2014, porque os contratos foram assinados no final de 2013, início de 2014, e durante 2014/2015 foram quatrocentos e vinte e dois quilômetros duplicados, um investimento de oito bilhões de reais.

Isso dá a dimensão do que o Programa de Concessão busca que é antecipar investimentos. Você tem um caixa limitado no Governo Federal e como um todo, o municípios, todos os Estados da Federação têm muitas necessidades, educação, saúde, saneamento, e nós precisamos ampliar o investimento em infraestrutura, porque o País demanda por ampliação de investimento em infraestrutura e uma das maneiras de se fazer isso é promover essa parceria público-privada, que são as concessões.

Então, o grande objetivo das concessões é antecipar esses investimentos e aí também você consegue antecipar os resultados dinamizando a economia das regiões.

Pode passar.

Bom, aí é só para demonstrar um pouco como começou esse processo de PMI. E nós fazemos questão de esclarecer isso, porque é um processo que lá atrás o Governo Federal, na terceira etapa, contratou a EBP. A EBP fez os projetos. O setor privado questionava muito o projeto da EDP, achando que a demanda não era bem aquela. E nessa nova etapa, então, alterou esse processo chamando o setor privado para fazer os estudos.

Vocês vejam que vinte empresas se propuseram a fazer o estudo dessa rodovia, das quais apenas duas entregaram o projeto. Dessas duas foi escolhido um projeto que foi o da EcoRodovias.

Ali é um pouco da questão cronológica desse processo. A PMI é aberta em 03/02/14; autorizada em 19/05; os estudos foram entregues em 14/05 e a audiência pública aberta 29/12/15 e encerrada em 12/02/16.

Hoje, ela foi reaberta para contribuições via internet e estamos tendo esta audiência pública, em que pese não esteja formalmente nos autos do início do processo, mas, com certeza, o Deputado e o Senador vão colher as informações, as solicitações e as demandas que serão

## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---

apresentadas hoje para que possamos, formalmente, incluir na análise do processo de agora por diante.

Então, por mais quinze dias estará aberta na *internet*, pelo *site* da ANTT. Quem quiser entrar, pode entrar e fazer a consulta pelo *site*.

Ali é um pouco da contextualização desse projeto que tem, basicamente, três rotas que ligam ao arco norte, que é a 364, a 163, a 158 e a 155. Isso que nós chamamos de complexo logístico do arco norte do Brasil, que entendemos fundamental para ampliar o desenvolvimento de toda essa região já que todos os investimentos em infraestrutura nessa região têm por grande objetivo baratear o custo logístico e tornar os nossos produtos mais competitivos.

A saída norte é uma saída mais inteligente do que a utilização da saída por Santos, porque você consegue por ali integrar o Canal do Panamá, que fica mais próximo dos centros consumidores. Isso também favorece a pena marítima ser mais barata. Tudo isso conciliado gera esse fator positivo de tornar o nosso produto mais competitivo, porque nós conseguimos colocar no destino muito mais barato a partir dessa solução logística.

Ali é um pouco contando essas questões do arco... Também aí só detalhando quais são infraestruturas que estão previstas para essa região, contando ali as ferrovias, as questões das hidrovias que também são tocadas pelo DNIT.

Então, esse conjunto de infraestrutura de transporte, ou seja, a integração desses diversos modais é que, de fato, vão gerar essa sinergia positiva para que essa região se desenvolva cada vez mais.

Agora vou chamar o Stéphanie para ir tecendo a apresentação do ponto de vista mais técnico do escopo apresentado na audiência pública. Mas, antes de passar a palavra para ele, eu gostaria de deixar bem claro que o que nós buscamos aqui é o melhor projeto possível. E o melhor projeto possível é aquele que conceitua a melhor solução para que se tenha a melhor fluidez possível do tráfego, a melhora de vida das populações em torno desse empreendimento e com a menor tarifa possível.

Então, o nosso grande desafio é fazer esta conta fechar da melhor maneira para todos. É isso que nós estamos tentando junto com as contribuições que as outras audiências públicas entregarem e que esta aqui vai produzir, fechar do ponto de vista de projeto para ir a leilão.

O SR. STÉPHANIE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Boa noite e todos!

Os meus cumprimentos a mesa; boa noite à plateia, eu faço minhas as palavras do Fábio, nós agradecemos pelo convite.

Estou aqui representando o Diretor Geral da ANTT, o Dr. Jorge Bastos, que não pode comparecer por motivos profissionais e agora eu vou, na verdade, apresentar para vocês o que foi apresentado em janeiro nas cidades de Sinop, Itaituba e Brasília, lembrando que esse projeto foi debatido na audiência públicas as quais eu vou detalhar um pouco mais a frente.

O projeto, vocês devem conhecer, consiste em conceder a rodovia da saída de Sinop até Itaituba, mais especialmente Porto de Miritituba. Esta rodovia terá uma extensão de novecentos e setenta e seis quilômetros, com dozes municípios que vão ser atravessados pela rodovia.

Os senhores podem ver aqui, oito de Mato Grosso e quatro do Pará.

Aqui estão os limites da concessão, começa exatamente no nível da MT-220, que vai para Portos dos Gaúchos e vai até o Rio Tapajós, em Miritituba.

Rapidamente, quando falamos que vamos apresentar o projeto para vocês, é bom que vocês entendam o que nós fizemos.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Eu vou falar rapidamente o que foi o nosso trabalho e o Diógenes, da empresa de planejamento e logística, vai detalhar um pouco mais depois.

A primeira coisa é ver qual é o tráfego que passa e vai passar pela rodovia. Então, para isso nós fazemos o que chamamos de estudo de tráfego, ou seja, contamos o tráfego hoje existente na rodovia, também vemos as pessoas que passam na rodovia para onde elas vão, de onde elas vêm, o que elas fazem, se são particulares, se são transportadoras, enfim, nós tentamos entender qual o perfil dos usuários da rodovia.

A partir daí vamos tentar projetar o que vai acontecer em relação ao tráfego nessa rodovia ao longo de toda a concessão.

Por que nós nos interessamos pelo tráfego? Porque é ele que vai gerar a receita da concessionária, que vai ter que fazer face às despesas e, portanto, ela se remunera pela receita dela. Então, esse é um dos pontos importantes do projeto.

Para esse projeto nós fizemos de forma diferente porque hoje todo mundo sabe que a rodovia ainda não está, por exemplo, pavimentada em cerca de cento e vinte quilômetros. Então, poderia ter muito mais tráfego do que tem hoje. Então, nós fizemos pesquisa, na verdade, para saber o que poderia passar nessa rodovia, para onde vai essa soja, para onde vai esse milho. O estudo que foi feito nós o chamamos de estudo de logística, para poder determinar qual vai ser a demanda de tráfego ao longo dessa rodovia. Esse estudo foi feito pela Universidade Federal de Santa Catarina, mas especialmente pela LabTrans.

Próximo!

Depois fizemos estudos de engenharia. Consistem em fazer o quê? Nós queremos conhecer a rodovia. Então, tem que fazer um cadastro de tudo que está na rodovia, o pavimento em si, a faixa de domínio, o sistema de iluminação, as placas, os bueiros, as pontes, enfim, cadastramos tudo que tem ao longo da rodovia.

Em seguida temos que fazer os estudos ambientais, porque nós vamos intervir na rodovia e para isso nós temos que ter a anuência dos órgãos ambientais. Então, nós vamos analisar de forma ambiental o trecho.

Depois vamos ver vários assuntos que serão tratados ao longo da concessão. Quais são as obras que nós iremos fazer no início, os trabalhos iniciais? Quais são as obras que iremos fazer em seguida, durante a fase de recuperação? Quais são as obras que não existe e que nós temos que construir, a fase de construção? E também qual vai ser o modelo operacional. Eu vou explicar para vocês o que é depois.

Próximo!

Quais as premissas que nós escolhemos para esse projeto?

Os estudos têm que ter uma data de aniversário. Por quê? Porque quando fazemos um levantamento de preço, nós temos que saber quando isso foi feito. Então a data base dos estudos é janeiro de 2014.

Esse é um dato técnico, que é taxa de retorno, que é 9,2%.

Veja bem, aqui, na verdade, nós apresentamos na audiência pública duas propostas.

A concessão tem um prazo, o prazo que escolhemos para apresentar para vocês é de trinta anos. Vocês vão ver, depois, que tem também a possibilidade de um prazo menor de doze anos e eu vou explicar para vocês por que. Então, tudo o que eu vou dizer a partir de agora é para o cenário de trinta anos.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

A cobrança de pedágio está previsto após algumas obras importantes, por exemplo, a pavimentação do trecho que ainda não é pavimentado lá no Pará e a construção de algumas pontes que ainda são de madeira.

Então, a cobrança de pedágio está prevista para acontecer um ano e meio depois do início da construção.

Próximo!

Aqui eu vou passar rapidamente, senhores.

A concessionária vai ter que seguir um caderno de especificações, se podemos chamar assim, que é chamado PER- Programa de Exploração da Rodovia. Nesse documento eu digo para ela tudo o que ela vai ter que fazer: o que ele vai ter que fazer de obras; o que ela vai ter de fazer de serviços, enfim, e quando ela vai ter que fazer isso. Então, está tudo detalhado, não tem como errar. A ANTT, em seguida, vai fiscalizar de acordo com esse documento e a concessionária vai ter que atender ao especificado.

Então, são vários pontos que são listados nesse programa, eu não vou entrar muito em detalhes, vou passar rapidamente.

Próximo por favor!

Isso eu acho que vou pular porque é bastante técnico.

Então, um dos aspectos muito importantes descritos nesse programa são as obras obrigatórias que ela vai ter que fazer.

A primeira coisa é a pavimentação, como eu falei para vocês, de cerca de cento e vinte quilômetros no Pará. Porque isso? É um problema - nós vimos um vídeo que o Deputado passou agora -, porque, dependendo da estação das chuvas, a rodovia se torna um atoleiro. Então, para evitar isso tem que pavimentar. Então, a ideia de continuar, de terminar a pavimentação que já foi iniciada na rodovia.

Tem também quatro pontes ainda de madeira. É claro que com o tráfego de caminhões que tem na rodovia é extremamente perigoso e a concessionária vai ter que trocar essas pontes. Então, isso engloba o início da concessão.

No projeto tem duas variantes. O que é uma variante? Hoje tem um traçado da rodovia que não está adequado, com curvas fechadas, muito perigosas, então, tem duas variantes previstas, ou seja, um novo traçado, mais seguro, um na Serra do Cachimbo e o outro na Serra do Caruá. Certo? Então, isso está previsto para os sete primeiros anos da concessão. Por que sete anos? Porque é mais complicado executar essas obras.

Próximo!

Eu vou explicar rapidamente esse *slide*. Têm obras que nos chamamos de condicionadas. Significa o quê? Eu vou executar somente se uma condição estiver atingida. No caso aqui é o tráfego.

O que acontece numa rodovia? Quando começamos a ter muito tráfego, ela se torna perigosa, não conseguimos mais andar, não conseguimos mais ultrapassar. Então, é uma situação que não... (PROBLEMA TÉCNICO NO MICROFONE.)  
(O SR. STÉPHANIE QUEBAUD TROCA DE MICROFONE.)

O SR. STÉPHANIE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Aqui é o que a concessionária terá que fazer. Se o tráfego atingir um certo volume num determinado momento, ela terá que duplicar a rodovia. Por quê? Porque é mais seguro e vai permitir que o tráfego possa fluir. Então isso são essas obras condicionadas.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Tem uma previsão para ao final de trinta anos duplicar duzentos e dez quilômetros de toda a rodovia.

Tem também obras previstas nas cidades. Por quê? Como o tráfego vai aumentar, com muitos caminhões. Vocês estão presenciando isso em Guarantã do Norte, eu imagino. Muitos caminhões começam a ser um transtorno enorme para a cidade, porque vocês estão na cidade transitando e têm caminhões que estão atravessando a cidade, sendo que esses dois tipos de tráfegos não têm nada a ver. Um é o que chamamos de tráfego local e o outro é o de longa distância. Então vamos tentar melhorar as travessias urbanas para tornar a vida de vocês mais fácil e mais segura. Eu irei voltar a falar sobre isso depois.

Basicamente, o que nós tentamos sempre fazer é: botar vias marginais, ou seja, vias paralelas à rodovia para não misturar com os caminhões; passarelas, passagens para poder passar de um lado para outro; e interconexões, para poder transitar mais facilmente e, obviamente, duplicar a rodovia.

Então vocês podem ver aqui, por exemplo, que tem previsão de vias marginais em Guarantã do Norte assim como de duplicação e passarela.

Próximo *slide*. Isso é uma novidade, isso só acontece nas rodovias concedidas, a concessionária terá que oferecer um serviço diferenciado para os usuários. O que é? Eu vou falar rapidamente, porque são muitos detalhes, basicamente vou informar vocês o que acontece na rodovia com painéis. Então vocês terão painéis espalhados na rodovia avisando se tem um acidente, se tem obras, enfim, o que pode avisar vocês de um potencial perigoso ou transtorno pela frente.

Terá também um sistema de câmeras de TV, que nós chamamos de CFTV, porque a concessionária tem que saber o que acontece ao longo de toda a rodovia: se tem um acidente, se tem um animal na pista, se tem qualquer problema que pode induzir um incêndio, por exemplo. Então, para isso, ela terá uma série de câmara dispostas ao longo da rodovia, que vão chegar a um centro de controle operacional, através do qual se poderá ver o que está acontecendo e, o mais importante, acionar o seguro, o socorro, o mecânico com guincho, socorros médicos com ambulâncias etc. Vão ter também balanças, três balanças ao longo do rodovia, para poder verificar o excesso de peso dos caminhões.

