

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

ATA Nº 006

PRESIDENTE – DEPUTADO EDUARDO BOTELHO

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO BOTELHO ) – Bom dia a todos! Senhores e senhoras, invocando a proteção de Deus, e em nome do povo de Mato Grosso, da Assembleia Legislativa e do Senado Federal, declaro aberta esta Audiência Pública requerida pelo Deputado Eduardo Botelho e pela Deputada Janaina Riva, em conjunto com o Senado Federal num Requerimento do Senador Wellington Fagundes, para discutir a infraestrutura rodoviária de Mato Grosso com foco nas obras da BR-163, no trecho Cuiabá-Rondonópolis, enfatizando a travessia urbana de Cuiabá e Várzea Grande.

Convido para compor a mesa conosco, em que já está o proponente, o Exmº Sr. Senador Wellington Fagundes, a quem peço aos senhores uma salva de palmas (PALMAS); Exmº Sr. Deputado Federal Valtenir Pereira; Exmº Sr. Deputado Federal Victório Galli; Exmº Sr. Deputado Estadual e 2º Secretário da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, Deputado Nininho; uma das proponentes desta Audiência Pública, Exmª Srª Deputada Janaina Riva; Exmº Sr. Deputado Estadual Mauro Savi; Exmº Sr. Deputado Estadual Pedro Satélite; Sr. Neri Geller, Secretário Nacional de Políticas Agrícolas; Exmº Sr. Antenor de Figueiredo, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, neste ato representando o Prefeito Municipal de Cuiabá, Emanuel Pinheiro; Exmº Sr. Justino Malheiros, Presidente da Câmara Municipal de Cuiabá; Exmº Sr. Marcelo Duarte Monteiro, Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística; Exmº Sr. Wilson Santos, Secretário de Estado das Cidades; Sr. Neurilan Fraga, Presidente da Associação Mato-grossense dos Municípios - AMM; Exmº Sr. Jayme Campos, Secretário Municipal de Várzea Grande, neste ato representando a Prefeita Lucimar Campos; Sr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, que já está aqui conosco; Sr. Luiz Antônio Garcia, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; Sr. Orlando Fanaia Machado, Superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT/MT; Exmº Sr. Vereador Chico Curvo, Presidente da Câmara de Várzea Grande; Sr. João Pedro Valente, Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Mato Grosso - CREA-MT; Sr. Paulo Tripolini, Presidente da Sanches Tripolini; Sr. Luís Flávio de Sousa Prado, Diretor da RTA Engenheiros Consultores Ltda.

Senhores, composta a mesa de honra, eu convido a todos para em posição de respeito cantarmos o Hino Nacional Brasileiro.

(O HINO NACIONAL BRASILEIRO É EXECUTADO.)

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (EDSON PIRES) – A Mesa Diretora da Assembleia Legislativa registra e agradece as presenças das autoridades que gentilmente compareceram a esta solenidade: Exmº Sr. Helvio de Lima, Vice-Prefeito de Juruena; Exmº Sr.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Vereador Valdenir da Silva, Presidente da Câmara Municipal de Aripuanã; Exm<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> Gisa Barros, Vereadora da Câmara Municipal de Várzea Grande; Exm<sup>o</sup> Sr. Rogério França, Vereador do Município de Várzea Grande; Exm<sup>o</sup> Sr. Carlos Garcia, Vereador da Câmara Municipal de Várzea Grande; Exm<sup>o</sup> Sr. Noilton Augusto da Silva, Vereador do Município de Jangada; Exm<sup>o</sup> Sr. Paulo Araújo, Vereador do Município de Cuiabá; Sr. Rafael Piovezan, Presidente da União das Câmaras Municipais de Mato Grosso - UCMMAT; Exm<sup>o</sup> Sr. Marcos Venicio Rodrigues da Silva, Vereador da Câmara Municipal de Colniza; Sr. Talles Roberto Furtado Moraes, Secretário da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal; Sr. Diogo Menezes, Superintendente de Obras da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística - SINFRA; Sr. Paulo Fernandes Rodrigues, Superintendente de Engenharia da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística - SINFRA; Exm<sup>o</sup> Sr. Vanderlúcio Rodrigues da Silva, Secretário Municipal de Obras Públicas de Cuiabá; Sr. Roni do Sacolão, Suplente de Vereador da Câmara Municipal de Várzea Grande; Exm<sup>o</sup> Sr. Márcio Ramos, Secretário Municipal de Obras de Acorizal; Sr. Tony Rachid, Engenheiro da Associação do Comércio de Jangada; Exm<sup>o</sup> Sr. Kevin Monteiro, Secretário Municipal de Turismo de Acorizal; Sr<sup>a</sup> Samara Brant Ferreira, Presidente da Comissão Especial de Licitação da Secretária de Estado de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso-SINFRA; Sr. José de Assis Guaresqui, Superintendente Federal de Agricultura, Pecuária e Abastecimento de Mato Grosso; Sr. André Welter, Chefe do Escritório de Regularização Fundiária da Amazônia Legal em Mato Grosso; Sr. Vilfredo Oswaldo, Presidente da Cooperativa de Transporte de Combustível e Derivado de Petróleo de Mato Grosso; Sr. Edgar Teodoro Borges, Vice-Presidente da FIEMT; Sr. Nelson Soares Junior, Presidente da Câmara Dirigente Lojista de Cuiabá-CDL; Sr. Jorge Antônio Pires de Miranda, Presidente do Sindicato Rural de Cuiabá; Sr. Diogo Santiago, Diretor de Engenharia da Concessionária Rota do Oeste; Sr. Vilson Antônio dos Santos Araújo, Diretor da RTA Engenheiros Consultores Ltda; Sr. Odenil Alcântara, Diretor de Planejamento da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, neste ato, representando a Presidente Tânia Matos; Sr. Mário Cândia, Diretor da Associação dos Criadores de Mato Grosso-ACRIMAT; Sr. Paulo Gasparoto, representante da Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Mato Grosso; Sr. Fernando Milleo, Diretor de Operações da Rota do Oeste; Sr. Antônio Fernando Guanabarin de Souza, Diretor Consórcio SISCON-ÚNICA; Sr. José Márcio Vieira, Diretor do Consórcio SISCON-Única; Sr. Eugênio Carlos Torres, Diretor Comercial da Sanches Tripoloni; Sr. João Sanches, Diretor de Obras da Construtora Sanches Tripoloni; Sr. Acácio Alves Pereira Júnior, Coordenador da RTA Engenheiros Consultores Ltda; Sr. Professor Edimar Santos, Diretor do Diretório Municipal do PR Várzea Grande; Sr. Aleksandro Wecker, Administrador da ACRIMAT.

Agradecemos, também, a presença dos servidores do DNIT; dos servidores e empresários de Aripuanã; e dos companheiros da imprensa de Mato Grosso.

Com a palavra, o Presidente da mesa, para o início dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (EDUARDO BOTELHO) – Quero convidar o Deputado Professor Allan Kardec para compor a mesa, que já está aqui; mais uma vez, convido o Ex-Senador Jayme Campos, mas ele prefere ficar sentado ali, está mais confortável. (RISOS)

Farei uma explanação rápida sobre o nosso objetivo ao convocar esta Audiência Pública, depois passarei ao Senador Wellington Fagundes e doravante ele vai tocar toda a Audiência Pública.

Senhoras e senhores, quero cumprimentar todos os presentes, agradecer a presença de todos e externar o nosso objetivo ao fazermos esta Audiência Pública.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Este é um momento de grande alegria para nós mato-grossenses. Mais uma etapa da BR-163 será entregue à população. Mas, junto a minha alegria, e pela minha própria origem, não consigo tirar o pé do chão e sentir as possíveis consequências que devemos debater. Afinal, “guerra avisada não mata desavisado, já dizia a minha avó”.

Depois da importância histórica que tiveram os rios de Mato Grosso – principalmente o Paraguai e o Cuiabá, dentre tantos outros – para a ocupação e desenvolvimento de nosso Estado, a BR-163 é, indiscutivelmente, a principal via de colonização e sucesso na história de Mato Grosso e do Brasil. Sem ela, este seria um pedaço do Brasil esquecido e economicamente desaquecido.

Foi pela BR-163 que entrou quase que a totalidade dos novos mato-grossenses, os brasileiros vindos de todos os lados para desbravar o nosso cerrado e tornar o Estado o maior produtor agrícola do Brasil. É pela BR-163 que veio o caminhão trazendo mudanças e sonhos. É pela BR-163 que passa o carro, a carreta e o pão. Ela é a nossa principal veia. É a veia da nossa vida.

Poder ver esta via totalmente asfaltada e duplicada é o maior sonho de quem por ela passa ou dela depende para transitar, receber e enviar coisas e produtos.

Nós estamos tendo o privilégio de, embora com alguns anos de atraso devido ao tamanho de sua importância para a economia do País, já poder transitar em alguns trechos com ela duplicada. Isso é motivo de grande satisfação e orgulho para nós mato-grossenses.

Mas, se vocês me permitem, é sobre as pessoas que quero falar, sobre as pessoas que vivem nessas margens que quero falar, porque essa estrada, que é tão significativa e fundamental para nós, que vai facilitar e muito a vida daqueles que por ali transitam, não pode agora ser a responsável por destruir a vida daqueles que com seu trabalho e suor tiram o sustento para a sua família; não pode ser o desalento destes bravos que ao longo dela geram vida e riqueza para o nosso Estado.