Próximo *slide*. Aqui uma observação, os postos da PRF serão reformados e alguns implantados. Foram pedidos postos da PRF, porque realmente ela tem menos presença nessa rodovia. A PRF é um elemento fundamental para segurança ao longo da rodovia. A pedido dela nós vamos implantar novos postos nessa rodovia. Terá também - e isso é uma obrigação desde o ano passado - a concessionária que fazer um estudo para pontos de parada de caminhões. Porque, acho que todo mundo já presenciou caminhões na beira da estrada, eles não têm onde parar. Então eles vão dormir na beira da estrada. Isso não é legal é perigoso.

Então a concessionária terá que fazer um estudo para pode implantar postos de parada ao longo da rodovia.

Próximo *slide*. Para esse atendimento médico e mecânico, de que falei para vocês, vão ter bases ao longo da rodovia, nas quais os usuários poderão parar também, e terão também veículos para combate a incêndio para ajudar os bombeiros e para, por exemplo, fazer a apreensão de animais.

Próximo *slide*. Alguns detalhes técnicos que, aliás, foram levantados no vídeo que nós vimos: o investimento total é de 6,5 bilhões de reais; as despesas operacionais são de 3,18 milhões; e aqui embaixo tem o volume de tráfego médio nas praças.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Próximo *slide*. Aqui estamos diante do sistema de pedagiamento, ou seja, quais são as praças que estão previstas nesse projeto. São sete praças: uma na saída de Sinop; uma perto daqui, e nós vamos falar sobre isso agora; e as outras distribuídas até Miritituba.

Próximo *slide*. Todo trabalho que nós apresentamos para vocês resultam em quê? Na tarifa de pedágio. Certo? Então são sete praças; aqui está a localização dessas praças; e tem a tarifa de pedágio correspondente ao preço de janeiro de 2015. Só para explicar uma coisa para vocês: essa tarifa, vejam bem, nós fomos questionados na audiência pública sobre a diferença dessa tarifa com outras concessões, por exemplo, a Rota do Oeste, que está em Sinop. São duas coisas diferentes. A Rota do Oeste é uma concessionária que já venceu o leilão. O que significa isso? Esse é o nosso projeto. Nós vamos pegar esse projeto, nós vamos levar para o leilão e com a concorrência das empresas essa tarifa geralmente diminui. Eu não posso dizer para vocês quanto vai diminuir, mas sempre vai ter uma diminuição.

Então essa tarifa de dez reais, para dar uma média de cada cem quilômetros, é a maior tarifa que nós podemos ter.

Próximo *slide*. Por que essa tarifa aumentou em relação a essa tarifa que vocês conhecem, talvez, para quem vai a Sinop? Primeiro porque a concessão em Sinop já foi concedida há três anos e vocês sabem, por exemplo, que teve inflação nesses três anos. Então a inflação faz parte do preço da tarifa de pedágio. Tem também outra questão: a taxa de retorno, que é, na verdade, um mecanismo que o Governo utiliza para lançar os projetos de infraestrutura e para mostrar que os projetos são interessantes, essa taxa de retorno agora é maior, passou de 7,2 para 9,2. Isso também explica o aumento da tarifa. E tem uma coisa também que iria acontecer, como eu já expliquei para vocês: no ano passado teve a Lei dos Caminhoneiros e a Lei dos Caminhoneiros obrigou esses pontos de parada, que eu expliquei para vocês, mas ela também obrigou as concessões a não poderem mais exigir que os motoristas de caminhões paguem pelos eixos suspensos. Quando se levanta um eixo de um caminhão, ele vai pagar mais barato, mas não tem almoço grátis. E se alguém pagar menos, o conjunto vai pagar mais. Então, infelizmente, a Lei dos Caminhoneiros teve por efeito aumentar a tarifa em 10%.

Tem também uma coisa que ainda, infelizmente, não está na tarifa, mas estamos avaliando como fazer com isso. É que teve o aumento para a PETROBRAS do custo do betume, do asfalto que é utilizado para fazer a rodovia. Isso, também, é um peso importante. E, também, infelizmente teve o efeito do PIB que tem que ser considerado. O PIB diminuiu muito ultimamente e ele tem um impacto nessa tarifa de pedágio.

Agora que eu explique para vocês o cenário de trinta anos, nós temos, também, outro projeto que é uma concessão menor e eu vou explicar por que para vocês, agora. Então, ela teria menos investimentos, cerca de 2,3 bilhões e as despesas operacionais cerca 1,5 bilhão.

Por que esse cenário de doze anos?

Na verdade, como o Fábio falou, tem o projeto de se ter uma ferrovia exatamente com o mesmo traçado, de Sinop até Miritituba. A nossa previsão é que essa ferrovia entrará em operação, mais ou menos, em doze anos. Quando isso acontecer ela vai provavelmente roubar todo o tráfego da rodovia.

Então, o que ira acontecer, se tivesse isso? Seria uma situação meio complicada, porque seria um impacto muito grande para a concessão. Por isso essa proposta de um prazo menor para a rodovia em termos de concessão, porque assim nós teríamos um projeto, talvez, mais simples, mas que permitiria restabelecer as condições de trafegabilidade da rodovia e, depois, a ferrovia poderia continuar o papel desse corredor de escoamento de grãos.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Na verdade, esse projeto conta por que. É algo essencial que é a pavimentação desse trecho do Pará, e isso não tem como não ter. Nós temos que tornar a rodovia totalmente asfaltada, a construção dessas quatro pontes que, ainda, faltam. Eu explique para vocês que teria a duplicação do trecho. Para esse cenário não teria duplicação, não caberia no orçamento vamos dizer assim. Então, nós não duplicaríamos nada. Também, não teriam as melhorias, nem travessias urbanas, porque é uma questão de custo. Nós não podemos botar tudo.

Aí parece um pouco, talvez, surpreendente, pois, a tarifa é um pouco maior. Por quê? Em projeto desse porte que necessita de muito dinheiro geralmente a tarifa é menor quando aumentamos o prazo da concessão, porque a empresa terá mais tempo para ter retorno. Então, encurtando o prazo eu tive que reduzir alguns investimentos. Então, eu diria que a tarifa ficou, mais ou menos, igual.

Vocês podem ver que era de dez reais para cada cem quilômetros e ficou em dez reais e oitenta centavos, ou seja, quase igual.

Bom, gente, foi muita rápida esta apresentação. Eu acho que foi mais para vocês conhecerem nosso projeto.

Eu gostaria de voltar um pouco à fala da Audiência.

O projeto já foi oficialmente apresentado. Desde 29 de dezembro nós abrimos esta Audiência Pública. Nós fizemos três apresentações presenciais em Sinop, Itaituba e Brasília, e já tínhamos fechado o prazo de contribuições. O que é esse prazo de contribuição? Nós deixamos a sociedade, os interessados contribuírem para esse projeto, porque não somos donos da verdade. Então, nós fazemos um projeto, mas, algumas vezes, algumas coisas escapam de nós. Então, nós tentamos com esta Audiência Pública conhecer a opinião de vocês para poder tentar corrigir o projeto.

Por exemplo, nós tivemos muitas contribuições quanto às travessias urbanas. Embora eu tenha apresentado para vocês um quadro aqui, na verdade, esse quadro está sendo revisto. Eu tive que apresentar o mesmo, porque estamos, ainda, na Audiência Pública e eu não posso mudar o projeto durante a Audiência Pública.

Nós estamos revendo esse projeto e terá, Deputado, uma reunião participativa na ANTT em breve justamente sobre essa questão de travessias urbanas. O Dr. Jorge irá chamar os municípios, as autoridades para apresentar aos senhores o que nós pretendemos fazer nas travessias urbanas. Então, este é um ponto que nós entendemos da Audiência Pública.

Nós também sabemos, por exemplo, que vocês ficaram um pouco assustados com a presença de uma praça entre Matupá e Guarantã do Norte. E isso nós anotamos e vamos, por exemplo, tentar rever o sistema de pedagiamento. Então, isso está no nosso caderno. Já estamos revendo isso para tentarmos encontrar uma solução que agrada a todos.

Para resumir, gente, esta reabertura de audiência, na verdade, tem por objeto detalhar melhor o cenário de doze anos, mas, de qualquer forma, se quiserem contribuir para esta Audiência é só ir ao *site* [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br) que lá tem a Audiência Pública 14/2015 e tem um formulário que podem preencher.

Obrigado! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Bom, vocês estão percebendo que nós estamos explicando como funciona uma concessão, mas já vão pode contribuir, também, apresentando sugestões. É só ter um pouquinho de paciência.

Nós queremos convidar, neste momento, o inspetor Mesquita, Comandante da Polícia Rodoviária Federal, que aqui se encontra, para que faça parte da mesa conosco.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Convidar, também, o Sr. Rogério Ribeiro, Secretário Adjunto da SINFRA, neste ato representando o Secretário de Infraestrutura e Logística, Sr. Marcelo Duarte, para compor a mesa. (PALMAS)

Neste momento vamos passar a palavra, ainda, para dar continuidade às apresentações, ao Sr. Diógenes José Tavares Linhares, da EPL, por gentileza.

O SR. DIÓGENES JOSÉ TAVARES LINHARES - Boa noite a todos!

Eu gostaria de cumprimentar a mesa: Deputado Pedro Satélite, Senador Wellington Fagundes, demais componentes da mesa; e gostaria especialmente de cumprimentar todos os representantes da sociedade local.

Eu vou tentar ser bem breve e não trazer uma fala muito técnica e chata. Vocês estão perdendo novela e o futebol para estarem aqui nos assistindo falar. Então, eu vou tentar ser um pouco mais tranquilo aqui.

Vocês devem ter percebido que o processo que está sendo utilizado para a estruturação desse projeto é bastante complexo. Como foi apresentado inicialmente, é um processo em que se convida a empresa ou o interessado em apresentar um projeto e cabe ao sistema transporte, composto pelo Ministério, ANTT e EPL, avaliar, organizar o projeto e trazê-lo para a sociedade.

Então, é importante que se saiba, de antemão, que o projeto que é recebido é muito analisado, muito avaliado. Ele não chega aqui como sai da prancheta da empresa que resolveu fazer o projeto.

Eu estou vendo aqui um público muito jovem. É importante e interessante ver esse público se interessar por concessões e acho que para isso é importante mostrar para vocês que uma concessão é um negócio que faz a economia girar, é um negócio importante, traz empregos diretos, empregos indiretos, receita para os municípios, que são interceptados pela rodovia. Obviamente que para se sustentar você precisa ter uma fonte de receita, porque, senão, ela não se sustenta e você quebra todo esse ciclo virtuoso.

Não é uma tarefa fácil você balancear os interesses dos usuários, da rodovia, do Governo que quer poder concedente, que quer entregar uma infraestrutura adequada e o investidor. Você tem que ter alguém que acredite no negócio, que fique casado com um projeto por trinta anos.

Então, é importante entender que essa é uma balança complexa que tem que ser equilibrada.

Em várias pesquisas que são feitas nas rodovias pedagiadas, nós percebemos que a satisfação do usuário é muito grande, muito grande. Nós percebemos que a sociedade reage de forma muito positiva com a concessão, exatamente, por conta de todos esses efeitos positivos que são desencadeados na economia local, principalmente.

Pode passar o *slide*, por favor.

Eu já cometi a infelicidade de fazer essa apresentação para o Senador Wellington Fagundes, no Senado, que foi muito chata, eu sei disso. Então, vou tentar colocar uma fala menos pesada.

Um estudo de tráfego, pessola, é fundamental para esse tipo de projeto, pois ajuda a prever o futuro das receitas da concessão, é o que, basicamente, permite equilibrar as obrigações que são colocadas na concessão.

Como foi dito antes pelo representante da ANTT, a concessão tem que entregar obras; tem que entregar pontes; tem que manter a rodovia por trinta anos; tem que prestar serviços

## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---

de atendimento médico, de guinchos, entres outros serviços; tem que empregar pessoas para entregar esses serviços. Então, é importante entender que esse equilíbrio é fundamental para a coisa dar certo.

Ali é apenas para mostrar para vocês, de forma bem rápida, que o estudo de tráfego é feito basicamente com o objetivo de coletar em campo os movimentos entre os diversos polos geradores de viagem. Então, são equipes que vão para campo, que passam sete dias, pessoal, vinte e quatro horas por dia marcando e pegando a quantidade de veículos que trafegam por aquele trecho. Então, apenas para mostrar para vocês que existe um trabalho muito complexo por traz desses estudos.

Esses estudos foram realizados em junho e setembro de 2014, ou seja, já se vão quase dois anos de trabalhos intensos para chegar aqui e propor para vocês um projeto para críticas, por óbvio, com o objetivo de, obviamente, ter aí o melhor projeto possível.

Próximo *slide*, por favor.

Bom, aqui é um *slide* mostrando os momentos em que foram feitas as pesquisas de tráfego.

O gráfico de cima mostra - essas curvas estão meio bagunçadas -exatamente o comportamento da exportação de soja no Estado de Mato Grosso nos últimos três anos. O quadro de baixo mostra o comportamento anual das exportações de milho. Então, nós estamos aqui falando basicamente de 85% de toda carga que passará por essa rodovia, segundo os estudos de demanda.

Essas duas coluninhas pintadas de vermelho, basicamente, demonstram os momentos que foram coletados os estudos de tráfego. Então, vejam que ele pega um momento de alta de escoamento da safra, a parte de junho, e em setembro pega já o momento do crescimento da safra de milho.

Próximo *slide*.

Aqui é uma demonstração dos principais fluxos de viagem.

Esse *slide* é meio contaminado, mas é interessante mostrar para vocês esse papel do poder concedente, do sistema transporte em avaliar os projetos quando eles são recebidos.

Com o objetivo de criar uma consistência de todo planejamento nacional de logística, a EPL, junto com os outros entes do sistema transporte, avaliou os estudos que foram entregues e decidiu que o estudo originalmente preparado não condizia com os planos logísticos de longo prazo e, portanto, foi trocado. Essa troca acarretou numa redução muito forte das tarifas de pedágios que foram apresentadas originalmente.

Então, aqui existe uma consistência. A preocupação foi criar uma Consistência com todo tipo de tráfego que se utilize do arco norte, principalmente, nas rotas de exportação. Nós estamos falando da 364 que vai para o Rio Madeira; nós estamos falando da BR-163 que vai desembocar lá em Miritituba, que vai cair no Rio Tapajós e vai seguir; e também a BR-155/158 que vai até Marabá.

Então, para se ter consistência dessa carga fluindo pelos diversos caminhos, nós resolvemos alterar o estudo de tráfego. Colocando o estudo de tráfego, nós entendemos como sendo o estudo mais próximo da realidade.

Esse gráfico mostra o crescimento médio dos eixos que passarão por essa rodovia.

Então, em função dessas alterações que foram realizadas no sentido de criar uma consistência no planejamento, nós podemos perceber que o crescimento médio é em torno de 6% ao ano. Isso é mais que o dobro de todos os outros projetos que estão sendo hoje desenhados para novas concessões.

Próximo!

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Outro aspecto que é muito importante, e já foi dito aqui anteriormente, é a preocupação, principalmente a EPL tem uma preocupação muito grande, por ser a casa que tem que pensar o planejamento de longo prazo no Brasil, de fazer um casamento dos tipos de transportes que virão atender a região. Nisso nós estamos falando da rodovia. Existe um projeto de uma ferrovia que também se originará em Lucas do Rio Verde, indo até Miritituba. É um projeto que vai concorrer diretamente com a rodovia. Então, com o objetivo de casar os dois projetos, que são fundamentais, que vão auxiliar muito o desenvolvimento do Estado, se pensou no cenário mais curto para rodovia, de modo a ter esse casamento com projeto ferroviário.

Então, com isso nós diminuimos os riscos do projeto. Nós aumentamos a atratividade do setor privado em enveredar esforços e entrar nesse projeto.

Nós queremos que o mercado, os potenciais de investidores, acredite na região, acredite no potencial.

Nós sabemos que é uma região que está se desenvolvendo. Muitas vezes os investidores não enxergam isso, porque não está lá aquela demanda, ela vai surgir no futuro. Esse é o trabalho que estamos fazendo, mostrar que a potencialidade da região é muito grande. Estamos falando aqui do principal centro produtor e exportador de grãos do mundo e precisamos fazer com que as pessoas acreditem nisso, porque isso vai trazer um benefício para todos.

Por fim, eu só quero ressaltar, e já foi dito pelos demais colegas, que o processo de audiência pública é um processo muito rico. Eu acho que ninguém é dono da verdade. Por mais que estejamos há meses estudando esse projeto, nós sabemos que existem imperfeições e é por isso que os senhores estão aqui, para criticar, para trazer contribuições, para falar que a praça tal não está boa, porque vai prejudicar o deslocamento das pessoas que vão ter acesso à universidade. Então, esse é o papel importante de vocês.

Fazendo coro ao pronunciamento do Deputado Pedro Satélite, contribuam, contribuam, porque todas as contribuições serão devidamente analisadas.

Muito obrigado!

Boa noite a todos! (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado, Sr. Diógenes.

Antes de passar a palavra aos inscitos, eu quero apenas contestar um pouco o Diógenes.

Nós temos uma preocupação muito grande. Todos nós que estamos aqui sabemos que na prática hoje a produção, inclusive vamos ouvir o Frederico, da APROSOJA, que se encontra presente, nós entendemos que hoje a produção de grãos no Estado de Mato Grosso, que é exportada através do Porto de Miritituba, Senador Wellington Fagundes, não passa de 20% e vai aumentar 80%.

Então, esse gráfico, insistimos, eu não tenho dúvida que essa tarifa será bem inferior a dez reais por cem quilômetros.

É isso que nós queremos debater aqui também, bem como as demais questões.

Pela inscrição, eu passo a palavra ao Exmº Sr. Senador da República Wellington Fagundes.

Inclusive, Senador, eu gostaria que Vossa Excelência explicasse que esta audiência pública é em conjunto com o Senado.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES - Boa noite!

Eu quero aqui cumprimentar o Deputado 163, Deputado Pedro Satélite.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Na verdade, esta audiência pública que está acontecendo é em conjunto com o Congresso Nacional, o Senado da República, Comissão de Infraestrutura. Nós propusemos esta audiência pública lá para fazermos aqui, e tudo o que está sendo feito aqui é gravado, tanto pela TV como também pela Taquigrafia da Assembleia Legislativa e tudo isso vai virar um documento da Comissão de Infraestrutura, que vamos remeter tanto à EPL como também ao Ministério dos Transportes.

Eu quero também dizer para vocês que esta audiência pública é fruto de outra audiência que nós tivemos em Brasília com o Ministro dos Transportes na qual estava o Deputado Pedro Satélite, representando a Assembleia Legislativa, e, claro, representando a população, principalmente aqui da região norte de Mato Grosso. Também estava, em nome da Prefeitura, o Vice-Prefeito, o Marcelão, grandão e forte, que lá usou muitos argumentos em nome da Prefeita Sandra e de todos os Vereadores. Por isso é que nós conseguimos prorrogar o prazo em mais quinze dias para fazermos esta audiência pública, bem como um prazo para a população se manifestar até o dia 14 do mês de abril.

Eu quero cumprimentar aqui, em nome de todos que aqui vieram, o Presidente da Câmara Municipal, o Vereador Dedé, que é o Marcelo de Medeiros; o Fábio Freitas, representando o Ministro dos Transportes, Ministro Antônio Carlos, também o Dr. Luiz Antônio, que vai falar daqui há pouco, era o Superintendente do Estado de Mato Grosso e hoje está na Diretoria de Engenharia em Brasília, no DNIT. O DNIT é o órgão que executa as obras do Ministério dos Transportes.

O Dr. Luiz Antônio hoje foi substituído pelo Superintendente Orlando Fanaia, os dois são engenheiros formados na Universidade Federal, engenheiros de carreira do Ministério.

Também eu quero cumprimentar o Frederico, da APROSOJA, que depois vai ter a oportunidade de falar aqui e em nome deles eu cumprimento a todos aqui da mesa.

Eu quero rapidamente dizer para vocês da oportunidade que vocês terão de falar aqui, mas além de falar aqui, porque, claro, não vai ser possível todos falarem, não percam a oportunidade de se manifestarem através da *internet*, isso aqui será uma página da EPL, página da ANTT, então, vocês podem se manifestarem fazendo todas as sugestões que vocês entendam.

Claro, essas críticas serão selecionadas de acordo com o estudo, agora, principalmente aqui, Prefeito Sinvaldo, Prefeita Sandra, enfim, as Câmaras de Vereadores podem, inclusive, organizar esses questionamentos de vocês até para irem de forma consubstanciada para a própria ANTT.

Eu sugiro aqui para as Câmaras de Vereadores e as Prefeituras fazerem isso, porque esta audiência pública, na verdade, pode redundar noutras reuniões de vocês daqui até o dia 14. É claro que todos nós entendemos que a concessão é boa, é importante, porque a concessão, como já foi colocado aqui, além de gerar emprego, gerar impostos para os municípios, traz também a questão da segurança no trânsito.

Como foi colocado, no caso da concessão de Sinop até a divisa de Mato Grosso do Sul, e é bom que isso esteja também sendo transmitido pela TV Assembleia Legislativa, lá naquele trecho está prevista a colocação de uma fibra ótica em todo o trecho, ou seja, de Sinop até a divisa de Mato Grosso do Sul, que irá também conectar com a fibra ótica da divisa de Mato Grosso do Sul até o Paraná, que também lá já está concessionado e as obras estão em andamento.

Nesse trecho serão colocadas mais de quinhentas câmeras, cuja finalidade é observar o trânsito, mas, é claro, isso contribuirá também com a segurança pública do Estado de Mato Grosso, num convênio com a Polícia Rodoviária Federal, com a Polícia Federal e com as Polícias Militar e Civil, porque tudo aquilo será visualizado vinte e quatro horas por dia.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Como todos sabem, esta região, principalmente, do Posto Gil para frente, é considerada também o corredor do narcotráfico. Por isso também tem toda essa importância

Dentro da concessão está previsto o serviço ao usuário, a questão da saúde. Inclusive, no Brasil, há alguns casos de muitas pessoas, principalmente, as mulheres parturientes, irem para as rodovias para exatamente evitar que elas precisem ficar numa fila de hospital. É claro que ninguém está pregando isso aqui, mas é uma realidade que acontece, porque na rodovia a concessionária é obrigada a dar o atendimento imediato de tanto em tanto espaço, os guinchos, enfim, médicos e paramédicos que estão previstos.

Vocês já estão começando a sentir esse trabalho de Sinop até Cuiabá e de Cuiabá para frente.

Temos a duplicação lá do trecho - eu não irei me delongar mais muito aqui -: das obras já está concluída a duplicação da divisa de Mato Grosso do Sul até Rondonópolis, até dois quilômetros antes do trevão; do trecho de Cuiabá a Rondonópolis já tem vinte quilômetros; de Rondonópolis para Jaciara e de Jaciara até a Serra de São Vicente, esta semana agora está sendo entregue o restante, cinquenta quilômetros. A Serra de São Vicente já foi duplicada, bem como também de Rosário até o Posto Gil.

E neste momento - por isso é bom também explicar para vocês - para aquela concessão estava previsto ou está previsto também um financiamento por parte do BNDES, para a concessionária, por um prazo que é o de pagamento durante a concessão. E neste momento o BNDES está discutindo com a concessionária, porque, vocês sabem, estamos hoje no Brasil com toda essa crise política e crise econômica ao mesmo tempo, e a Operação Lava Jato pegou praticamente as grandes empresas. Então essa concessionária também está, em função disso, negociando, renegociando com o BNDES.

Claro que não queremos que pare o Brasil. Independentemente da discussão da questão política, nós temos também que discutir como vamos continuar desenvolvendo e trabalhando o Brasil.

Por isso estamos lá Comissão de Infraestrutura do Senado pressionando, já tivemos audiências com o BNDES e provavelmente na semana que vem teremos outra audiência, porque houve o compromisso também do BNDES para fazer o aporte para que as obras possam ser tocadas.

Quanto à concessão, como a população ganha a curto prazo? A população ganha a curto prazo exatamente o benefício de uma estrada melhorada, duplicada, com assistência ao usuário, com o alongamento dessa concessão, do financiamento, que vai ser pago, inclusive pelas praças de pedágio, durante o prazo de 25 anos ou 30 anos. E aqui tem essa discussão de 12, 25 ou 30 anos.

Claro que a maior preocupação aqui - e foi a discussão que tivemos no Ministério de Transporte - é que não tem sentido fazer uma concessão de Sinop até Miritituba e esse trecho de Peixoto de Azevedo, Matupá, Guarantã do Norte não ter a sua duplicação, porque aqui temos um volume de pessoas que vai e vem no dia a dia num trecho de apenas trinta quilômetros, além das travessias urbanas que nós já trabalhamos no passado.

Eu me lembro da primeira vez em que estive aqui, Prefeito Sinvaldo Brito, com essa estrada totalmente de chão, e as pessoas não acreditavam: “Ah, o asfalto não vai chegar aqui!” Enfim, todas as dúvidas. Felizmente hoje já temos o asfalto até a divisa e também trabalhando para que esse asfalto seja concluído no Estado do Pará. Lá não é problema nosso? É problema nosso sim!

## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---

Porque para nós o importante é que toda a estrada esteja pronta. Por isso temos trabalhado inclusive em parceria com os Parlamentares do Estado do Pará.

O Dr. Luiz Antônio, inclusive, tem se esforçado muito exatamente porque ele conhece essa realidade do que representa aqui para a região.

Então, hoje, nós já temos aqui as travessias urbanas que foram feitas, mas muita coisa pode ser feita para melhorar mais.

O Prefeito Sinvaldo provavelmente vai falar aqui depois, ele quer a conclusão de mais obras. Aqui, por exemplo, há uma reivindicação da construção de um viaduto aqui na cidade e outras obras complementares. Outras cidades não querem só a melhoria da travessia urbana, querem também o contorno viário. Por exemplo: em Rondonópolis está previsto o contorno viário, de Rondonópolis a Cuiabá, o contorno viário de Rondonópolis, de Santa Elvira, de São Pedro da Cipa, de Juscimeira, de Jaciara até Cuiabá. Em todas as cidades estão previstos os contornos viários.

Sinop, por exemplo, é uma cidade em que praticamente é impossível construir um contorno viário, porque a cidade foi construída ao longo da BR. A travessia urbana de Sinop, eu diria que, talvez, seja uma das maiores travessias urbanas de cidade do Centro-Oeste Brasileiro, porque chega a ser quase trinta quilômetros a travessia urbana.