Seja daqueles que vendem sua produção agrícola no acostamento, dos vendedores de pastel, quitutes, refrigerantes, vendedores de água, de doce artesanal, da gueroba, do óleo de copaíba, da castanha, dos seus cestos, do pão com linguiça, das panelas, dos artesanatos e *souvenires*; barranco dos borracheiros e mecânicos socorristas de última hora. Não podemos ignorar as vilas, povoados e cidades que dependem das pessoas que transitam por essa estrada.

Agora, imaginem uma via dupla? Todos perdem 50% de uma possível freguesia, pois quem está na direita não tem como vir para a esquerda, e vice-versa. A facilidade do acesso a centros maiores e uma perspectiva de fluidez no trânsito fazem com que os motoristas estiquem um pouco mais para chegar a centros maiores, ignorando os casebres com uma placa na frente escrito “pastel frito na hora”. Até as pequenas propriedades rurais no entorno da rodovia ficarão inviáveis.

Não podemos esquecer que, atrás de cada placa indicando um comércio à beira da estrada, há cinco ou mais vidas que dependem de uma parada de algum viajante para comercializarem seus produtos.

Caso ignoremos a existência dessas pessoas, estamos apenas resolvendo o problema dos transeuntes e piorando a vida das cidades maiores. Pois muitos destes, sem condições de sobreviver, irão abarrotar ainda mais as periferias das cidades, onde seus filhos irão se tornar presa fácil na mão do traficante, dos criminosos e com isso afetaremos ainda mais a segurança pública, a saúde, o saneamento básico e tudo mais que envolve a falta de estrutura.

Há casos concretos que podemos citar, como é o caso de Jangada. Todos nós sabemos da importância da BR-163 para os comerciantes do Município de Jangada. Se não fizermos

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

nada, estaremos matando os vendedores de pastel e caldo de cana e tudo o que envolve essa passagem. O que falar de São Pedro da Cipa e daquelas tantas pessoas que vendem seus produtos ao longo da estrada?

Há casos concretos, podemos citar também Ouro Branco, no Sul do Estado, primeiro povoado e nosso portão de entrada no Estado para quem vem de Campo Grande. Enfim, são inúmeras as pessoas e cidades que serão prejudicadas por tudo isso.

Eu quero encerrar dizendo aos senhores, Diretor-Presidente do DNIT e Senador Wellington Fagundes: vamos pensar nas pessoas que sobrevivem do comércio local, nas cidades que cresceram e até evoluíram por um comércio local, como é o caso de Jangada, onde, há mais de quarenta, cinquenta anos, pessoas estão ali atendendo aos viajantes com pastel, com caldo de cana. Temos que criar condições para essas pessoas serem inseridas no desenvolvimento e nesse sonho mato-grossense, que é a duplicação dessa rodovia.

Quero encerrar, eu tenho um discurso muito longo, vou resumir, porque na verdade nós gostaríamos de ouvir as pessoas que estão com as soluções. Então, eu encerro dizendo mais uma vez: Senador Wellington Fagundes, vamos trabalhar, o senhor já trabalhou muito pelo Estado, foi baluarte na duplicação dessa rodovia. O senhor vem lutando por ela há muitos anos, desde o tempo do Senador Jonas Pinheiro, que também era um idealista, um lutador por essa duplicação. E o senhor pegou essa bandeira e está conseguindo êxito.

Quero parabenizá-lo pelo trabalho, frisar mais uma vez que nos ajude a resolver o problema das pessoas que dependem dessa travessia urbana.

O caso aqui de Várzea Grande, nós temos ali uma rota do peixe, uma rota gastronômica que depende muito da travessia urbana. Nós precisamos achar soluções para que esse comércio continue aquecido e continue sendo orgulho para o povo de Várzea Grande e Mato Grosso.

Encerro, passando doravante a condução dos trabalhos ao Senador Wellington Fagundes.

Obrigado! (PALMAS)

(O SR. WELLINGTON FAGUNDES ASSUME A DIREÇÃO DOS TRABALHOS ÀS 09H51MIN.)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Quero saudar todos os companheiros da mesa, não vou ser repetitivo para não delongarmos muito, todos já foram nominados; mas, em nome do Sr. Presidente Eduardo Botelho e também da Sr<sup>a</sup> Deputada Janaina Riva, que são os proponentes na Assembleia desta Audiência Pública, eu os cumprimento em nome de toda a Assembleia Legislativa, tanto os Parlamentares, Deputados e também a todos os trabalhadores da Casa que dão apoio aos Deputados.

Quero cumprimentar, em nome da Bancada Federal, o Deputado Valtenir Pereira e o Deputado Victório Galli, e com isso eu cumprimento toda a Bancada Federal; agradeço a presença de todos, do Senador Jayme Campos, representando a Prefeitura de Várzea Grande, e também do Prefeito de Cuiabá, que me ligou agora e está chegando aqui; agradeço aos Presidentes das Câmaras de Várzea Grande e de Cuiabá, em nome de todos os Vereadores.

Inicialmente, eu quero dizer que estamos hoje neste seminário sobre a infraestrutura rodoviária de Mato Grosso com foco nas obras da BR-163, no trecho de Cuiabá a Rondonópolis. Estamos enfatizando a travessia urbana de Cuiabá e Várzea Grande, obra de fundamental importância para a segurança do tráfego, não só dos moradores da Baixada Cuiabana, mas de todo o Estado, inclusive, do Brasil, porque passa por esse trecho, por esse eixo aqui, toda a

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Região Amazônica, toda a carga que demanda da Região Amazônica. E digo isso por saber que nossa Capital é o maior entroncamento rodoviário do Estado e do Brasil, por aqui passam as cargas que vêm do Norte em direção aos portos no Sul do País e vice-versa.

As duas cidades, Cuiabá e Várzea Grande, compõem o maior centro de serviços, comércio e indústria do Estado, são os dois maiores núcleos habitacionais e por onde circulam o maior número de veículos, incluindo, claro, os de cargas.

E ai é importante salientar que principalmente no trecho de Rondonópolis, Cuiabá até Rosário Oeste, principalmente até o Posto Gil, já há essa outra área duplicada, mas esse trecho de Rondonópolis a Cuiabá, segundo a Polícia Rodoviária, ainda é um dos trechos que mais tem acidentes frontais do Brasil, e o acidente frontal normalmente representa perda de vidas, acidentes com sequelas, que as pessoas acabam sem nenhuma condição de trabalhar.

Isso se dá principalmente pelo volume de caminhões, de treminhões, de bitrens, enfim, a indústria automobilística evoluiu muito, mas infelizmente as nossas estradas, a nossa infraestrutura de modo geral não teve o mesmo incremento tecnológico.

A agricultura de Mato Grosso hoje é uma agricultura de ponta, inclusive, ontem teve uma matéria muito longa no *Globo Rural* mostrando exatamente a agricultura de precisão. Então, como se tem dito, o produtor de Mato Grosso sabe ser competente da porteira para dentro, da porteira para fora começam os problemas que são exatamente a logística, por isso a nossa luta, como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenagem...

Quero dizer que quem foi criador dessa Frente Parlamentar foi o Deputado Homero Pereira, que infelizmente acabou falecendo, e eu como Vice-Presidente o substituí. A nossa Frente Parlamentar é uma Frente Mista, composta de Deputados e Senadores com o objetivo de lutar pela melhoria da infraestrutura da logística no Brasil como um todo.

Então, por isso, sempre que temos um questionamento sobre a melhor forma de poder ajudar a agropecuária de Mato Grosso é exatamente melhorando a logística, porque um Estado de 900 mil quilômetros quadrados... Estamos no centro do Brasil, estamos no Centro Geodésico da América do Sul, portanto, extremamente distante dos portos de modo geral.

Então, construir estradas, ligar a BR-163 até o Pará, é um objetivo do Pará, mas principalmente de Mato Grosso. Agora com os Portos do Arco Norte tem sido, digamos, a alternativa de não termos maior volume de acidentes, porque grande parte dessa produção já está saindo pelos portos do Arco Norte.

Quero dizer que a região está cortada por várias rodovias: a BR-163 vai da divisa de Mato Grosso do Sul até a divisa do Pará, passando por Cuiabá; a BR-364 vai da divisa de Goiás até a divisa com Rondônia, também passando por Cuiabá; ainda temos a BR-070, que vai de Barra do Garças até a divisa com Goiás – o Prefeito Emanuel Pinheiro acaba de chegar, é o Prefeito da nossa capital –, então, como eu dizia, a BR-070 vai de Barra do Garças até a divisa com Goiás, estaremos ainda hoje lá, onde estamos fazendo, executando uma das obras mais importantes daquela região, que é o contorno viário de Cuiabá, com duas pontes sobre Garça e o Araguaia.

A obra está bastante adiantada. E claro, como sempre temos dito, toda passagem urbana acaba sendo o maior ponto crítico de todas as estradas. Normalmente, as cidades começam por meio de uma estrada que é criada. No caso de Barra do Garças, de Pontal e de Aragarças, passa pelo centro das três cidades, a principal avenida é exatamente a BR-070 e a BR-158. E, claro, a cidade cresceu, desenvolveu e isso hoje incomoda muito a população dado o número de acidentes,

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

hoje está passando muitas vezes até quinhentas, oitocentas, mil carretas por dia dentro do centro da cidade.

Aqui em Várzea Grande, é bom dizer também, Cuiabá e Várzea Grande, mas principalmente impactando Várzea Grande, a Rodovia dos Imigrantes. Essa rodovia foi construída pelo Governo do Estado, depois conseguimos federalizar essa rodovia, mas infelizmente ela não tem hoje espaço para fazer uma duplicação adequada, porque a cidade praticamente tomou a rodovia.