Algumas cidades, inclusive, questionam, não querem que façam o contorno viário, porque alguns entendem que isso vai prejudicar, inclusive, o desenvolvimento da cidade. Então, talvez, para esse momento, não seja ideal trabalhar, pensar em fazer um contorno, talvez até aqui mesmo nessas três cidades, mas isso tudo pode estar projetado para um futuro mais longo, daqui a 20 anos, daqui a 30 anos. Por isso essa discussão de 12 anos ou 30 anos. Isso vai ser definido exatamente pelo tipo de obra a ser colocada e, inclusive, pela alocação dessas praças de pedágios. Mas o que nós já colocamos lá no Ministério - e por isso esta audiência pública que aqui estamos fazendo - é que não tem sentido também colocar uma praça de pedágio que vai impedir a comunicação das três cidades praticamente.

Então, nós estamos exatamente discutindo e cobrando: ou se coloca lá antes ou se coloca um pouco depois...(PALMAS)...para que aí, claro, as três cidades não percam essa convivência do dia a dia, porque tem muitas pessoas que trabalham em Peixoto de Azevedo, que vão trabalhar em Matupá, vice-versa e aqui, também.

Então, eu acho que esta é uma colocação que, claro, a população tem direito, porque se formos pensar só a travessia urbana, o contorno viário de Cuiabá ou o contorno viário de Rondonópolis, representa em investimento eu diria que duas ou três vezes a duplicação do trecho de Guarantã do Norte a Peixoto de Azevedo. Para vocês verem como uma obra, principalmente o caso do contorno Norte, Sul de Cuiabá que deve ser mais de trezentos milhões de reais. Dá muito mais de trezentos milhões somente aquela obra.

Então, o que tem que se discutir aqui primeiro é que nós temos que viabilizar a concessão. Todos querem a melhoria da estrada e todos querem ferrovia. Nós não podemos fazer com que um seja impeditivo do outro. É por isso que esse estudo, inclusive, essa concessão tem que ser muito bem estudada para que amanhã não encontremos um grupo interessado em fazer a ferrovia.

O ideal seria encontrarmos, neste momento, talvez, até o mesmo grupo que pudesse fazer a concessão da rodovia e da ferrovia ao mesmo tempo, porque poderia facilitar até o equilíbrio econômico e financeiro, mas é claro que as construtoras, as empresas especializadas em ferrovias normalmente são outras empresas que não as das rodovias, assim como quem transporta carga normalmente não tem interesse em transportar passageiro, porque são especialidades diferentes.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Então, gente, é o que eu poderia falar aqui da concessão.

Eu quero aqui dizer que há um interesse do Deputado Pedro Satélite, da Prefeitura, dos Vereadores, de todos os Prefeitos da região, não só daqui, da cidade, mas do pessoal de Sinop, enfim, de Mato Grosso. Todos nós queremos que essa estrada e essa ferrovia aconteçam. Agora, vocês têm, devem e este é o momento de se pronunciarem.

Não percam essa oportunidade e aí, Prefeita, não só em relação às obras, porque uma concessão como essa tem um impacto socioeconômico e ambiental muito grande. Como foi dito aqui pelo palestrante tem algumas compensações que podem estar previstas dentro da obra. Por exemplo, em Rondonópolis a concessionária está fazendo algumas obras: um parque ambiental; adquiriu uma área para fazer uma reserva para a cidade. Por exemplo, aqui tem uma luta, e eu já tive algumas audiências com a Prefeita, de se criar um *campus* da Universidade Federal aqui, em Guarantã do Norte (PALMAS). Dentro da reivindicação, da compensação ambiental, vocês podem colocar: qual é a obra mais importante que a cidade precisa? É o início da construção de um *campus* da Universidade? É fazer uma parceria com a Universidade Federal?

Agora, por exemplo, nós acabamos de definir...

Há quinze dias eu estive com a Presidente da República, cobre dela, exigi, porque Rondonópolis é o *campus* mais antigo da Universidade. Enquanto vocês querem aqui a implantação de um *campus* lá nós já estamos trabalhando para criar a Universidade e provavelmente semana que vem a Presidente mandará a Mensagem para o Congresso Nacional criando a Universidade Federal da Região Sul de Mato Grosso. Daqui mais um pouco virá reivindicação do Araguaia, virá reivindicação do Norte, para ter, também, a sua universidade. É isso que nós temos que fazer! Temos que lutar, que ir atrás, que reivindicar, porque, se nós ficarmos calados, é claro que os benefícios para cá não virão.

Aliás, eu quero anunciar para os prefeitos que esta semana, também, conseguimos a aprovação do FEX, que é o Fundo de Compensação das Exportações. O FEX 2015 já está definido. Já foi mandada, ontem, a Medida Provisória com pagamento em abril, maio e junho. Isso é muito importante! São mais de quatrocentos milhões para as prefeituras de Mato Grosso e, também, para o Governo do Estado. (PALMAS)

Já estamos trabalhando, também, a possibilidade de conseguirmos que o Governo, tão logo seja aprovada essa Medida Provisória, ainda, este ano, mande a Medida Provisória do FEX 2016, porque seriam mais quatrocentos e vinte milhões, ou seja, oitocentos milhões que viriam para o Estado. Neste momento de dificuldade, claro, ajuda muito as prefeituras e, também, o Governo do Estado.

Eu só anotei mais um assunto...

Esta semana nós tivemos uma Audiência Pública no Senado para tratarmos de uma reivindicação que já fiz há muito tempo, reivindicação de vocês e que será muito importante, talvez, seja mais uma reivindicação que vocês façam para nos ajudar a pressionar em Brasília, que é a transformação do campo de prova da Base Aérea do Cachimbo, que nós falamos base aérea, mas não é base aérea. Ali é um campo de prova. A transformação em uma base aérea vai ajudar muito, também, na geração de emprego, mais estrutura de base aérea, porque com essa obra, claro, a região vai se desenvolver. Isso, também, é muito importante. E quero sugerir a vocês esta possibilidade.

A outra alternativa da qual já falamos no passado é a reivindicação de um Hospital Federal aqui, na Região Norte de Mato Grosso, porque aqui atende não só Mato Grosso como o Pará.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Então, pessoal, é com isto que eu gostaria de contribuir, assim como quero colocar o meu gabinete, a minha acessória para qualquer cidadão que quiser fazer sugestões, críticas. Muitas vezes, um projeto pensando pela dona de casa, pelo estudante, pode ser fundamental para transformarmos a vida de muitas pessoas.

Então, eu quero que vocês, em querendo sugerir, em querendo criticar, o façam por meio da minha assessoria ou diretamente, também.

Eu quero parabenizá-lo, Deputado Pedro Satélite, pela iniciativa. Eu tenho certeza que, hoje, é mais um dia histórico que estamos realizando aqui, em Guarantã do Norte.

Portanto, daqui a pouco terão outros para falar, mas se tiver alguma pergunta dirigida a mim eu estou pronto para responder.

Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado, Senador.

Nós queremos agradecer a presença da Viação Verde Transportes, Loja Maçônica Vale Braçonorte; do SINTEP de Guarantã do Norte; da Polícia Militar de Guarantã do Norte; os moradores do loteamento *Eco Park Residence*, de Guarantã do Norte; *Rotary Club* de Guarantã do Norte; Diretoria e membros do *Lions Club* de Guarantã do Norte; os professores e acadêmicos Uni Flor, de Guarantã do Norte; dos moradores da Cachoeira da Serra; Haroldo Souza jornalista continental do Guarantã do Norte; da Igreja Assembleia de Deus de Guarantã do Norte e, também, da Igreja Batista de Guaratã do Norte.

Nós vamos ser bem objetivos. Pelas inscrições da mesa nós temos mais seis pessoas. Eu gostaria que fôssemos objetivos daqui para frente. Vamos intercalar. Vamos ouvir mais uma pessoa da mesa e, depois, vamos intercalar, ouvindo um de vocês e um daqui.

Então, pela inscrição, eu convido para fazer uso da palavra o Sr. Frederico Azevedo Silva, Gerente de Relações Institucionais da APROSOJA.

É interessante, a APROSOJA...

Eu sempre falo que quem tem que pagar essa rodovia não é o cara que mora no sítio que vai vender uma galinha na cidade. Quem tem que pagar é a produção, o agronegócio. É por isso que nós vamos questionar, depois, a praça de pedágio que o Senador já falou, entre Guarantã do Norte, Matupá e Peixoto de Azevedo, onde iremos pedir que essa praça seja colocada, no mínimo, na divisa do Estado de Mato Grosso.

Com a palavra o Sr. Frederico Azevedo e Silva, que dispõe de três minutos.

O SR. FREDERICO AZEVEDO E SILVA - Boa noite a todos!

Eu quero agradecer ao Deputado Pedro Satélite pelo convite, assim como ao Senador Wellington Fagundes.

Eu vou procurar ser breve com relação ao que se está objetivando a produção agrícola de Mato Grosso.

Essa apresentação foi feita pelo Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária-IMEA. Tem bastante estudante aqui.

Isso daí é uma projeção do que Mato Grosso vai produzir de soja e milho nos próximos dez anos.

Mato Grosso hoje produz 9,2 milhões de hectares de soja plantado e tem uma previsão para 2024 para 2025 de plantar 13 milhões de hectares, quase 14 milhões de hectares, uma variação de 60% da área de plantio de soja do Estado.

Próximo *slide*, por favor.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Isso vai gerar um salto da produção de soja, além da questão do aumento de área de uma produção de 28,5 milhões de toneladas para 46,2 milhões de toneladas. Uma variação de 74%.

Esse gráfico mostra onde serão as áreas que mais vão ter impacto de produção de soja no Estado.

Vocês podem ver ali que a região aqui de Guarantã do Norte tem um aumento expressivo, passando de 600 mil toneladas para 12,4 milhões de toneladas e a região norte, passando de 9,3 para 13 milhões de toneladas.

Da mesma forma a área de milho. Há uma previsão de expansão de 3,7 milhões de hectares para 6,2, com uma variação de 85%, que vai fazer com que essa produção de milho do Estado salte de 21,2 milhões de toneladas para 38,5 milhões de toneladas. Ou seja, está bastante claro que a produção de soja e milho do Estado vai ter um aumento substancial nos próximos dez anos. E se nós imaginarmos os próximos dez anos dentro dos prazos que estamos trabalhando aqui com relação à concessão, é um prazo bastante curto e bastante palpável.

O que vai acontecer? A questão da concessão - isso já está bastante claro, já foi falado bastante aqui - o setor produtivo não é contra a concessão, muito pelo contrário, nós temos ainda cento e quatro quilômetros para asfaltar até Miritituba.

Os corredores do Arco Norte, como já foi passado aqui, é bastante importante para exportação não só de soja e milho. Nós temos que entender também a seguinte situação: hoje nós estamos tratando de soja e milho, talvez, daqui há dez, quinze anos nós poderemos estar pensando numa indústria aqui na região de vocês que estará consumindo. A soja e o milho que são plantados aqui vão transformando e levando o produto beneficiado, vai trazer renda para a população. Todo um benefício direto está chegando.

Essa próxima apresentação mostra o que é uma área de influência.

Ali se pegou o eixo da BR-163 e ali são todas as áreas que tem plantio de agricultura e áreas aptas para agricultura que faria com que hoje só a BR-163 pudesse produzir quarenta e quatro milhões de toneladas de milho, só o eixo da BR-163, e cinquenta um milhões de toneladas de soja, dentro daqueles números que nós falamos.

Eu gostaria que vocês prestassem bastante atenção naqueles números três e quatro que são os Portos que existem hoje de Miritituba e de Santarém. Isso daí são projeções da capacidade de embarque. Isso é o que está instalado hoje.

O setor privado está na frente, as empresas já estão lá, a ADM está lá, a BUNGE está lá. Existem transportadoras que estão prontas lá para receber os produtos e exportar.

E aí há uma discussão, como já foi falado pelos representantes das empresas, com relação: qual será a projeção de embarques e de caminhões que vão transitar por essa estrada?

O que nós verificamos dentro de um parâmetro para 2025 é que estamos considerando hoje só o que está indo. Você tem que imaginar que hoje nós estamos levando soja e milho, mas podemos estar trazendo produtos daqui a pouco. A produção agrícola precisa de fertilizantes que em grande parte é importada, vem de outros Países, que isso não é produzido pelo Brasil. Então, ele viria com um frete de retorno. Isso traria não só fertilizantes, mas outros produtos e insumos que Mato Grosso gostaria de receber.

Então, é bastante interessante nós entendermos que há um frete de saída de produto de Mato Grosso, como soja, milho, algodão e produtos primários ou beneficiados, mas também entra produtos que viriam pelos Portos de Santarém e pelas estações de Miritituba.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Com base nisso, essas propostas, o que acontece? Elas não são feitas única e tão somente pela APROSOJA. A APROSOJA faz parte de um movimento chamado Movimento Pró-Logística, que eu aqui, hoje, estou representando o Diretor Executivo, o Sr. Edeon Vaz Ferreira.

O Movimento Pró-Logística é um movimento de entidades produtivas de Mato Grosso, que envolve a FAMATO, a APROSOJA, a FIEMT e a OCB, inúmeras entidades que não são só de agronegócio, são entidades produtivas de setor industrial e representativas dos setores.

Então, nós entendemos que essas propostas que estão feitas já foram debatidas em outras audiências públicas, é bastante produtivo receber as contribuições tanto dessas entidades produtivas quanto dos municípios que vão ser atrelados e vão sofrer algum impacto com a relação concessão. Mas, o fato é: a concessão é muito boa se nós conseguirmos ter uma situação, que já foi bastante debatida, em relação ao preço do pedágio.

Daí nós chegamos nesse comparativo que eu acho bastante produtivo e importante para todos nós.

Hoje, de acordo com que está estabelecido no programa, no edital, no estudo que foi feito, nós teríamos um pedágio num valor total por eixo de caminhão, naquela 010, ali, seriam dez reais a cada cem quilômetros. O que acontece? Hoje, comparando com algumas concessões que mantemos próximos aqui, tentando traçar um balizador, nós teremos que, por exemplo, a Rota do Oeste cobraria quatro e cinquenta em média a cada cem quilômetros, ou seja, dá pouco menos de 50% do valor que está hoje no edital.

Em relação a isso, nós verificamos também a aquisição da CCR, da MSVia, que é a concessionária do trecho de Mato Grosso do Sul. Essa concessionária de Mato Grosso do Sul hoje tem um pedágio de seis e quarenta a cada cem quilômetros. Ou seja, nós temos espaço, nós precisamos que haja uma redução desses valores do pedágio. Porque, inclusive, o setor produtivo um pedágio muito alto acaba pesando.

Então, nós gostaríamos de deixar essa contribuição aqui. Isso já foi falado nas outras audiências públicas que a APROSOJA teve oportunidade de participar em Santarém, em Itaituba e Brasília, onde o Edeon, o nosso Diretor Executivo, esteve presente.

Nós agradecemos a presença de todo mundo e gostaríamos de nos colocar à disposição para qualquer esclarecimento. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Como nós falamos, vamos ouvir alguém da plateia agora e depois a Prefeita Sandra.

Convido o Geovane Almeida, representando o Rotary e o Lions Clube de Guarantã do Norte.

O SR. GEOVANE ALMEIDA - Boa noite a todos!

Cumprimento toda a mesa.

Em nome do *Rotary Club* e do *Lions Club* de Guarantã do Norte quero apresentar para vocês uma demanda da sociedade de Guarantã do Norte.

Eu vou ler aqui um documento que será entregue para as autoridades posteriormente.

“É com satisfação que a sociedade organizada de Guarantã do Norte, aqui representada pela entidades *Rotary Club* e *Lions Club*, vem pedir medidas urgentes quanto à travessia da rodovia da BR-163, perímetro urbano de Guarantã do Norte, de um lado para o outro da cidade, pois o projeto atual não traz segurança para população que precisa atravessar diariamente esta rodovia e não atende as necessidades logísticas de trafegabilidade de nossa cidade.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Sabemos do grande fluxo de veículos e caminhões que estão trafegando por nossa cidade, e pela rodovia BR-163, aumentando o risco de acidentes e mortes de cidadãos devido à falta de segurança.

Pedimos que seja feito ou incrementado projeto e execução de dois viadutos túnel ou trincheiras, de preferência sem muita elevação da rodovia, para entrada ao centro da cidade, com via exclusiva para pedestres e ciclistas.

Tal projeto precisa ter acessibilidade aos veículos que trafegam pela rodovia para que possam entrar nas avenidas paralelas à rodovia antes do viaduto, ambos os sentidos, e contornarem por baixo do viaduto com segurança, assim também todos os cidadãos de Guarantã do Norte poderão atravessar a rodovia de um lado para outro da cidade com total segurança.

Agradecemos pela atenção e contamos com seu apoio”

Então, essa é uma medida que Guarantã do Norte precisa realmente e toda a população de Cuiabá, toda a sociedade de Guarantã do Norte espera que seja incrementado no projeto porque é uma necessidade para nossa cidade.

Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Pode entregar a reivindicação para o pessoal da ANTT.

Protocola com eles aqui, por favor.

Pela inscrição, vamos ouvir agora a Prefeita Municipal de Guarantã do Norte, Sandra Martins.

A SRª SANDRA MARTINS - Muito obrigada, Deputado.

Boa noite a todos e todas!

Boa noite, Senador; Deputado Pedro Satélite; Dr. Luiz Antônio, Diretor do DNIT; Dr. Orlando; Dr. Fábio, representando o Ministro; Marcelo, Vice-Prefeito; Vereador e Presidente da Câmara, Dedé; Dr. Stéphane Quebaud, da ANTT; Diógenes Linhares; Dr. Sinvaldo, Prefeito de Peixoto de Azevedo; Vereadores; Secretários; clube de serviço; vereadores de outros municípios; empresários e toda a nossa população que está aqui.

Hoje é um dia muito importante para o nosso Município, extremamente importante, mesmo com toda a crise que está acontecendo em nosso País, com toda crise política e econômica, nós estamos hoje aqui reunidos, e aqui está tendo esta audiência pública e na Câmara Municipal está tendo outra audiência pública, do IFMT, sobre o *campus* avançado implantado aqui no nosso Município. Lá está se discutindo que cursos de graduação e técnicos nós queremos par o nosso Município. Ao mesmo tempo estamos aqui nesta discussão tão importante da BR-163.

Eu vou começar falando com vocês sobre quando o Marcelo acompanhou o Deputado Pedro Satélite em Brasília na primeira audiência pública lá, junto com o Senador.

O Marcelo chegou e falou: “Sandra, na realidade aquilo lá é muito grande, é algo muito grande, é preciso que participemos e vamos precisar muito do apoio do Deputado Pedro Satélite e do Senador Wellington Fagundes, porque nós não podemos ser apenas um corredor de escoar produtos”.

Nós não queremos isso. Nós sonhamos durante muitos anos com BR-163, nós sonhamos com essa chegada, com a escoação, com o desenvolvimento, mas queremos muito mais do que isso.

Nós não queremos se apenas um corredor e, com todo respeito, também não queremos só vender pastel e caldo de cana.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Nós queremos um desenvolvimento, nós queremos que Guarantã do Norte seja um grande porto.

Hoje, nós temos empresas, Stéphane, se instalando em nosso Município, e eu ouvi você e o Frederico falando também, temos empresas que já se instalaram em Miritituba e que já estão se instalando aqui.

Nós já temos uma multinacional de fertilizante, nós já temos empresas que estão adquirindo áreas, como a Nidera, para instalar armazéns, secadores, nós temos proposta da Odebrecht. Então, é isso que nós queremos, mas queremos isso com essa responsabilidade social com a nossa população.

Nós queremos que a BR aconteça, que aqui seja realmente um Porto Seco, mas que esse Porto Seco respeite a cada um de nós, por isso a discussão do viaduto.

Uma vez eu fui falar com o Senador, e falei assim: Senador a BR lá precisa de um viaduto. Ele me olhou e disse - mas lá tinha.

Eu falei: Senador, esquece o passado. Vamos falar do futuro. Nós precisamos de um viaduto para o nosso município. E é isto que nós queremos.

O que mais nós queremos?

Com certeza a faculdade quer que os universitários venham estudar na universidade dela, mas que não tenha que pagar aquela tarifa, sabe Stephane. Aquela tarifa é muito cara para acadêmico...

(QUEDA DE ENERGIA)

A SR<sup>a</sup> SANDRA MARTINS (SEM AUXÍLIO DO MICROFONE) - É muito importante cada um de vocês colocarem o que nós queremos, porque depois que estiver pronto não adianta chorar mais.

Muito obrigada a todos. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE - SEM AUXÍLIO DO MICROFONE) - Queremos agradecer a paciência de vocês, queremos pedir a compreensão, porque não é culpa nossa, a energia dificilmente vai embora, esperamos que retorne, vamos aguardar um pouquinho, porque a audiência pública tem que ser gravada, e por isso vamos aguardar um pouquinho para darmos continuidade.

Por gentileza, peço que cada um permaneça em lugar, porque nós vamos ouvir agora vocês da plateia para que façam suas reivindicações, que é o mais importante.

Então, eu peço a compreensão de cada um dos senhores e das senhoras para que aguarde alguns minutos para que a energia possa se restabelecer.

Esta Presidência suspende a audiência pública até o retorno da energia.

(SUSPENSA A AUDIÊNCIA ÀS 21H37MIN E REABERTA ÀS 21H53MIN.)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Declaro reaberta esta audiência pública.

Eu gostaria de convidar para que se aproximassem mais aqui, para voltarmos a fazer os questionamentos agora e cada um apresentar suas reivindicações.

Infelizmente, houve corte da energia, mas damos prosseguimento, restabelecida a energia, e quero convidar o Dr. Marcos Macedo, Presidente da 14<sup>a</sup> Subseção da OAB, por gentileza, Dr. Marcos, para usar a palavra.

(OS PARTICIPANTES COMEÇAM A SE RETIRAR DO RECINTO.)

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Por favor, só um minutinho de silêncio, porque eu acho que é mais importante ouvirmos agora para nós apresentarmos os questionamentos.

Vocês não têm ideia do quanto é interessante fazermos isso agora. Eu agradeço a presença de cada um e a paciência.

Com a palavra, o Dr. Marcos Macedo.

O SR. MARCOS MACEDO - Boa noite.

Em nome do Deputado Pedro Satélite, quero cumprimentar a mesa de dispositivo.

Eu vim aqui, hoje, em nome da Ordem dos Advogados do Brasil, da 14ª Subseção de Peixoto de Azevedo, que abrange os Municípios de Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá, Guarantã do Norte e Novo Mundo.

O Senador Wellington Fagundes falou que ele via a região como três municípios ligados. Para nós da OAB/MT, nós vemos a região como quatro municípios, desde Terra Nova até Guaratã do Norte todos os municípios são muito dependentes um dos outros. O trânsito diário dessas cidades, de comércio e de profissionais liberais, é intenso, eu mesmo me locomovi hoje três vezes de Matupá para Guarantã do Norte trabalhando. Esse pedágio implantado aqui entre Matupá e Guarantã do Norte vai inviabilizar muita atividade econômica e vai dificultar para muito profissional liberal e para muitas empresas.

Nós temos esse tráfego intenso, então esse pedágio não tem que estar entre de Peixoto de Azevedo e Terra Nova do Norte, ele tem que estar para frente de Guarantã do Norte, na divisa com o Estado do Pará.

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Gente, vamos fazer silêncio, porque senão o orador não conseguirá falar. Por favor, vamos fazer silêncio, gente. Muito obrigado.

O SR. MARCOS MACEDO - Tudo isso já foi colocado aqui pelo Deputado Pedro Satélite e a OAB avaliza essa propositura do Deputado Pedro Satélite. O pedágio tem que ser colocado para frente senão vai nos inviabilizar.

Nós temos uma situação específica: Guarantã do Norte não tem presídio, todos os presos vão para Peixoto de Azevedo e nós estamos com uma população carcerária enorme. Hoje estive com o Juiz de Direito aqui de Guarantã do Norte, levando a lista de advogados para atuarem de formar dativa aqui em Guarantã do Norte, advogados de Peixoto de Azevedo, de Matupá e de Terra Nova do Norte, para poderem auxiliar pela falta da Defensoria Pública aqui. Então vai ser um trabalho em que o profissional vai ter que tirar do bolso para trabalhar. Esses advogados, além do combustível que já vão pagar para virem aqui ajudar uma falha do Estado, ainda terão que pagar o pedágio! É um trabalho para toda a sociedade.

Então a OAB entende que tem que ser tirado esse pedágio daqui e ir lá para frente.

Outro ponto importante que ainda quero frisar é a necessidade da duplicação, no mínimo, de Terra Nova do Norte até Guarantã do Norte. Quem trafega, quem percorrer essa rodovia todos os dias já vê que está impossível transitar com segurança pelo fluxo que hoje já tem de carretas. Você sai de Peixoto de Azevedo para Matupá e você não anda, você anda 20km por hora, 30km por hora, porque é cheio de carretas; sai de Matupá para Guarantã do Norte, idem. Então, se não houver a duplicação e aumentar esse fluxo, vamos estar ceifando vidas, vamos estar trabalhando com vidas, com o bem mais precioso.

Então, a OAB faz dois pedidos nesta audiência pública: a duplicação, no mínimo, de Terra Nova do Norte até Guarantã do Norte; e que essa praça de pedágio seja colocada na divisa com o Estado do Pará.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Obrigado e boa noite. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Obrigado.

Pela inscrição da mesa, convido o Prefeito de Peixoto de Azevedo, Dr. Sinvaldo Santos de Brito para usar a palavra.

O SR. SINVALDO SANTOS DE BRITO - Boa noite a todos, saudar o Deputado Pedro Satélite, por ter idealizado esta audiência pública e falar da importância, da riqueza de informações que temos numa audiência pública como esta. Acho que aqui as dúvidas vão sendo solucionadas com as falas tanto técnicas como políticas desse compromisso. Uma rodovia dessa, ao ter uma concessão, vai nos dar segurança e vai nos trazer comodidade nas distâncias de cada cidade que nós temos aqui.

Então é importante que uma concessão traga segurança, traga legitimidade para que a produção do norte de Mato Grosso seja escoada pelo Porto de Miritituba. Isso vai economizar algumas milhas marítimas ao mercado europeu e asiático.

Falando de Peixoto de Azevedo, temos uma travessia urbana em que a administração lutou, por muito tempo, junto com o Deputado e agora com o Senador, pela sua conclusão, que são os trevos, que são as drenagens que não foram feitas, as pontes que têm que ser ampliadas. E eu tenho certeza agora, Senador, que com esse empenho vai trazer também as compensações sociais.

Peixoto de Azevedo é uma cidade que vem de administrações muito complexas. Esperamos que agora consigamos trazer para cá a questão de uma faculdade pública, porque nós temos, só aqui em Guarantã do Norte, uma média de oito a dez ônibus todos os dias que vem para cá e seis que vão para Colíder, são jovens buscando o ensino superior e, com certeza, ele pode melhorar. Muitos jovens, às vezes, não têm acesso à faculdade, porque, na realidade, não têm condições de pagar o transporte e às vezes bancar a faculdade.