Então, mesmo com a federalização, na concessão ficou definido que seriam feitas as melhorias possíveis na Rodovia dos Imigrantes, mas a necessidade da construção do contorno norte e também do contorno sul no futuro, e hoje o contorno norte é de responsabilidade do DNIT, que depois vamos falar aqui, e o contorno sul de responsabilidade da concessionária.

Todas elas são fundamentais para o escoamento da nossa produção no campo, também das nossas indústrias e para o deslocamento de quem mora aqui ou está passando por aqui. É por isso que o Ministério do Transporte, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura - DNIT, está fazendo investimentos para a duplicação da BR-364 e da BR-163 no trecho de Cuiabá a Rondonópolis, e já concluiu a duplicação do trecho entre Rosário Oeste ao Posto Gil.

Esta é, sem dúvida nenhuma, uma das mais importantes obras rodoviárias do Brasil. Tem recebido atenção especial tanto da minha parte, enquanto Parlamentar, da Bancada Federal como um todo, alocando recursos. Inclusive, neste ano, já temos a previsão de investimentos de mais de 700 milhões de reais aqui no Estado de Mato Grosso, por parte do DNIT. Depois o Dr. Valter estará aqui falando, o Dr. Luiz Antônio também, que é o Diretor de Engenharia do DNIT; e, por ser de Mato Grosso, isso tem nos ajudado, facilitado todo esse trabalho na questão orçamentária.

As obras de duplicação entre Cuiabá e Rondonópolis já estão com 110 quilômetros prontos, sendo boa parte em concreto, o que garante mais durabilidade e, claro, baixa manutenção. Por exemplo, o trecho da Serra de São Vicente está duplicado e com pista em concreto já há alguns anos. Assim também é o caso do trecho entre a Serra e Jaciara.

Hoje, estaremos liberando para o tráfego mais vinte e poucos quilômetros entre a Serra de São Vicente e Cuiabá, também com pista de concreto.

Quero repetir: nós estaremos liberando, não estaremos inaugurando. E se as obras... Inclusive, na obra duplicada em concreto, nós vamos também fazer toda restauração, o Ministério de Transporte, o DNIT, toda restauração também em concreto. Quero, inclusive, publicamente, elogiar a empresa Sanches Tripoloni tanto pela agilidade da obra como também pela capacidade técnica e a tecnologia empregada nesta obra.

É importante dizer que a licitação foi em RDC, ou seja, Regime Diferenciado de Contratação, cabendo à empresa, nesse caso, fazer o projeto executivo e encontrar a melhor alternativa para durabilidade, a construção de uma obra com mais segurança. E aí, no caso, a Sanches Tripoloni tem feito essa inovação, conseguiram fazer toda a construção, bem como a restauração também em concreto.

Hoje, como eu disse, além disso, o foco principal do nosso seminário também é o anel viário de Cuiabá, também chamado de rodoanel ou contorno norte de Cuiabá, beneficiando também as travessias urbanas de Cuiabá e de Várzea Grande.

Os primeiros 10 quilômetros estão prontos. O DNIT fez a manutenção e recuperação desse trecho no ano passado. São aqueles 10 quilômetros que foram feitos em cima de um convênio. O convênio que foi realizado no passado entre a Prefeitura de Cuiabá e o DNIT. Essa obra começou há, aproximadamente, 9 anos mediante esse convênio. No ano passado, o DNIT

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

retomou a obra e concluiu os primeiros 10 quilômetros fazendo a limpeza das margens e a retirada do lixo com a Prefeitura de Cuiabá.

Quero deixar bem claro que esse trabalho foi uma parceria entre a Prefeitura de Cuiabá e o DNIT.

Fazendo com isso a recuperação e manutenção do asfalto, a sinalização do trecho que liga a MT-251 entre Cuiabá e Chapada dos Guimarães, passando pela MT-10 que liga ao Distrito de Nossa Senhora da Guia até a região do Sucuri, mas o projeto final prevê a ligação desde a BR-163/364, na região do Coxipó, próximo ao Sinuelo, à BR-163/364 já em direção ao Norte de Mato Grosso, num total de 52 quilômetros. Isso inclui a construção de 2 pontes sobre o Rio Cuiabá e, também, sobre o Rio Coxipó, além de 5 viadutos, pista dupla.

E construída toda em concreto, será apresentado, daqui a pouco, pela SINFRA o projeto.

Inclusive, o objetivo muito claro da nossa estada aqui hoje – já tivemos uma reunião sobre a BR-174 com os moradores da região e está aqui o Vereador coordenando – é demonstrar à população e, principalmente, às duas Prefeituras, de Cuiabá e de Várzea Grande, que as prefeituras têm o direito e até a obrigação de conhecer o projeto e fazerem, inclusive, sugestões necessárias para o aperfeiçoamento desse projeto.

Por isso, a importância de estarem aqui o ex-Senador Jayme Campos, representando a Prefeitura de Várzea Grande; os Vereadores de Várzea Grande, bem como o Prefeito de Cuiabá e os Vereadores de Cuiabá, também. Logo de início que o Prefeito Emanuel Pinheiro assumiu, ele, inclusive, assinou um Decreto dizendo que todas as obras executadas na nossa cidade, na Capital, realmente, teriam que ter o endosso por parte da Prefeitura.

Então, que fique bem claro que já nos reunimos há pouco com os transportadores para tratarmos da travessia – o Vanderlúcio lá estava – do Distrito Industrial, inclusive, com decisões já para minimizarmos algum impacto, neste momento.

Portanto, esse projeto será apresentado, hoje, aqui pela Secretaria de Infraestrutura do Governo de Mato Grosso, que está responsável por esse convênio e pela execução da obra.

É importante dizer que já há, na conta do Governo do Estado, cento e poucos milhões. Há, aproximadamente, 3 anos, 4 anos e estamos chegando neste momento... Felizmente, o projeto foi atualizado, está na fase final para a sua aprovação por parte do Ministério dos Transportes, DNIT.

Quero agradecer a presença de todos e lembrar que esta Audiência Pública está sendo realizada pela Assembleia Legislativa e pelo Senado Federal e está sendo transmitida, ao vivo, por meio da comunicação e infraestrutura da *TV Assembleia*, da *TV Senado*, da *Rádio Senado* e, também, por todos os meios de comunicação das duas Casas.

Por isso, quero agradecer, especialmente, a participação do Diretor-Geral do DNIT, Valter Casimiro, que está a minha direita, que atendeu o nosso convite, assim como o Diretor de Infraestrutura de Transportes, Luiz Antônio Garcia, e do Superintendente do DNIT de Mato Grosso, Orlando Fanaia.

Ainda, quero agradecer o Presidente do Senado, Eunício Oliveira, que permitiu que tivéssemos toda essa infraestrutura de comunicação aqui, e também o Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, Senador Eduardo Braga.

Ainda, faço questão de registrar o nome do Diretor da Secretaria das Comissões, que é o Dirceu Vieira Machado Filho, nascido no nosso Estado, na nossa Capital, e hoje é uma das

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

pessoas extremamente importantes em todo esse trabalho, coordenando como Diretor todas as Comissões do Senado.

A família dele, ainda, mora aqui em Cuiabá. Por isso, faço questão de registrar o nome do Dirceu Viana Machado Filho.

Também, registrar o nome da Diretora de Comunicação do Senado Federal, Ângela Sílvia Brandão, e da jornalista Andréia Neiva Amorim, da *TV Senado*, que faz a transmissão deste evento para todo o Brasil em parceria com a *TV Assembleia*.

Quero apresentar, cumprimentar e agradecer o jovem Tales Roberto Furtado Moraes, que é o Secretário da Comissão de Serviços de Infraestrutura e que participa desta Audiência Pública, um talento, uma pessoa extremamente competente, que está há três anos como Secretário dessa Comissão.

Agradecer o Deputado Estadual Eduardo Botelho e a Deputada Janaina Riva, em nome de todos os Deputados, por essa parceria neste evento; também, agradecer o Wanderley Oliveira, que é o Diretor da Assembleia, e toda a sua equipe e também o Cerimonial que está nos apoiando.

Quero agradecer aos assessores do meu gabinete. Não vou nominar a todos, mas em nome da Justina Fiori, que é a nossa jornalista, e do José Márcio Guedes, eu quero agradecer a todos.

Agradecer aqui os jornalistas presentes e todos os participantes que dedicaram um pouco do seu tempo para conhecer esse projeto de tanta importância como é o anel viário.

Esta é uma oportunidade que estamos tendo para mostrar para todo o Brasil o que representa Mato Grosso no nosso contexto de desenvolvimento, inclusive, sendo, hoje, cada dia mais, um recordista na produção e na exportação dos produtos agropecuários.

Na semana passada, o Brasil teve uma boa notícia, mais uma vez o Brasil teve um *superávit* e é importante dizer que o nosso *superávit* brasileiro foi registrado, exatamente, no setor exportação agropecuária. A indústria brasileira, praticamente, empatou na importação/exportação, sendo que o grande *superávit* foi exatamente nesse setor.

Então, em nome da Frente Parlamentar do Noroeste, que o Presidente é o Vereador Marquinho, com quem já estivemos reunidos para discutir a questão da BR-174.

Como eu coloquei aqui, objetivamente, a prioridade desta Audiência Pública é discutir a BR-163 com as travessias urbanas e com os contornos aqui de Cuiabá, mas nada impede que a plateia queira perguntar ou colocar sobre qualquer estrada, qualquer assunto de infraestrutura ou de logística do nosso Estado.