E também em Peixoto de Azevedo precisa de uma série de compensações sociais, justamente porque é uma cidade que vive uma demanda muito grande, mas não teve o apoio necessário do Governo anterior em nível de Estado. Sabemos das dificuldades que nós temos em Brasília. Mas já parabeno o Senador Wellington Fagundes, o Deputado Pedro Satélite, todos os técnicos que aqui estão, representando várias entidades. Que esses municípios não fiquem só como mero corredores de passagem, mas que neles haja obras que venham estruturar melhor esses municípios para que possam compensar melhor essas concessões.

Um abraço a todos! Muito obrigado! (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado, Prefeito.

Queremos agradecer a presença e a participação dos acadêmicos da Faculdade Norte MT AJES.

Convido para fazer parte da mesa o Reitor da UFMT, José Bispo, que participa conosco aqui.

Nós tivemos aqui um corte de energia, mas estamos continuando a nossa audiência pública.

Convido para fazer uso da palavra o Sr. Luiz Rodrigues, Presidente do CDL do Município de Novo Mundo (PALMAS).

O SR. LUIZ RODRIGUES - Boa noite, senhores!

Boa noite aos componentes da mesa; Senador Wellington Fagundes; representante do Ministro dos Transportes; Deputado Pedro Satélite.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Eu gostaria aqui de simplesmente lembrar algumas coisas que são muito importantes para nós.

Eu como começo dizendo assim: quem somos e o que queremos? Nós somos um povo sonhador, nós dos municípios do Norte de Mato Grosso, e povo sonhador esse que tem clubes de serviços, trabalhadores rurais, estudantes universitários, empresários, funcionários. Nós todos somos família. Somos pessoas preocupadas uma com as outras.

Por esta razão, senhores, nós acordamos todos os dias com o desejo de trabalhar e trabalhar mais, porém, também fizemos parte de uma história à qual fomos chamados na seguinte frase: “Ocupar para não entregar”. É isso mesmo! Somos as pessoas convidadas para ocupar as terras da Amazônia no Projeto Calha Norte para não entregar a outros países. Aqui nós temos guerreiros que desafiaram a natureza, as doenças e, também, desafiaram a própria morte. Milhares morreram para não entregar a Amazônia e para que ela continuasse nossa.

Muito bem, queremos privatização, sim, porém, nós temos algumas preocupações e preocupações essas que são regras claras, direitos e deveres dos dois lados: população e privatização.

Eu gostaria de chamar atenção para algumas coisas que, ainda, não foram chamadas atenção.

É o seguinte: eu concordo plenamente com a questão das trincheiras, passagens, viadutos, que sejam implantados nas cidades para melhor locomoção das pessoas das cidades. Isso seria uma questão de prevenir a vida das nossas famílias, porque temos aqui um trânsito que no horário de pico para quem mora em Guarantã do Norte é muito difícil, não tem certa... É como diz o outro: salve-se quem puder.

É o seguinte: já lutamos tanto. Nós estamos aqui há trinta e cinco anos lutando, enfrentando dificuldades e gostaríamos de ser lembrados e participar desse progresso. Nós queremos, sim, que venha o progresso. Eu tenho uma visão bem avante de algumas coisas que, ainda, não foram aqui tocadas, que é o entroncamento da 419, que liga o Oeste do Estado de Mato Grosso... Estamos aqui... Eu não tenho certamente o percurso, mas são várias cidades que com a concretização da pavimentação, com essa escoação de grãos, vai, sim, interligar para chegar até aqui e aqui, em Guaratã do Norte, nós teremos uma alta concentração de trânsito. Isso vai complicar muito mais do que já é hoje.

Então, eu gostaria que os senhores levassem em conta esse crescimento, essa avalanche que vai dar.

Aqui, no nosso município, na nossa região, senhores, de um ano para outro chega a dobrar a capacidade de produção. Estamos em terras muito férteis e gostaríamos que isso fosse analisado com cuidado e com cautela para que tenhamos um progresso de felicidade e não um progresso que meia dúzia seja feliz e outra meia dúzia tenha que pagar a conta.

Nós queremos indagar as seguintes questões: tarifas mais amenas, praça de pedágio... Nós não queremos esse povo que trabalha lá na roça pagando a conta. Se ele precisar ir a Matupá, Peixoto de Azevedo ou Terra Nova, porque existe a COOPERNOVA que atende toda essa região coletando produtos, não os queremos pagando essa conta. Nós queremos, sim, que a 163, que é o transporte para levar as nossas riquezas dos nossos municípios e do restante do País para os portos, seja para transportes e não para acarretar a comunidade da roça.

Esta é a minha mensagem e agradeço a todos! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado.

Pela inscrição vamos ouvir, agora, um orador da mesa.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Quero agradecer, também, a presença e conceder a palavra ao Sr. Luiz Antônio Garcia, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Boa noite a todos!

Pelo adiantado da hora eu peço dispensa do cumprimento da mesa.

Gostaria de saudar a todos e agradecer pela recepção.

O DNIT está presente, hoje, aqui para discutir a questão de concessão mais para um caráter de orientação. Nós vivenciamos aqui, no Estado de Mato Grosso, a primeira concessão federal da BR-163, da divisa com Mato Grosso do Sul até Sinop, e durante esse processo surgiram varias dúvidas que eu acho que nos cabe colocar e esclarecer a todos.

Primeiramente enquanto o DNIT não tiver um contrato de concessão assinado, publicado e a empresa concessionária não assinar o termo de arrolamento do patrimônio, o DNIT será o responsável pela administração da rodovia.

Eu gostaria de esclarecer alguns assuntos que foram colocados aqui nas explanações dos colegas da EPL ANTT e do próprio Dr. Fábio Freitas que representa o nosso Ministro.

Aquele modelo de concessão que foi apresentado partiu de um princípio que se teria que executar todas as obras de pavimentação que estariam faltantes no trecho do Estado do Pará. Eu gostaria aqui de afirmar o compromisso do Governo Federal, por meio do DNIT. Hoje, estou representando o Diretor-Geral do DNIT, Valter Casimiro, que não pode estar presente devido uma agenda assumida com nosso Ministro Antônio Carlos, mas o DNIT vai continuar investindo na BR-163 para concluir o trecho faltante no Estado do Pará.

Então, as quatro pontes que são, ainda, de madeira no Estado do Pará, inclusive na nossa divisa, a ponte sobre o Córrego 15 de Novembro, nós vamos lançar, agora, no mês de abril, o edital para contratação da execução dessas pontes para que tenhamos cem por cento pontes de madeira na BR-163.

Nós também vamos lançar, em abril, o edital para a execução das obras do acesso ao Porto de Miritituba. E a nossa perspectiva de execução das obras de pavimentação dos trechos faltantes é de que possamos concluir, hoje, dos mais de cento e nove quilômetros faltantes, cerca de cinquenta quilômetros de obras de pavimentação no Estado do Pará. Isso, com certeza, vai diminuir o investimento que será feito pela empresa concessionária e possibilitará um reestudo da tarifa durante o processo do leilão que vai definir a empresa concessionária.

Então, o DNIT vai continuar trabalhando. O DNIT dispõe de orçamento para a continuidade das obras no Estado do Pará, bem como também as atividades de manutenção.

É claro e natural que todos aqui almejem a concessão, porque ela vem trazer um novo patamar de serviço prestado ao cidadão, mesmo que ele seja pago. Mas nós vemos isso com bons olhos, porque há dez, quinze anos, a BR-163 para a região norte do Estado era um sonho, para alguns até impossível.

O Governo Federal, por meio do DNIT, tornou a BR-163 uma realidade. Hoje é um corredor consolidado de exportação das riquezas produzidas no nosso Estado. E estamos experimentando um crescimento exponencial do tráfego de bitrens e caminhões. Crescimento esse que só foi possível graças às ações de pavimentações promovidas pelo DNIT.

Então, se hoje nós temos uma rodovia que tem viabilidade econômica para exploração, é porque nós tivemos ações que tornaram esse corredor uma realidade.

O DNIT é um parceiro, é uma entidade vinculada ao Ministério dos Transportes; ele poderá dar um suporte à fiscalização, que será promovida pela ANTT da empresa concessionária,

## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---

mas ele continuará enquanto não tiver o contrato de concessão se esforçando para melhorar cada vez mais o serviço e que nós possamos avançar com as obras na BR -163 tanto no Estado de Mato Grosso como no Estado do Pará.

Então, eu agradeço a atenção de todos e também me coloco à disposição para qualquer dúvida ou esclarecimento que se fizer necessária.

Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado, Luiz.

Eu quero agradecer pela paciência de vocês.

Para vocês terem uma ideia, o Luiz Antônio Garcia é Diretor Nacional, é um mato-grossense da família Garcia Neto e, com certeza, se não fosse quem sabe não estaria aqui, porque ele tem interesse nessa rodovia também.

A notícia que ele nos trouxe aqui, para os amigos da ANTT, é de suma importância, porque se cento e cinquenta quilômetros forem pavimentados com dinheiro do Governo Federal, com certeza, essa tarifa que está sendo apresentada vai diminuir muito. Então, é muito importante nós ouvirmos isso.

Dando continuidade, vamos ouvir mais um da plateia.

Convido o Sr. Laércio Dalsochio, do Sindicato Rural de Guarantã do Norte, para fazer uso da palavra.

Laércio, não cabe a vocês, mas nós temos uma hora para encerrar e já passamos do prazo limite da audiência pública para a Assembleia Legislativa, mas nós vamos justificar depois, Senador, que é pela falta de energia. Então, eu gostaria que cada orador fosse breve daqui para frente para dar tempo de atender os demais.

Muito obrigado.

O SR. LAÉRCIO DALSOCHIO - Agradeço a oportunidade.

Eu falo em nome do Sindicato dos Produtores Rurais de Guarantã do Norte, onde fui determinado como porta voz de uma vontade lá.

Numa reunião feita com várias entidades aqui da cidade, a nossa fala ficou definida para a solicitação de sonorizadores nos pontos de maior índice de acidentes, perto de cidades, de curvas mais perigosas, de transposições urbanas que tenha essa sinalização para evitar acidentes e diminuir, conseqüentemente, custos no processo da empresa, do Governo, de ambulâncias, de amparo etc.

Também, solicitar a duplicação da Serra do Cachimbo, que teve uma fala anterior a esta, mas neste momento tem três caminhões acidentados na Serra do Cachimbo, ocasionalmente uma da nossa empresa, a empresa que eu represento, com um ferido no hospital, com as duas pernas quebradas, um motorista machucado lá.

Naquela Serra, aproveitando que o Dr. Luiz Antônio Garcia, do DNIT, está aqui, tem muitos acidentes. É excessivo o número de acidentes na Serra do Cachimbo. Neste momento, tem um acidente envolvendo três caminhões.

Eu estava até deliberando com o Mesquita, Comandante da Polícia Rodoviária Federal, para nos deslocar para lá a meia noite e vê-los. Está a caminho a viatura e nós vamos daqui para atender aquele acidente que está lá.

Mas, esse fato é só para chamar a atenção daquele ponto, porque já tinha uma carreta ontem tombada e hoje tombou outra carreta, bateu num caminhão, todo mundo foi para fora da pista e soja na pista.

Eu quero aproveitar também e chamar a atenção para esse fato.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Para ser breve, então, é isso. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado.

Concedo a palavra ao Vereador Celso Costin, 1º Secretário da Câmara Municipal de Matupá.

Enquanto o Celso chega até aqui, eu quero agradecer a presença dos companheiros que vieram do Município de Colíder, de Nova Guarita. Não vou nominar os nomes, porque, senão, vamos perder tempo.

O SR. CELSO COSTIN - Eu quero, em nome do Deputado Pedro Satélite, cumprimentar todos os presentes.

O Deputado Pedro Satélite é o mecenas da BR-163, como bem disse o Senador Wellington Fagundes, em nome de quem cumprimento toda mesa.

A BR-163, na verdade, é uma história de lutas, porque nós ficamos brigando por ela trinta anos para pavimentá-la e a agora que nós conseguimos, estamos na iminência de concluir, continuamos a briga para viabilizar para que todas as pessoas possam usufruir.

Eu uso o termo usufruir, porque de tudo que foi pedido aqui, de tudo que foi pleiteado por todos os segmentos organizados, o que mais nós, como matupaenses... Aliás, eu quero até usar aqui a palavra representantes do município fictício “Vale do Peixoto”, que nós, lá atrás, com o apoio do Deputado Pedro Satélite, criamos há alguns anos, para viabilizar e ter forças nas reivindicações da região.

Esse município fictício está muito preocupado hoje com a instalação, Deputado Pedro Satélite e Senador, principalmente na questão da praça de pedágio entre Guarantã do Norte e Matupá.

O senhor colocou bem quando disse, com propriedade, que isso iria representar uma interrupção.

Nós colocamos aqui, reforçamos e reiteramos, que será uma interrupção socioeconômica, porque ao longo da 163 nós fomos nos unidos e criamos laços, desde Terra Nova do Norte até Novo Mundo, laços criados por interações comerciais e principalmente socioafetivas, no sentido do que usufruímos da prestação de serviços de Guarantã do Norte, Guarantã usufrui dos serviços oferecidos por Matupá, por Peixoto de Azevedo, na questão educacional, médica, comercial e, principalmente, também de lazer, como é caso dos pontos turísticos que nós temos em todos os município.

Se essa praça de pedágio for concluída com preço que aqui está colocado, seria realmente um rompimento nessa interatividade socioeconômica que nós sempre tivemos.