Nessa linha, eu quero passar palavra para exposição ao Dr. Orlando Fanaia Machado, Superintendente Regional do DNIT, em Mato Grosso. Ele irá apresentar o que está sendo desenvolvido pelo DNIT nessas obras no Estado de Mato Grosso.

Com a palavra, o Sr. Orlando Fanaia Machado.

O SR. ORLANDO FANAIA MACHADO – Bom dia a todos!

Inicialmente, eu cumprimento o Senador Wellington Fagundes e o Deputado Eduardo Botelho; e, em nome dos quais, cumprimento a mesa e a todos os presentes.

Eu começo agradecendo o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso por nos permitir usar o espaço da Assembleia Legislativa para esta Audiência Pública; o Senador Wellington Fagundes que promoveu este encontro e nos possibilitou discutir e apresentar à sociedade, de forma clara, o andamento das obras do rodanel.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Agradeço, também, a oportunidade de falar, nesta manhã, para tantos representantes políticos do nosso Estado sobre um assunto tão importante para o tráfego e para os usuários da Rodovia BR-163, em Mato Grosso, mais especificamente para a nossa Capital Cuiabá, que será extremamente beneficiada com essa obra do contorno norte; agradeço também ao Diretor-Geral do DNIT, que mais uma vez vem a Mato Grosso, uma diretoria que tem nos ajudado bastante, a Superintendência; ao Diretor de Estrutura Rodoviária, Dr. Luiz Antônio Garcia, aqui da região, que mais uma vez está nos apoiando nos empreendimentos; agradeço à SINFRA – Marcelo, obrigado! Estamos juntos nessa obra, nesse convênio. Agradecer e dizer que contamos muito com o apoio de vocês, porque nesse convênio se não dermos os braços e abraçar essa obra, não conseguiremos realizá-la.

Quero agradecer à Empresa RTA, que faz os projetos junto à SINFRA; agradecer a todos os nossos colaboradores, tenho a minha direita os meus colegas do DNIT, essa onda azul do lado direito são todos engenheiros da Casa ou terceirizados, servidores da empresa SISCON; agradecer também à Empresa Sanches Tripoloni, que muito nos tem ajudado nessa obra de qualidade que vem sendo executada na duplicação entre Cuiabá e Rondonópolis.

Eu, na verdade, vou falar sobre o contorno norte de Cuiabá, porque estamos investindo em torno de 01 bilhão e meio para duplicar essa rodovia de Cuiabá a Rondonópolis, uma obra importantíssima que já tem dado resultados.

Gostaria de dizer que em 11 anos... No ano passado, em 2017, foi o ano em que tivemos o menor índice de acidentes nessa rodovia. Para você ver que uma obra que está com 60% executada... O quanto que já foi a redução dos índices e como é que vamos chegar ao final desse processo quando estivermos com todo esse segmento duplicado.

Então é uma obra importantíssima, mas existe um problema: quando ela chega a Cuiabá, você tem um gargalo, porque hoje ou a carga pesada vai passar pela Rodovia dos Imigrantes, que é a BR 070, ou vai passar por dentro da travessia urbana de Cuiabá.

Essa obra é primordial para que consolidemos o corredor e não tenhamos um gargalo aqui na Capital.

Pode passar.

Essa obra teve início, em 2005, num convênio do DNIT com a Prefeitura de Cuiabá. E esses dez quilômetros que hoje estão em operação, é uma obra de 52,7, foram efetuados exatamente dentro desse convênio do DNIT com a prefeitura no Convênio 365/2005.

Esse convênio foi cancelado em 2010 e ficou com as obras paralisadas. Tivemos uma retomada de um novo convênio, o Convênio 764/2001, que está até hoje, o contrato inicial foi feito e acabou sendo cancelado. Hoje estamos com um anteprojeto em andamento.

A região de Cuiabá e Várzea Grande responde por 85,2% da população total da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. Então, se você chegar com a rodovia completamente duplicada, com o tráfego que você tem, sem contorno, você deixa de atender uma população em torno de 944 mil habitantes.

Aqui mostra, mais uma vez, meio por alto, a cidade de Cuiabá. Nós temos os principais corredores; Av. FEB; Av. Rubens de Mendonça; Av. Miguel Sutil; Av. Fernando Correa da Costa. Esses corredores são utilizados pelos carros pequenos. Hoje, quem entra em Cuiabá, se você vem de Rondonópolis ou qualquer lugar do País, vem pela BR-163, BR-364, se quer atingir, por exemplo, a região do CPA, obrigatoriamente, você vai ter que passar pelo centro da cidade, você

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

tem engarrafamento, passa por toda essa região. E os veículos pesados utilizam a Rodovia dos Imigrantes.

Qual é o objetivo exatamente desse contorno? O objetivo, esse vai ser apresentando aqui no projeto, é exatamente diminuir o trânsito de carga pesada na Rodovia dos Imigrantes e também fazer com que quem chega à cidade de Cuiabá de automóvel tenha acesso a vários bairros da Capital, como vamos demonstrar aqui.

Então, vai ter uma melhoria de acessibilidade da via, uma diminuição do tempo de viagem dos veículos que trafegam pela BR-163, aumento da segurança dos habitantes da zona urbana, diminuindo o tráfego pesado de carretas e uma promoção ordenada dessa expansão urbana.

Se você olhar aqui o contorno, ele é exatamente aquele segmento em amarelo, são 52 quilômetros de extensão – o Projeto será melhor detalhado pela Empresa RTA –, vai ser em pista dupla e também em pavimento rígido, pavimento de concreto, o que aumenta muito a durabilidade. Se você pegar um pavimento rígido, ele tem um tempo de vida de vinte anos e, se pegar um pavimento de CBUQ, a vida média é de dez anos.

Então, você vê que ele tem o contorno que sai na altura do Sinuelo e acaba morrendo da BR-163, onde está escrito início do trecho ali.  
(DADOS APRESENTADOS NO *DATASHOW*.)

O SR. ORLANDO FANAIA MACHADO – Hoje, na realidade, nós temos executado aquela parte que está em roxo, que une exatamente a Rodovia do Sucuri, passando pela Guia e vai até a estrada que vai para a Chapada, que é a MT-251.

Esse é o segmento que hoje está em operação em pista simples. Isso será tudo duplicado.

Se você observar aquelas linhas verdes que foram colocadas, o que esse Rodoanel possibilita? Ele possibilita que, se você prolonga várias avenidas da cidade, terá acesso direto, de quem vem pela rodovia BR-163, ao centro da cidade, à região do Centro Político Administrativo. Se fizer um prolongamento da Av. dos Trabalhadores, é mais outro local de acesso. Então, o objetivo realmente é de você reduzir esse tempo de viagem.

Nós vamos mostrar dois exemplos: esse projeto já foi pensado exatamente no prolongamento dessas avenidas. Então, na concepção dele, essas interseções já estão colocadas ali.

Então, aqui é só um exemplo: continuando a Av. do CPA, você vai chegar numa passagem de desnível nº 03, que já está projetada dentro do rodoanel. E a Av. dos Trabalhadores daria exatamente na passagem de desnível nº 05.

Agora nós queremos mostrar como está a situação hoje. Como eu disse, em 2005, quando foi feito esse projeto, nós tínhamos dez quilômetros efetuados, que foi o convênio com a prefeitura. O que aconteceu com essa obra? Essa obra ficou parada, sem utilização, as interseções com as MTs não estavam pavimentadas e o DNIT, em 2017, entrou e fez essas obras, as interseções, num valor de 7,25 milhões, já investiu 4,5 milhões. O que foi feito? Além das interseções, foi feita a revitalização de todo segmento e a sua sinalização.

Essa aqui é intersecção da estrada da guia, chegando aqui o rodoanel. Hoje, ele foi todo recuperado e sinalizado.

Aqui é a estrada da guia mostrando... Essa rotatória foi construída. Não sei quem lembra, quem mora na região, quem passava por ali, não existia essa rotatória, ela simplesmente tinha um acesso não pavimentado. Hoje, ela está construída e operando normalmente.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Essa é uma intersecção para Chapada dos Guimarães. Nós também tínhamos um acesso não pavimentado, foi feita essa pavimentação e agora, com a implantação do novo projeto, ali será implantado um viaduto em pista dupla, tudo certinho.

Finalmente a estrada do Sucuri. Aqui na estrada do Sucuri havia um problema, porque, além de não estar pavimentada, ela é muita próxima a uma curva. Então, havia bastante insegurança para quem trafegava pela estrada do Sucuri, devido à questão da visibilidade. Então, optamos exatamente por fazer uma rótula alongada dando segurança e comodidade aos usuários. O DNIT continua fazendo a manutenção desse empreendimento.

Aqui são fotos que estão mostrando o que foi feito, o serviço que foi feito, a revitalização e a sinalização.

Antes de apresentar um vídeo – vamos apresentar um vídeo do serviço que foi feito –, eu gostaria de ressaltar mais uma vez a importância e como o Governo Federal tem dado atenção a Mato Grosso nos últimos anos, apesar de todas as dificuldades orçamentárias que o País tem passado, com essas obras serão investidos na Baixada Cuiabana e entre Cuiabá e Rondonópolis na faixa de 2 bilhões de reais.

Se você pega esse empreendimento de Cuiabá a Rondonópolis, essa duplicação é uma obra que vem sendo esperada há muitos anos, já estamos com 60% concluída e em 2019 estaremos entregando essa obra importante para a comunidade.

Eu gostaria de agradecer a todos pela presença, pela paciência.

Vou passar um vídeo agora do serviço que foi feito, ilustrando tudo o que foi feito aqui.

Um abraço, obrigado a todos. (PALMAS)  
(UM VÍDEO É APRESENTADO.)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Quero registrar e agradecer a presença do André Welter, Chefe do Escritório de Regularização Fundiária na Amazônia Legal de Mato Grosso, que está aqui na frente; Edérzio Jesus Mendes (Garrincha), Prefeito de Jangada; Júlio César, Edenilson Diamante e Abílio Neto, Vereadores do Município de Jangada; e Gilson Francisco da Silva, Assessor Parlamentar do nosso Senador Cidinho Santos, neste ato representando-o.

Na sequência, teremos uma palestra para mostrar o anel viário, que será feito pelo Luiz Flávio; mas, antes do convidar o Marcelo, quero passar a palavra ao Deputado Federal Valtenir Pereira, que gostaria de fazer um registro rapidamente, porque ele tem um compromisso.

O SR. VALTENIR PEREIRA – Bom dia a todos e a todas!

Quero saudar o Senador Wellington Fagundes; saudar também o Presidente da Assembleia Legislativa, Deputado Eduardo Botelho, e em seu nome saudar todos os Deputados estaduais; saudar o meu colega de Bancada Deputado Federal Victório Galli; os técnicos do DNIT, representados pelo Diretor-Geral Valter; e todos desta plateia.

Inicialmente, eu quero começar a minha fala parabenizando o Senador Wellington Fagundes pelo brilhante trabalho que tem realizado em Brasília, não nesses últimos três anos, mas ao longo dos seus mandatos de Deputado Federal, foram seis mandatos, e agora como Senador, fazendo a diferença na infraestrutura e na logística do Estado de Mato Grosso. Ajudando a arregimentar...

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Deputado Federal Valtenir Pereira, o ex-Senador Jayme Campos tem que viajar e eu gostaria de passar a palavra para ele por dois minutos.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Para que você, Jayme, fale em nome da Prefeitura, faça um registro. Isso é importante. (PALMAS)

O SR. VALTENIR PEREIRA – “Senador Jayme”.

O SR. JAYME VERÍSSIMO DE CAMPOS – É muita bondade do Senador Wellington Fagundes.

Serei rápido. Peço desculpas, mas irei a Porto Velho agora, estou com voo marcado.

Antes de mais nada, quero saudar o Deputado Eduardo Botelho, Presidente da Casa, em seu nome os demais Deputados; eminente e grande Senador da República Wellington Fagundes e nas pessoas dessas duas autoridades, cumprimento também os demais, diretores do DNIT, na pessoa do Valter; trabalhadores; e demais autoridades civis e militares.

Na verdade, esta Audiência Pública, Senador, é extraordinária.

Conheço sua luta incessante, já tive a oportunidade, como Senador da República e como Governador que fui, de lutar por muitos e muitos anos por esses investimentos que certamente são necessários para serem feitos no nosso Estado.

Aqui ninguém pode desconhecer, Valter, que desta feita o Governo Federal tem visto esta vasta região do Brasil com outros olhos, haja vista esses investimentos que já disse o Orlando aqui, não só na região metropolitana com o rodoanel, mas sobretudo nas melhorias das nossas rodovias federais que certamente são importantes para o escoamento da nossa produção, não só pela BR-163, mas também para os Portos Paranaguá, Portos de Santos.

Mato Grosso todo, sabemos, é campeão da produção nacional, detém maior rebanho brasileiro, mas lamentavelmente temos ainda uma logística de péssima qualidade.

Temos investimento que tem que ser feito não só na questão rodoviária, ferroviária, mas também temos potencialidade para investimento na área do transporte aquaviário, temos o Juruena, o rio Teles Pires-Tapajós e certamente outros rios que permitiriam nós fazermos o nosso escoamento e reduzirmos sobremaneira a questão naturalmente dos preços praticados em relação ao transporte no nosso Estado.

Portanto, o Marcelo por ter feito um bom trabalho, vi o trabalho de privatização de algumas concessões de algumas rodovias estaduais, mas quero fazer apenas um apelo ao Senador Wellington Fagundes, em nome da Prefeita Lucimar Campos, que estou representando com muita honra, mas em relação às concessões que a Rota Oeste ganhou no nosso Estado, Valter, que lamentavelmente está deixando muita laguna.

Exemplificando e encerrando a minha participação: nós temos a Imigrantes, que foi federalizada, obra essa construída na gestão do meu irmão, ex-Governador Júlio Campos, que é o contorno rodoviário sul; e eu construí, quando Governador, o contorno rodoviário norte. O que ocorre? Com o pedagiamento... E essa obra foi concessionada. No decorrer do tempo, a cidade avançou.

Quando construiu o contorno sul, ali não havia habitação, não havia morador. Hoje, temos mais de 30 mil famílias morando na região, após a Imigrantes. Ou seja, você entra pela estrada da Praia Grande, temos toda aquela vasta região, Praia Grande, Bonsucesso, 24 de Dezembro, e assim por diante; se você vem mais para cima, na Filinto Müller, que estamos duplicando numa parceria entre o Governo do Estado e a Prefeitura Municipal de Várzea Grande, com quase 65% a 70% das obras concluídas, nós temos o São Mateus, temos vários conjuntos habitacionais, haja vista há poucos dias o Senador e outras autoridades participaram da entrega de

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

1.300 habitações, com mais 1.000 habitações, Senador Wellington Fagundes, praticamente prontas – ali tem o Sabiá. Deve ter mais ou menos de quinze a vinte mil famílias. Para você atravessar da Filinto Müller, cortar a Imigrantes e ir para essa região, meu Deus do céu, é um sacrifício. O número de acidente dobrou sobremaneira porque o cidadão, muitas vezes, não tem a capacidade de visão para ver de qual lado está vindo carro. Sábado, teve uma tragédia lá, três motoqueiros. Três! Alguns foram a óbito, eu tive notícia lá. Por quê? A Rota do Oeste, aqui tem algum representante da Rota do Oeste, por favor, se manifeste se tiver a oportunidade...

(UM REPRESENTANTE DA ROTA DO OESTE LEVANTOU A MÃO.)

O SR. JAYME VERÍSSIMO DE CAMPOS – Vocês que são autoridades da Rota do Oeste têm que ter mais respeito pelo povo de Várzea Grande, vocês têm sido cruéis, perversos com a nossa sociedade. Nós já estivemos, após a posse da Prefeita Lucimar Campos, quatro vezes com os diretores da Rota do Oeste. Lamentavelmente, vocês não respeitam a população. Sabem fazer o caça-níquel, não é?

O caça-níquel está funcionando a toda prova, todavia já solicitamos e bancamos... A Prefeitura de Várzea Grande não quer favor, mas pelo menos o semáforo para colocar na entrada do São Mateus, na entrada do Praia Grande e na entrada do Capão Grande, para evitarmos que milhares de trabalhadores vão a óbito naquela cidade. Lamentavelmente, fizemos 600 Ofícios.

Teve um diretor dos senhores que foi à Prefeitura e se comprometeu, Senador Wellington Fagundes, de que iria fazer uma melhor sinalização para atendermos a demanda dessa população e até hoje nada.

Determinamos, a Sr<sup>a</sup> Prefeita determinou para que fossem colocados ali dois semáforos. Sabe o que ele mandou de resposta para nós? “Não coloque que nós vamos usar o poder de polícia, através da Polícia Rodoviária Federal, e detonar os dois sinaleiros.” Qual é a resposta que a Rota do Oeste vai dar? Irei a Brasília, amanhã, conversar com o Presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT, e quero convidar Vossa Excelência, Deputado Victório Galli, Deputado Valtenir Pereira, Senador Wellington Fagundes, enfim, toda Bancada Federal para exigirmos alguma providência. Eles têm que respeitar a nossa população.

Causou-se um transtorno tão grande que milhares de brasileiros que moram neste Estado, sobretudo neste País, não sabem o que estamos passando lá.

A Prefeitura tem feito um esforço sobrenatural para melhorar, dar condições. A Rota do Oeste prometeu fazer a terceira e a segunda via; depois iria fazer um viaduto e até agora, Senador Wellington Fagundes, nada. Conversa de delegado para bêbado. E nós não vamos aceitar, vamos fazer ali uma grande manifestação cívica e democrática e, se for o caso, vai precisar da Força Nacional para retirar 20, 30 mil pessoas que estão ali dependendo desse serviço, vamos interditar a pista.

Não sou terrorista nenhum! Mas eu sou um político e respeito o povo.

Cinco mandatos eu tenho. Fui Prefeito, Governador, e no último mandato, Senador. Minha mulher atualmente é Prefeita, naquela cidade na qual tivemos quase 80% dos votos.

Portanto, senhores Vereadores, estou fazendo esse desabafo, Sr. Valter. Esse seminário não tem nada a ver, Sr. Marcelo, com o assunto. Mas eu não poderia deixar passar essa oportunidade ímpar e vir aqui falar em nome, não só do povo de Várzea Grande, mas certamente também em nome do povo de Mato Grosso. (PALMAS). A você, Sr. Wellington, ao Deputado Botelho e aos nossos amigos, meus cumprimentos.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Na certeza absoluta que essa sua luta incessante na defesa dos interesses do povo de Mato Grosso vai continuar para que nós possamos trazer mais progresso e desenvolvimento. Mas acima de tudo justiça social a nossa população.