Queremos fazer um apelo, Senador, Deputado Pedro Satélite, que sempre demonstraram uma preocupação, não com dados econômicos, com dados estatísticos, mas principalmente aquela preocupação humana, que é isso que nos trás aqui, e acabamos protocolar um abaixo-assinado feito por todos os segmentos organizados, pela sociedade de Matupá, pedindo, clamando, para que realmente seja transferida no mínimo para a divisa do Pará, que seja alterado o valor... (PALMAS) ...que seja alterado o valor um pouco mais. Estão aqui os técnicos, que façam essas contas, porque nós não podemos ficar, durante mais trinta anos, dando contribuição muito maior do que já foi dada por nós. Trinta, quarenta anos de sofrimento, agora somos chamados também para entrar com a maior fatia do bolo de novo.

Então, fica aqui o pedido, em nome do município fictício Vale do Peixoto, que no mínimo sejam refeitos os estudos, os cálculos, que sejam colocados na divisa do Pará, na pior das hipóteses.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado, Celso Costin.

Nós também queremos registrar que defendemos isso, Senador Wellington Fagundes, e quero pedir a Vossa Excelência que nos ajude, porque nós podemos comparar Terra Nova do Norte/Guarantã do Norte/Novo Mundo como uma área metropolitana, assim dizendo, pela convivência de trezentas mil pessoas que vivem nesta região.

Então, realmente, economicamente, não seria bom, iria prejudicar essa região.

Pedimos ao Diretor da ANTT que considere isso e coloquem em estudo.

Temos mais três inscritos aqui.

Convido o Sr. Ronaldo Carlos Picoloto, empresário da empresa Solução Consultoria, para fazer uso da palavra.

O SR. RONALDO CARLOS PICOLOTO - Boa noite a todos!

Eu vou começar falando que é uma vergonha termos que pagar duas vezes por uma rodovia.

Nós pagamos um imposto caríssimo, o Governo desvia e nós temos que pagar novamente através de pedágio.

Mas já que vamos ter que pagar por isso, vamos reivindicar algumas coisas que eu acho que é o mínimo de direito que nós temos.

Têm duas situações no posto de pedágio: ou ele fica na divisa com Mato Grosso, ou não cobra de carro de passeio, porque as pessoas usam para locomover, para ir trabalhar nas cidades circunvizinhas. Então, que cobre somente veículos de carga no posto de pedágio.

Outra colocação que eu vi no projeto é sobre o desvio da Serra do Cachimbo. Esse desvio não precisaria nem ter que gastar duas vezes, porque eu, há mais de dez anos, mandei para o DNIT o *print* de onde passaria o desvio, encurtaria a BR em mais de nove quilômetros. Então, vão ser vinte e dois quilômetros de desvio para encurtar nove quilômetros e tirar uma serra que vem ceifando vida de famílias. E quantas empresas estão tendo prejuízos, perdendo caminhões e cargas. Então, isso já deveria ter sido feito desde o início e acredito que a obra teria ficado muito mais barata.

Uma das questões principais. Nós pedimos a travessia de pedestre, mas que não seja por passarela. Ninguém passa por cima na passarela. Se olharmos todas as passarelas que têm no Brasil, ninguém passa. Então, que se faça sistema de túneis, eleve a BR e faça, que não tem necessidade de fazer passarela, porque a população não usa.

O viaduto é uma coisa que tem necessidade, principalmente, das cidades vizinhas, não que as outras cidades não precisem, mas Guarantã do Norte e Peixoto de Azevedo eu acho que são prioridades para ter um viaduto, porque são cidades em que o eixo da BR as corta ao meio, então são locais que conforme vai aumentando o tráfego vai aumentando o risco nessa travessia.

Duplicação. Nós pedimos que tenha a duplicação de Terra Nova do Norte, outros pedem para duplicar Guarantã do Norte - eu sou morador de Guarantã do Norte -, mas acredito que entre Peixoto de Azevedo e Matupá tem que ser duplicado antes mesmo desse pedágio. Aquele trecho é um trecho muito perigo. Só quem passa ali sabe o perigo que é entre Matupá e Peixoto de Azevedo. Não que não seja entre Guarantã do Norte e Matupá, mas lá é uma situação de risco de acidente a cada segundo.

Vamos agora fazer uma reivindicação pela questão do impacto ambiental, conseguir para Guarantã do Norte um polo universitário com faculdade de medicina, um hospital

## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---

universitário, que acabaremos fomentando a nossa região e conseguiremos atender a população do Pará, porque hoje quem arca com essa conta é o Município de Guarantã do Norte.

Boa noite. Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Obrigado, Ronaldo Picoloto.

Convidamos neste momento o Reitor da IFMT, José Bispo, que participou agora há pouco de outra audiência pública muito importante e ele não poderia deixar de vir aqui nos dar uma palavra nesta audiência pública.

O SR. JOSÉ BISPO BARBOSA - Boa noite a todos e todas.

É um prazer imenso estar aqui nesta audiência pública.

Acabei também de sair de uma audiência pública porque nós estamos chegando a Guarantã do Norte, o Instituto Federal de Mato Grosso, já lançamos o edital para setenta vagas para técnico em agropecuária, ensino médio integrado, e, como o Deputado Pedro Satélite me pediu para falar bem rapidamente, então, eu vou falar só algumas informações.

Quero também saudar o Senador Wellington Fagundes, que é um grande parceiro do Instituto Federal de Mato Grosso, em maio, Senador, nós vamos inaugurar em Primavera do Leste. O Senador esteve nesta semana em Brasília falando com o Ministério para a inauguração da nossa unidade em Primavera do Leste.

O Instituto Federal de Mato Grosso é uma Instituição Federal que promove a educação profissional tecnológica e eu vou passar só dois detalhes para vocês. Nós temos setecentos e setenta e três escolas públicas de ensino médio no Estado de Mato Grosso, setecentas e setenta e três escolas públicas. E as nove melhores escolas públicas estão dentro do Instituto Federal de Mato Grosso. Então do primeiro lugar até o nono é do Instituto Federal de Mato Grosso. Portanto é essa a instituição que está chegando aqui em Guarantã do Norte e região para promover a educação profissional e tecnológica.

Quando se trata de ensino superior, nós temos aproximadamente oitenta instituições que ministram ensino superior no Estado de Mato Grosso, porém nós só temos três instituições que têm nota quatro, e a nota vai de zero a cinco. Nota avaliada pelo INEP, uma avaliação externa. Então, só três instituições têm nota quatro: o Instituto Federal de Mato Grosso, a Universidade Federal e a UNIVAG. Todas as outras instituições têm notas abaixo de quatro, nota três e nota dois.

Enfim, essa instituição está chegando em Guarantã do Norte. Estamos começando agora em abril com setenta alunos do ensino médio integrado em agropecuária e cursos técnicos. Nós estávamos numa audiência pública exatamente para definir os cursos que vamos ministrar aqui em Guarantã do Norte e região. E no ano que vem vamos ter aqui curso superior, não sabemos ainda se será agronomia, se será zootecnia, mas, enfim, a instituição está chegando aqui para promover educação profissional e tecnológica de qualidade.

Quero fazer um agradecimento especial para a nossa Prefeita Sandra e ao Marcelo, porque a instituição está vindo para cá em função de uma colação de grau que eu fiz aqui há três anos, e o Marcelo estava na colação de grau. Ele falou assim: “O Instituto não pode vir para cá?”. Eu falei assim: Eu não sei se pode vir para cá, mas podemos conversar. Então começamos as conversações há três anos e depois a Sandra entrou no circuito, sendo que o Deputado Federal Valtenir Pereira e o Senador Wellington Fagundes nos ajudaram a trazer a instituição para cá.

Então a instituição está aqui. Já temos, aproximadamente, dez professores nomeados. Desses dez três já são doutores. Enfim, a Instituição está chegando aqui para promover educação profissional e tecnológica de qualidade.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Então o Instituto Federal de Mato Grosso hoje é uma realidade em Guarantã do Norte e região. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Nós temos mais dois inscritos, depois faremos as considerações finais.

Convido o Professor de Guarantã do Norte Peterson Garcia.

O SR. PETERSON GARCIA - Boa noite a todos!

Serei muito breve na minha fala, porque já anotei alguns questionamentos.

Vamos lá: caso não haja, não apareça o consórcio interessado, por doze anos de concessão, teremos a garantia da manutenção pelo Governo Federal da rodovia BR-163? O meu acho que parente aqui, o Garcia, já falou que sim. Então nós realmente esperamos que isso aconteça. Se não tiver a concessão que as nossas estradas tenham o mínimo de rodagem.

Segundo caso: caso haja problemas estruturais em pontes que demandam dinheiro e estudos para benfeitorias, existe, além da ANTT, outra agência fiscalizadora referente a essas concessões, além da ANTT? Por exemplo, sabemos que se a telefonia não funcionar, nós podemos ligar para a ANATEL; ANAC, Aviação Civil. Então eu pergunto: se caso tivermos problemas com desvios, com pavimentações, com pontes que caírem, nós teremos a garantia de que isso será consertado quase que num prazo imediato? Essa é a minha outra pergunta.

Outra coisa, a implantação de um posto da PRF se faz necessária com urgência, com ou sem concessão, pois nossa cidade é a última ao longo da BR163 em terras mato-grossense, portanto é para coibir também os crimes de diversas montas, principalmente de exploração sexual... (FALHA NO MICROFONE.)

(O SR. PETERSON GARCIA TROCA DE MICROFONE.)

O SR. PETERSON GARCIA - Então é só esse detalhe: para coibir crimes de diversas montas, como exploração sexual, roubos, furtos na nossa região. Com ou sem concessão nós temos que ter esse posto da PRF aqui.

Último detalhe para terminar. Gostaríamos de garantir os recursos para o Hospital Regional de Peixoto de Azevedo. Por que digo isso? Porque, caso haja os acidentes, como vamos tratar essas pessoas? Imaginem se cai um ônibus numa ribanceira aqui, se cai um ônibus de uma ponte. Será que nós temos, Prefeito, atribuição para cuidar de vinte, de cinquenta pessoas de uma vez só? O socorro nós vamos ter pela concessionária, mas quem garante o socorro no hospital ali?

Então são esses detalhes que quero deixar na mente de todos aí para refletirem. A concessão é muito boa? Realmente vai revolucionar? Vai! Mas nós temos que ter essas prerrogativas garantidas aí.

Eu agradeço a todos. Muito obrigado! Boa noite! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado, professor.

Eu quero agradecer ao Vereador David Marques, que está entendendo, pelo adiantado da hora, que não vai fazer uso da palavra.

Indago ao Vereador Adão Souza se vai fazer uso da palavra (PAUSA). Já foi.

Temos o último inscrito, Sr. Pedro Valmir Lopes de Queiroz.

O SR. PEDRO VALMIR LOPES DE QUEIROZ - Boa noite Exmº Sr. Deputado e pessoas aqui presentes, visitantes.

É uma satisfação ver todo esse pessoal presente hoje, porque há trinta e seis anos não parecia que isso aconteceria.

Nós entrávamos lá no Posto Zero Quilometro, em Várzea Grande, através de estrada de chão...

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Está aqui o Exmº Sr. Deputado Pedro Satélite, que foi o nosso primeiro Vice-Prefeito em Guarantã do Norte, e o Reinaldo Queiroz, eu não sei se está presente, que é o único ex-Prefeito que passou por esta cidade a quem devo dignidade e respeito, porque os outros não projetaram, representante do Ministro, esta cidade para vinte, trinta, quarenta anos. Não projetaram. E hoje nós temos essa dificuldade aqui em Guarantã do Norte, dificuldade essa em que tem gente morrendo acidentada, porque não tem um projeto.

A BR-163, hoje, está sendo privatizada, Sr. Ministro, é um prato cheio para quem quer privatizar. Está pronta, está pronta, é só conservar. É um prato cheio.

Nós sofremos há trinta e seis anos com malária e várias consequências, escrevemos a história deste município. Aqui muitas famílias perderam os pais, os seus entes queridos. É muito fácil uma pessoa “cair do céu” aqui, por descuido, e dizer: sou candidato a Prefeito de Guarantã do Norte; sou candidato a Vereador e, depois, você ter que chamar numa Sessão Extraordinária ou Ordinária de Vossa Excelência... A autoridade que nós damos para essas pessoas nos representarem durante o mandato, durante quatro anos e num projeto para uma cidade vinte, trinta, quarenta, cinquenta anos para as famílias futuras...

Muito obrigado e desculpe! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Obrigado. Sr. Pedro.

Muito obrigado!

Pelo adiantado da hora nós vamos ouvir, agora, para as suas considerações finais, o Sr. Stéphane Louis Georges Quebaud, que tem nome difícil de ler, que é o Coordenador de Outorgas das Rodovias Federais da ANTT, por gentileza.

O SR. STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD - Boa noite novamente.

Talvez, o primeiro ponto...

Eu gostaria até que o Luiz Antônio corrigisse uma falha da minha apresentação.

Quando nós fizemos esta mesma apresentação em janeiro a situação era outra e o Governo decidiu, na época, simular o efeito da pavimentação e construção das pontes, porque nós tínhamos a percepção que devido a situação fiscal o DNIT infelizmente não poderia fazer essa obra.

A notícia que você traz é excelente. Realmente se o DNIT conseguir executar essas obras é claro que isso será abatido da tarifa, porque já terá sido realizado. Então, isso é uma excelente notícia.

Outro ponto levantado é uma preocupação acerca do entroncamento da MT-419. Na verdade, na apresentação nós focamos muito as travessias urbanas, mas é claro que ao longo da rodovia... A rodovia não é somente a rodovia. A rodovia, também, são todos os acessos. Então, todos os entroncamentos presentes ao longo da rodovia serão devidamente adequados justamente para não ter problemas de segurança. Então, isso já está previsto.