Obrigado e um abraço a todos. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Em nome da Prefeitura de Várzea Grande, Senador Jayme, a Prefeita Lucimar Campos, e aqui também o Sr. Chico Curvo, quero dizer que o objetivo dessa reunião, inclusive, é entregar os projetos para as duas Prefeituras, de Cuiabá e de Várzea Grande, para que essas críticas sejam feitas no projeto como um todo.

Em relação à Rodovia dos Imigrantes, realmente essa situação da Rota Oeste, nós temos hoje uma grande preocupação em nível Nacional.

Vamos dizer que o Governo Federal editou duas medidas provisórias sobre o assunto, sobre a questão das concessões rodoviárias no Brasil. A primeira tentativa não foi aprovada na Câmara dos Deputados e a segunda também não. Ou seja, primeiro houve uma modificação e praticamente descaracterizou a medida provisória. E agora o Governo está ainda por redefinir como será feito um novo Projeto de Lei. Mas todas as concessões no Brasil, infelizmente hoje, não estão fazendo investimentos, dado principalmente à questão da segurança jurídica.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Social-BNDES ficou de fazer um financiamento quanto à concessão, que não aconteceu. Com isso todas estão nesse ato, em função dos investimentos. Mas, claro, o contorno norte na Rodovia dos Imigrantes faz parte da concessão hoje, mesmo que no futuro será construído um contorno sul também, mas é importante que as duas Prefeituras opinem, participem, critiquem esses projetos que estão fazendo, porque é o prazo que teremos daqui até o início da construção.

Antes de finalizar, quero passar ao Deputado Valtenir para que ele possa concluir.

O SR. VALTENIR PEREIRA – Eu quero retomar aqui a fala, somar com a do ex-Senador Jayme Campos, em relação a essa questão da Rota do Oeste; é muito importante, são vidas que precisamos preservar, já são várias perdas nesse trecho de grande movimentação. É extremamente importante que a Rota do Oeste foque nesse problema.

Amanhã, estarei junto com a Bancada, junto com Senador lá na ANTT reforçando esse pleito, eu tenho certeza que a Rota do Oeste não vai deixar a Prefeitura de Várzea Grande, não vai deixar o povo da Baixada Cuiabana nesse sofrimento.

Mas dando continuidade, Senador Wellington Fagundes, quero parabenizar o trabalho que Vossa Excelência tem realizado no Congresso Nacional, na articulação de recursos importantes para investimentos em infraestrutura, logística no Estado de Mato Grosso.

A BR-242, 163, 070; a BR-364, 174; importantíssima lá em Castanheira a Colniza. São mais de 300 quilômetros que precisam ser asfaltados, e tenho visto o empenho do DNIT, do Senador Wellington, da Bancada como um todo, não só a Bancada Federal, mas a Bancada Estadual também tem se empenhado para solução desses investimentos importantes aqui de logística. A BR-158 também com o contorno nas aldeias indígenas, isso é extremamente importante.

Para fechar, quero registrar o trabalho que foi realizado, Senador Wellington, quando Vossa Excelência ainda era Deputado Federal. Junto com Vossa Excelência, nós conseguimos destravar o licenciamento ambiental da BR-163 e 364, na duplicação de Rondonópolis ao Posto Gil passando por Cuiabá. Aliás, foram dois trechos de licenciamento de 40 quilômetros, de Rosário Oeste ao Posto Gil, inclusive fizemos uma Audiência Pública em Rosário Oeste para cumprir o cronograma.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Outro trecho de 400 quilômetros, de Rondonópolis a Cuiabá e a Rosário Oeste, o Senador Wellington Fagundes foi muito importante na ocasião, no qual por 09 meses estivemos diariamente no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis- IBAMA para que delegasse à Secretaria Estadual de Meio Ambiente no Estado de Mato Grosso-SEMA, o Secretário da época, Daldegan, foi importante junto com os técnicos da SEMA para ajudar na solução desse licenciamento.

Então, quero deixar esse registro, do meu trabalho, do trabalho do Deputado Wellington Fagundes, na ocasião em tivemos no DNIT com o diretor Luiz Antônio Pagot, que também foi fundamental nesse trabalho.

Quero deixar esse registro e reforçar o meu compromisso com a logística do meu Estado de Mato Grosso, com o trabalho para melhorar o tráfego, seja de pessoas, de carga, de produção como um todo trazendo segurança, preservando vidas.

Um grande abraço, muito obrigado! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Agradecemos ao Deputado Federal Valtenir Pereira. Quero registrar também a presença do Dr. José de Assis Guaresqui, Superintendente do Ministério da Agricultura em Mato Grosso.

Na sequência, teremos o Dr. Marcelo Duarte, Secretário de Infraestrutura; Luís Flávio de Sousa Prado, Diretor da RTA Engenharia, que elaborou o projeto; mas como também foi dada a palavra à Prefeitura de Várzea Grande, eu quero passar ao Prefeito da Capital, Emanuel Pinheiro, para fazer o registro, já que ele também tem outro compromisso; e na sequência já quero anunciar o Dr. Marcelo Duarte, Secretário de Infraestrutura, e depois Luís Flávio de Sousa Prado.

O SR. EMANUEL PINHEIRO – Bom dia a todos! Também serei extremamente breve como o Senador Jayme Campos.

Quero saudar todos os componentes da mesa na pessoa do Senador Wellington Fagundes, que é o grande idealizador, o pai de todos esses projetos estruturantes, não apenas na nossa Região Metropolitana como em todo o Estado de Mato Grosso; meus colegas Deputados Estaduais na pessoa do Presidente Eduardo Botelho; a todos os presentes que estão prestigiando este importante encontro econômico social desenvolvimentista para a nossa Capital e para o nosso Estado.

Quero apenas, Senador Wellington Fagundes, casar e trazer à apreciação da Bancada Federal, inclusive do DNIT, um projeto que pode ser um projeto congregado, agregado, que é o tão sonhado contorno norte, o rodoanel, sendo casado com o contorno leste, uma obra que estamos construindo, já está em fase de construção do projeto executivo aqui em Cuiabá, criando uma nova linha de desenvolvimento econômico e social na Capital.

Toda ela margeando o rodoanel, mas dentro do perímetro urbano, beneficiando vinte e um bairros carentes de Cuiabá, atingindo, beneficiando duzentas e cinquenta mil pessoas que moram em bairros carentes da nossa cidade, promovendo o desenvolvimento econômico e social dessa região e que poderá casar tranquilamente com o rodoanel, que é uma via importantíssima, mas que está toda ela fora do perímetro urbano, no perímetro rural.

E poderemos criar as duas vias: uma que poderá ser para os carros de passeio que não queiram conviver com as máquinas pesadas, com os carros pesados, que podem sair pelo rodoanel ou pela Emanuel Pinheiro via saída leste do Estado ou entrando no rodoanel via saída sul.

Essa é a linha de escoamento da produção ou de trafegabilidade desses carros pesados. Aqueles que queiram, carro pequenos, entrar em Cuiabá, sem a convivência com os carros

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

pesados, teriam essa nova opção, chamado contorno leste. Uma obra de 17 quilômetros e 300 metros, zero de desapropriação, margeia o rodoanel, apenas uma ponte sobre o Rio Coxipó, e uma obra de 82 milhões reais de fundamental importância econômica social de Cuiabá.

Outro detalhe, o rodoanel, o contorno leste sai aqui no Sinhá Maria, no Distrito Industrial, vem por dentro dos bairros mais carentes de Cuiabá: São João Del Rei, Brasil XXI, Altos da Serra, Dr. Fábio, Umuarama, Lixão, e sai ali ao lado da Fundação Bradesco, integrando com a Avenida dos Florais que deságua na Avenida da Guia, na Helder Cândia, que sai para a saída norte do Estado.

Então, é uma obra que vocês podem ver pelo traçado; amarelo é o rodoanel; em vermelho é o contorno leste que a Prefeitura está desenvolvendo e verde é a Avenida dos Florais, que liga com a Avenida Hélder Cândia, que vem até a Antártica também, mas a Hélder Cândia sai para a Guia.

Como vocês podem ver são 17 quilômetros e 300 metros. Não tem a projeção para que o pessoal possa ter uma noção exata?... Eu até chamei a atenção do ex-Prefeito Wilson Santos para que ele visse. Olha só, ele sai exatamente aqui, olhando pelo lado de Chapada dos Guimarães, Rodovia Emanuel Pinheiro, exatamente onde entra o contorno leste.

Cuiabá a Chapada subindo aqui, aqui no vermelho é o lixão, sobe mais, ou seja, entra no Umuarama, do Umuarama ao Dr. Fábio, Altos da Serra, aí vai subindo, cortando – está dentro do perímetro urbano de Cuiabá – os principais bairros carentes da cidade, criando uma nova linha de desenvolvimento econômico social, uma nova opção de carro de passeio, ou seja, uma alternativa de trânsito, de mobilidade urbana, de alternativa de carros de passeio que estão em viagem que não queiram conviver com a máquina, com o carro pesado, que vai ser utilizado logo à frente pelo rodoanel.

Hoje, Deputado Wilson Santos, só para ver como está aqui, hoje a linha que seria o contorno leste. O estado dela hoje... Aqui já é o orçamento das pontes. Volta àquela imagem inicial, já estou encerrando a nossa participação. Então, essa obra está orçada em 82 milhões de reais, incluindo a ponte; já estamos em licitação do projeto executivo, inclusive, a Bancada Federal tem nos apoiado e pedimos uma dedicação maior ainda, já está no Ministério das Cidades. E a Prefeitura de Cuiabá encontra-se em plena condição de assumir o financiamento, já queríamos lançar essa obra o quanto antes para serem entregues no período – é claro que na data não dará – da gestão dos 300 anos da Capital.

Então, falando ao nosso Diretor do DNIT, eu gostaria que fosse trabalhado o rodoanel na concepção de uma convivência com essa nova linha de desenvolvimento econômico e social da Capital que a Prefeitura está criando, que é o contorno leste, 17 quilômetros e 300 metros interligando com a saída norte da cidade, totalmente desenvolvido dentro do perímetro urbano da Capital.

Muito obrigado! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Prefeito Emanuel Pinheiro, eu gostaria, antes de Vossa Excelência concluir, colocar o seguinte: da necessidade de as Prefeituras de Cuiabá e Várzea Grande discutirem, inclusive, o plano diretor em função do contorno norte no futuro contorno sul.

Nós não podemos transformar esse contorno norte no que foi a Rodovia dos Imigrantes, porque o objetivo do contorno é exatamente dar fluidez ao tráfego pesado. E esse projeto

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

que Vossa Excelência coloca aqui, inclusive, eu acho que é uma alternativa, visto que o contorno norte, a maioria está fora da zona urbana.

E, é claro, a expansão urbana pode, se não for feito com todo um plano diretor, amanhã, descaracterizar uma obra vultosa como essa. Inclusive, é por isso que esse contorno norte... No projeto de concessão já foi definido para fazer o contorno sul. Mas até o contorno sul ficar pronto também, isso é coisa, ao meu ver, para dez anos, temos que ter o contorno norte como a grande solução da trafegabilidade aqui da cidade e esse projeto apresentado, com certeza, tem que integrar.

Mas, as duas Prefeituras também têm que ter esse cuidado, por isso a importância das duas Câmaras de Vereadores, tanto de Várzea Grande quanto de Cuiabá, para que isso seja definido em lei.

Eu quero agora, ao agradecer o Prefeito Emanuel Pinheiro, registrar a presença do Senador da República Zé Medeiros e do Vereador Dilemário Alencar, 1º Secretário da Câmara de Cuiabá.

Com a palavra, o Sr. Marcelo Duarte, que é o Secretário de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso.

O SR. MARCELO DUARTE MONTEIRO – Senhoras e senhores, bom dia!

Inicialmente, gostaria de trazer os cumprimentos do Governador Pedro Taques, que está com uma agenda hoje e amanhã na Região Oeste de Mato Grosso, região de Cáceres, onde está acontecendo a Caravana da Transformação. O Governador, certamente, estaria presente principalmente pela importância deste tema que trata do contorno de Cuiabá e também da BR-163.

Quero cumprimentar o Presidente Deputado Eduardo Botelho; o Prefeito Emanuel Pinheiro, Prefeito da Capital; quero cumprimentar, representando Várzea Grande, o Vereador Chico Curvo; o Senador Wellington Fagundes; peço licença ao Valter Casimiro para cumprimentar, em nome de todos do DNIT, o meu amigo Luiz Antônio Garcia, meu amigo pessoal, que tem feito um grande trabalho ajudando Mato Grosso em Brasília; quero cumprimentar em nome dos servidores da SINFRA, Paulo Fernandes; em nome do Secretário Wilson Santos, quero cumprimentar todas as autoridades, amigos presentes; o Secretário Wilson Santos tem um papel importante no que estamos falando hoje, porque foi, por meio de sua gestão, como Prefeito de Cuiabá, que fizemos os primeiros dez quilômetros aqui desse contorno norte.

Quero dizer que essa parceria com o DNIT é uma parceria que para nós é muito importante. As rodovias federais se complementam com as rodovias estaduais. E, além de se complementarem... Naturalmente, nós temos convênios importantes com o DNIT, inclusive aqui citando a BR-174, que discutimos hoje de manhã – cumprimento o Vereador Martins, de Colniza –, além do contorno de Cuiabá, sem falar dos projetos que estamos trabalhando em conjunto, mesmo sem convênio, falando da BR-242, BR-080 e também da BR-158.

Antes de falar do contorno norte, vou falar breve, porque quem vai explicar em detalhes será o Luiz Flávio, eu quero falar um pouco sobre a concessão da Rota Oeste.

Nós, e eu, particularmente, somos grandes defensores do modelo de concessões. Acredito muito nesse modelo, tanto é que, na semana passada, estivemos em São Paulo com o Governador, na Bolsa de Valores, fazendo o primeiro leilão da história de Mato Grosso de rodovias estaduais naquela Bolsa. Acredito que a solução da logística passa por uma série de alternativas, convênios com o Governo Federal, rodovias federais, concessões e também obras feitas pelo Governo do Estado. O que não dá é para ficarmos passíveis, vendo a situação que está acontecendo.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Eu quero dar todo apoio à declaração dada pelo ex-Senador Jayme Campos, uma situação que se arrasta há muito tempo. Eu sei que isso não tem a ver com o DNIT, eu sei que isso não tem a ver com o Governo Federal neste momento o que acontece? Foi uma concessão muito mal feita. Uma concessão feita pensando em uma tarifa reduzida que acabou aumentando ao longo do tempo, uma concessão que se baseou em um princípio de um crédito subsidiário que acabou não acontecendo, o fato é que nós não temos nada a ver com isso.

Nós estamos aqui em Mato Grosso e precisamos de solução. Inclusive, Senador, eu acho que uma das grandes bandeiras deveria ser puxar de volta para o DNIT os 108 quilômetros até Rosário Oeste, porque não dá, eu acho que é louvável a iniciativa da Medida Provisória 0800, que vai dar sobrevida às concessões, mas é uma sobrevida em cima de um alongamento de prazo que Mato Grosso não aguenta mais.

Quem está hoje trafegando nesse trecho de Cuiabá a Rosário Oeste e do Posto Gil até Sinop não tem mais paciência para esperar dez anos. Precisamos de uma solução combinada, público-privada, uma solução que eu sei que é difícil em um momento em que os cofres públicos estão vazios, mas somente alongar, em minha opinião e na opinião do Governo do Estado, não vai resolver. Nós precisamos...

Estamos falando aqui de dois, talvez três bilhões de reais, Paulo, resolveriam os 108 quilômetros e mais os 340 quilômetros do Posto Gil até Sinop. Não dá para deixar mais dez, quinze anos, que talvez serão feitos ou não por essa concessão ou por outra. Precisamos ser um pouco mais criativos em relação a essa questão da concessão, porque do jeito que está, do jeito que talvez vai ficar, salvamos a concessionária, mas não salvaremos vidas.

Em relação ao contorno norte, a essa novela que se arrasta, eu quero dizer que nós estamos trabalhando de uma forma muito alinhada com o DNIT.

Eu quero mais uma vez agradecer a sua parceria, Orlando Fanaia, a do Luiz Antônio, do Valter Casimiro, e dizer que finalmente estamos com a faca e o queijo na mão: a licença ambiental está resolvida; o traçado está resolvido, como foi falado aqui; a geometria, já definimos que vamos ter seis passagens de nível, cinco viadutos, e quatro pontes, o orçamento está praticamente fechado, e o Luiz Flávio vai aqui apresentar os detalhes do projeto. Demorou, porque tivemos que voltar à estaca zero, demorou, porque infelizmente as pessoas ainda tem a concepção de que a obra pode iniciar sem projeto, pode iniciar com projeto meia-boca.

E a experiência que nós temos, não só aqui do Brasil, mas de fora, é que precisamos gastar tempo com projeto, e isso o DNIT tem esmerado, tem colocado os melhores técnicos à disposição da nossa equipe. Eu quero cumprimentar a nossa equipe, em nome do Paulo, em nome do Diogo, em nome da nossa consultoria, que vai apresentar aqui, que é a RTA, Vilson, em seu nome e em nome aqui do Luiz Flávio, que estamos no caminho certo.

Espero que, após essa Audiência Pública, cheguemos à sonhada aprovação do projeto, porque após a provação do Projeto e aprovação do edital, nós teremos ainda um período de Audiência pública, consulta pública. Só, então, poderemos publicar o tão sonhado edital de 500 milhões de reais ao rodoanel de Cuiabá. Por fim, quero parabenizar, Senador Wellington, o senhor pela iniciativa desta Audiência Pública, nos colocar à disposição para todos os assuntos que dizem respeito e interessam à infraestrutura do Estado de Mato Grosso.

Estou aqui em nome do Governador, cumprimentando todos os Deputados Estaduais. Quero dizer que é um prazer estar aqui nesta Casa de Leis, que é de onde saem, e de onde devem sair, e são debatidos os principais temas do nosso Estado.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Obrigado! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Gostaria de saudar a todos em nome do DNIT, em nome do ex-Superintendente Rui, e aqui sempre foi colocado pelo Orlando, pelo Rui, pelo Luiz Antônio, que todos os engenheiros são formados aqui no Estado de Mato Grosso, então é uma equipe bastante renovada. Quero parabenizar a todos, exatamente por esse momento em que nós estamos vivendo, também, de inovação no Estado de Mato Grosso em termo da nossa infraestrutura.

Convido, então, Luís Flávio de Sousa Prado, que é o Diretor da RTA Engenharia, para fazer a exposição, a apresentação do projeto do contorno.

O SR. LUÍS FLÁVIO DE SOUSA PRADO – Bom dia a todos!

Primeiramente, gostaria de falar, Marcelo, que eu acho que nunca vi tanta gente importante citando o meu nome várias vezes.