Sobre a localização das praças nós já falamos. Isso está sendo revisto. Vamos tentar trazer a melhor solução possível para todos.

Sobre o projeto da Serra do Cachimbo pelo DNIT nós vamos realmente procurar o DNIT. Realmente é uma boa notícia saber que tem um projeto com uma variante mais curta e conseqüentemente mais barata. Isso vai ter um impacto positivo na tarifa.

Vocês questionaram as passarelas e, de fato, hoje já está previsto quando implantamos o que vocês chamam de viaduto, uma passagem superior ou inferior à rodovia, o meio-fio para o pedestre passar com segurança. Então, é uma alternativa a passarela, de fato. Isso, também, é uma coisa que, hoje, estamos considerando.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Sobre acidentes foram divulgadas nas audiências públicas em Sinop, Itaituba e Brasília, em janeiro, algumas estatísticas. A ANTT fez no âmbito da Semana Nacional do Trânsito, em outubro de 2015, algumas estatísticas. Entre o primeiro semestre de 2014 e o primeiro semestre de 2015 para as rodovias federais concedidas, não a Rota do Oeste, porque é muito nova, mas em todas existentes que a ANTT administra, teve uma redução de 7% das vítimas fatais em nossas rodovias e 22% de acidentes sem vítimas, ou seja, a ANTT fiscaliza, faz de tal forma que as concessionárias têm que reduzir os acidentes com correção de traçados, com melhor sinalização e com pavimentos adequados. Então, esse é o nosso objetivo principal nas nossas concessões.

Aliás, para falar de acidentes, embora a Rota do Oeste, ainda, seja um bebê, ela tem menos de dois anos de vida, foi observada uma redução significativa das mortes na Rodovia dos Imigrantes, mas significativa mesmo em menos de dois anos.

Então, vocês podem esperar que a concessão desse trecho, também, trará o mesmo efeito.

Alguém questionou a fiscalização da Rodovia.

A ANTT é como a ANATEL. A ANTT não é só responsável com os outros membros do Governo pela condução do processo de concessão. Uma vez o contrato assinado com a empresa quem irá fiscalizar a empresa é a ANTT. Se ela não respeitar o que ela tem que fazer, ela será multada. Então, é exatamente como as outras agências. Nós temos o nosso papel de fiscalização, sim.

Sobre a PRF vocês que questionaram a necessidade de postos adicionais e, de fato, hoje tem poucos postos ao longo do trecho. Na verdade, eu não detalharia hoje, não faz muito sentido, mas nós estamos prevendo a reforma ou construção de cinco postos da PRF e duas delegacias. Na verdade, essa lista, essa relação e localização foram acordadas com a própria PRF. Nós entramos em contato com ela e nos sugeriu essas instalações. Então, vamos propiciar essas instalações para a PRF para que ela possa cumprir o seu papel.

Vocês levantaram a questão dos recursos.

É importante vocês saberem, e aqui há muitos eleitos, que, além dos benefícios que a concessão vai trazer, que já falamos aqui e que o emprego, por exemplo, é um deles, a concessionária vai que ter que pagar um imposto, que é chamado ISSQN que vai para cada município de acordo com extensão da BR no próprio município. Então, vocês terão a possibilidade com esses recursos de poderem contribuir, também, para o desenvolvimento da cidade. Eu acho que é uma excelente notícia para os municípios, porque é um recurso considerado que pode se empregado na saúde. Enfim, eu acho que o que foi levantado aqui vale para esses recursos.

Só isso!

Obrigado! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Muito obrigado, Sr. Stéphane.

Antes de encerrar esta Audiência Pública não podemos deixar de abrir um precedente.

Nós temos aqui o Inspetor Mesquita, que é Chefe do 6ª Delegacia de Polícia Rodoviária Federal.

Eu peço a compreensão de todos os senhores, porque é muito importante ouvi-lo, porque há uma polêmica, inclusive, contra a construção, onde vai sair, quantos postos terá, se um ou dois; alguns são a favor, outros são contra.

Então, nós vamos conceder a palavra ao Inspetor, porque é ele quem convive diariamente nesta região aqui.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

O SR. FELIPE DIAS MESQUISTA (INSPETOR MESQUITA) - Boa noite, senhoras e senhores.

Respondendo primeiramente a sua pergunta sobre Guarantã do Norte dizer que nós recebemos uma demanda, como Chefe de Delegacia, só para explicar para os senhores.

A Superintendência do Estado de Mato Grosso é dividida em oito delegacias. A Delegacia que cobre o Município de Guarantã do Norte e as adjacentes, tanto no trecho Sul como o último quem assiste é a Delegacia da Polícia Rodoviária Federal do qual eu estou como Chefe. Eu assumi a Delegacia há onze meses. A delegacia possui 479 quilômetros de Rodovia Federal da BR-163. Está para ser entregue para essa delegacia a BR-242, sentido Nova Ubiratã e Boa Esperança, só mais 280 quilômetros. E vai falar: “Nossa. legal! Muito bom!” Bom, sim, para você fiscalizar com cinco viaturas e vinte e nove servidores. Essa é a realidade hoje que eu tenho de estrutura para trabalhar.

Foi levantado pela Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso que fosse demandada a criação de uma delegacia em Guarantã do Norte. Ocorre hoje que o Estado de Mato Grosso, com toda malha viária que possui, conta com trezentos e cinquenta e dois PRFs. Não adianta criar uma delegacia se não tem viatura; não adianta criar uma delegacia se não tem PRF; não adianta ANTT programar seis, sete, oito postos, se não tem servidor.

O Governo Federal acabou lançar um plano de congelamento de concurso, congelamento de salário e outras coisas. Então, nós temos que estudar uma melhor forma de fiscalizar com o efetivo que já temos hoje, sem contar com essa incerteza do futuro no qual o País vive.

Então, hoje, o que nós da Delegacia temos tentado fazer para suprir essa ausência de fiscalização aqui? Nós temos tentado deixar o policial o mínimo possível no posto para que tenham mais rondas, para que tenham a maior presença da Polícia Rodoviária Federal no trecho, para que eles possam estar mais presentes no dia a dia dos senhores. Só que aí tem o segundo problema: quando você vai lá ao posto entregar um recurso de multa, quando você vai lá tirar uma dúvida, não tem ninguém para te atender, porque têm dois policiais no plantão, ele tem que trancar o posto e vir fazer a ronda.

Então, nós tentamos, dentro do efetivo que temos, trabalhar da melhor forma possível.

Hoje, qual é o grande problema? Como a APROSOJA falou aqui, outros setores falaram aqui, o índice de acidente cresce exorbitantemente. Mas, por que, Mesquita? Por vários problemas. Problemas de infraestrutura da pista; problema de falta de acostamento; problema de excesso de velocidade; problema de falta de educação do usuário; problema de falta de fiscalização. É um conjunto de coisas que acontecem.

Nós tentamos combater com o pouco que nós temos dentro de todas as áreas. Nós tentamos fazer um projeto de educação para o trânsito; tentamos aumentar a fiscalização; tentamos, dentro do possível, atender todos os municípios, mas nós cortamos onze municípios.

Então, com vinte e cinco servidores para colocar na escala operacional é muito difícil desenvolver um serviço no grau de excelência no qual os senhores merecem. Exemplo disso é um acidente na Serra do Cachimbo e eu chegar atrasado nesta audiência pública uma hora e meia porque parei para atender um acidente no km 878, com pista interditado de três horas. É essa estrutura que hoje a Polícia Rodoviária Federal tem.

Eu peço aqui, Deputado Pedro Satélite e Senador Wellington Fagundes, que os senhores olhem um pouco para a PRF e saibam que ela não é uma Polícia apenas e exclusivamente

## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---

de trânsito. Ontem, nós trocamos tiro com dois meliantes que roubaram uma caminhonete em Lucas do Rio Verde, nós recuperamos a caminhonete e prendemos a pessoa que fez o assalto.

Então, nós temos que olhar que infelizmente estamos no interior do Estado de Mato Grosso e todas as seguranças públicas têm que fazer parte e tem que somar.

O efetivo da Polícia Militar é pequeno; o efetivo da Polícia Civil é pequeno; o efetivo da POLITEC é pequeno; o efetivo do PRF é pequeno, mas, se nós queremos prestar uma segurança para a sociedade de qualidade, nós temos que brigar por melhores estruturas e por uma maior quantidade de efetivo.

Eu coloco aqui a PRF, enquanto eu estiver à frente da delegacia, não sei por quanto tempo, ou no meu dia a dia meu de serviço, à disposição da sociedade de Guarantã do Norte como dos outros municípios.

Mas, eu quero que os senhores saibam da deficiência que existe, porque nós tentamos trabalhar essa deficiência dentro da melhor forma possível. Infelizmente, não é o serviço que eu gostaria de estar prestando para os senhores, mas é o que dentro do meu potencial tenho e faço o melhor.

Eu quero colocar aqui a PRF à disposição dos senhores e à disposição de qualquer outra Audiência que possa ter aqui.

Fiquem com Deus! Boa noite! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Obrigado, Inspetor Mesquita.

Antes de encerrar esta audiência pública, nós não poderíamos deixar de conceder a palavra ao Corbelino Moraes, que tem a sua história aqui em Guarantã do Norte e mora hoje no Pará.

O SR. CORBELINO MORAES - Boa noite a todos! Boa noite aos componentes da mesa!

Eu fiquei por último, mas não poderia deixar de trazer aqui as minhas reivindicações. Eu acho que sou o único porta-voz do Pará, pelo que vi aqui.

Nós estamos há cento e setenta quilômetros daqui, num distrito pequeno que busca a emancipação política. Ali nós sofremos todos os tipos de dificuldades.

Pela relação que verificamos nas comunidades, ao longo da BR-163, notamos também que não estamos nessa relação.

Esse asfalto fica - só para esclarecer mesa onde se localiza, porque muitos não conhecem ali - fica a quinze quilômetros depois da Serra do Curuá, onde vai ser feita, já foi dito aqui, uma obra, porque ali há acidentes praticamente toda a semana. Nós estamos a quinze quilômetros depois. É o Distrito Cachoeira da Serra. Nós somos Presidente, Vice-Presidente da Associação dos Produtores Rurais Cachoeira da Serra. É um Distrito que já se desenvolve com a agricultura e a pecuária. Nós estamos lá hoje sem placas, praticamente, o DNIT não colocou. Não temos, sequer, uma travessia urbana. Não temos absolutamente nada.

Então, esperamos que com essa concessão nós sejamos lembrados, Cachoeira da Serra, daqui a cento e setenta quilômetros e a quinze quilômetros depois lá da Serra do Curuá. Lá temos visto acidentes acontecerem com crianças que moram do outro lado da pista, com transeuntes de forma geral ali.

Nós pedimos que seja colocado ali, no caso, as travessias urbanas, as placas indicativas, as rotatórias, porque eu creio que nós nem colocados estamos na lista aí das comunidades que estão ao longo da BR-163.

**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**  
**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A**  
**PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO**  
**DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.**

---

Reitero novamente isso e peço que os senhores se lembrem de nós e nos coloque nessa relação, porque é difícil. Nós estamos enfrentando grande dificuldade por falta dessa infraestrutura.

Agradecemos pela oportunidade de trazer essa reivindicação aos senhores. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Eu gostaria de, primeiramente, agradecer a Deus por ter nos proporcionado realizar esta audiência pública; agradecer a todos os senhores e senhoras que participaram e, inclusive, aos que já foram embora, porque, realmente, já é tarde, mas estamos satisfeitos.

Também, quero agradecer os companheiros que vieram de Brasília, da ANTT; ao Senador Wellington Fagundes. Imagina a turbulência que está em Brasília hoje, fervendo, e o Senador saiu de lá para vir a esta região, isso tem que ser registrado.

Quero agradecer, em especial, ao Ministro dos Transportes, Sr. Antônio Carlos Rodrigues, que nos proporcionou e nos deu, Seo Luiz, esta oportunidade de realizar esta audiência pública hoje.

Eu tenho certeza que esse Edital, que seria lançado e será, provavelmente, até o final do ano, tenho certeza que terá muitas mudanças depois desta audiência pública. Não é Stephanie?

Em nome da Assembleia do Estado de Mato Grosso, mais uma vez agradeço a presença de todos!

Convido os presentes para, em posição de respeito, cantarmos o Hino do Estado de Mato Grosso.

(EXECUÇÃO DO HINO DE MATO GROSSO.)

O SR. PRESIDENTE (PEDRO SATÉLITE) - Com a benção de Deus, declaro encerrada a presente audiência pública.

Muito obrigado.

Que Deus acompanhe a todos! (PALMAS)

**Equipe Técnica:**

- Taquigrafia:

- Amanda Sollimar Garcia Taques Vital;
- Cristiane Angélica Couto Silva Faleiros;
- Cristina Maria Costa e Silva;
- Dircilene Rosa Martins;
- Donata Maria da Silva Moreira;
- Isabel Luíza Lopes;
- Luciane Carvalho Borges;
- Tânia Maria Pita Rocha.

- Revisão:

- Ila de Castilho Varjão;
- Regina Célia Garcia;
- Rosa Antonia de Almeida Maciel;
- Rosivânia Ribeiro de França.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA COM A FINALIDADE DE DEBATER E DISCUTIR A  
PRIVATIZAÇÃO DO TRECHO DA BR-163/230/MT/PA, LIGANDO SINOP (MT) AO PORTO  
DE MIRITITUBA (PA), REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 2016, ÀS 19H.

---