Senador, eu gostaria de agradecer, como comentei com o Orlando, acho que o importante foi a sinergia entre os técnicos do DNIT de Brasília, que estão aqui representados pelo Diretor-Geral, pelo Luiz Antônio, Diretor de Obras, e também temos os técnicos da SINFRA, representado pelo Marcelo, pelo Diogo, pelo Paulo. Acho que essa sinergia foi o primeiro passo para podermos fazer um projeto bem feito, visando sempre a economicidade à Administração Pública.

Essa apresentação nossa vai ser rápida, no final dela vamos apresentar um vídeo que irá ilustrar de forma clara, simplificada como serão as obras de artes, os traçados, as interseções do rodoanel, contorno norte do rodoanel.

Os nossos trabalhos iniciaram-se em novembro de 2016 numa reunião no laboratório da SINFRA, com os técnicos do DNIT, com os técnicos da SINFRA, na presença do Luiz Antônio, Diretor de Infraestrutura, do Marcelo, do Marcos Catalano, e começou pelo seguinte: nós definimos em novembro, conseguimos concluir o estudo de tráfego, que é o primeiro item para se elaborar um projeto rodoviário. E nesse estudo de tráfego identificou-se que temos uma previsão para dez anos, um tráfego de quatro vezes dez oitava, ou seja, o que significa isso? Significa que nos próximos dez anos há uma previsão de passagem de quatrocentos milhões de eixos padrões de 8,2 toneladas nos dez anos.

E esse tráfego que já comentei com Marcelo, é uns dos poucos... Com esse volume de tráfego, eu acho que deve ser um dos maiores do País.

Então, com esse estudo de tráfego pudemos dimensionar tanto para pavimento semirrígido como para pavimento rígido. Porque essa diferenciação? Em questão de custo, um pavimento rígido nos trechos onde a obra será implantada do zero, chegamos a conclusão que há necessidade de uma placa de concreto de vinte um centímetros; no trecho de dez quilômetros onde já existe o pavimento de CBUQ, uma placa de concreto de vinte e quatro centímetros; para pavimento semirrígido, haveria a necessidade de se executar uma camada de CBUQ, que é um concreto betuminoso usinado, que é o tipo de revestimento usualmente aplicado na maioria dos Estados brasileiros, em torno de quinze centímetros de espessura.

Então, chegou-se a seguinte conta que vinte e um centímetros de concreto ficariam mais barato do que os quinze centímetros de CBUQ.

(O PALESTRANTE DEMONSTRA OS DADOS POR MEIO DO *DATASHOW*.)

O SR. LUÍS FLÁVIO DE SOUSA PRADO – Essa diferenciação entre a estrutura semirrígida e rígida gerou uma diferença de custo a menos para a Administração Pública de quase 07 milhões de reais, ou seja, é mais barato fazer uma estrutura com o pavimento rígido com placa de

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

concreto do que uma estrutura semirrígida com CBUQ. Esse gráfico demonstra o custo de implantação e de manutenção. Sabe-se que para estrutura de pavimento semirrígido, a previsão de projeto, de vida útil de projeto, seriam de dez anos. E, como bem disse o Senador, para placa de concreto, vinte anos, além do custo de manutenção menor.

Então temos no início do gráfico, que seria o ano de implantação, o custo, que está tendo uma pequena diferença entre o pavimento semirrígido e o rígido em torno de 07 milhões de reais, só que para a vida útil do pavimento rígido para 20 milhões, a diferença prevista de dinheiro público seria de quase 100 milhões de reais. Ou seja, além de ser uma alternativa mais barata, a placa de concreto, ao longo de vinte anos, geraria uma economia à Administração Pública de quase 100 milhões de reais. Essa foi a premissa do projeto, mais uma vez eu queria agradecer o trabalho em conjunto do pessoal do DNIT de Brasília, de Cuiabá e da SINFRA do Estado de Mato Grosso.

Acerca da característica do empreendimento, deve ser a partir do ano do início das obras, a maior obra de infraestrutura rodoviária do Centro-Norte, do País, com certeza. São 51,71 km de duplicação, construção de quinze obras de artes especiais: viadutos, trincheiras e pontes. E como é pista dupla, você pega esses quinze e multiplica por dois, porque são duas pontes paralelas, são dois viadutos paralelos. Então, na verdade seriam trinta obras de artes ao custo que vamos ver mais para frente de 75 milhões de reais. Então, seria uma pista dupla, com duas faixas de rolamento de três metros e sessenta; um acostamento de bordo externa de três metros e uma faixa de segurança de um metro, totalizando onze metros e vinte de largura para cada pista de rolamento.

O canteiro central em média tem 13,2 metros de largura, excetuando-se nas proximidades de obras de artes especiais que há proximidade das pontes, dos viadutos e há uma diminuição desse canteiro central.

Como é que seria o fluxo hoje? O Orlando bem falou aqui no início da apresentação dele. A implantação desse contorno visa diminuir a distância de interligação entre os eixos rodoviários estaduais e federais. Ela visa diminuir a incidência de acidentes rodoviários, aumentar a segurança dos usuários nas rodovias. Isso gera economia ao Estado. À medida que o Estado deixa de gastar dinheiro com ambulância, deixa de gastar dinheiro com hospital, então a implantação desse contorno com esse intuito de evitar acidentes ou diminuir a incidência de acidentes tem por função primordial garantir maior segurança aos usuários das rodovias e aos moradores de Cuiabá e Várzea Grande.

Como disse o Orlando, na apresentação dele, o contorno norte foi previsto para já interseccionar todos os prolongamentos das principais avenidas da cidade de Cuiabá: Avenida do CPA e o prolongamento da Avenida Dante Martins de Oliveira.

Todo o conceito do rodoanel, o contorno norte foi pensado já nessa estruturação das avenidas da Cidade de Cuiabá e de Várzea Grande, bem como das intersecções com as rodovias estaduais, inclusive, aquelas que estão com obras em andamento.

Esse aqui seria o prolongamento da Avenida do CPA, que está previsto na sua intersecção com a passagem de desnível nº 03. Essa passagem de desnível seria um viaduto com 25 metros de largura, com passagem inferior a 5,50 de altura, proporcionando a passagem de caminhões, veículos de carga.

Essa é a passagem de desnível nº 05, uma intersecção com a previsão de implantação com a MT-030, que é uma obra da Secretaria de Infraestrutura e está na sua fase de finalização do projeto executivo.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Um dado importante que nós inserimos nesse projeto foram as condicionantes da Portaria do IBAMA; porque, como se trata de uma obra estruturante, de âmbito nacional, uma das exigências do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente foi colocar no projeto as passagens de fauna. Então, próximo a todas as obras de arte especiais, como pontes que são obras de transposição de talwegues, há bueiros, galerias celulares para passagem de animais.

Essas galerias celulares vêm associadas a bueiros tubulares e em cima desses bueiros foram projetadas lajes de concreto armado para os animais, caso tenha água nesses bueiros, passem sobre a laje e conseguem fazer a travessia sob o contorno, evitando, primeiro, riscos aos usuários das rodovias, acidentes; e, sobretudo, evitando riscos aos animais. Então, essa é uma condicionante importante e interessante que foi colocada no anteprojeto.

O anteprojeto englobou todos os estudos instruídos pelas instruções de serviços do DNIT, sejam estudo topográfico, tráfego ideológicos, hidrológicos e geotécnicos. Foram feitos mais de 150 furos para a caracterização do material do subleito desses 52 quilômetros.

Esses estudos geraram o anteprojeto geométrico que já está definido; o anteprojeto de terraplanagem; o anteprojeto de drenagem seja superficial ou profunda, inclusive, com a presença de vários colchões drenantes, porque se sabe que na região de Cuiabá o nível do lençol freático é alto. Então, há de se intervir na fundação, na drenagem profunda dessas obras de arte.

O anteprojeto de pavimentação, como eu disse para vocês, foi feito um estudo comparativo de preços, inclusive, esse estudo foi sugerido pelo DNIT de Brasília em conjunto com a SINFRA. Isso é importante relatar! O anteprojeto de meio ambiente e de sinalização vertical e horizontal.

Como ficou o custo da previsão da obra das intervenções? Implantação e duplicação: quase 437 milhões de reais. Teremos uma trincheira na Avenida Antártica com o custo de 7,4 milhões; 04 viadutos com o custo de 25 milhões; 04 pontes com o custo de 27,5 milhões e 06 passagens em desnível com o custo de 15 milhões. Saliento, mais uma vez, que quando estou falando aquela numeração 04 viadutos, na verdade, são 08. Nós duplicamos tudo por 2. Na verdade, eu vou ter 30 obras de artes especiais ao custo total de 75 milhões, essas obras. Total do investimento previsto: 512 milhões de reais.

Essa imagem ilustra o cronograma previsto para implantação e conclusão do empreendimento. O cronograma físico e financeiro foi pensado e detalhado para um prazo de 42 meses de obra. Então, iniciando-se as obras, em 2018 – factível esse prazo –, no final do segundo semestre, há uma previsão de conclusão dos trabalhos em 2021.

Essa é uma observação que queria apresentar para vocês que já tinha comentado: onde o pavimento será novo, onde será implantado, será executada uma placa de concreto com espessura de 21 centímetros. Onde já existe a pista simples do contorno norte, os 10 quilômetros citados pelo Orlando, será executada uma placa sobre o que é existente. Costumamos dizer... Chama-se *waiting top*. E ele tem a espessura de 24 centímetros. Por que, Luiz Flávio, onde tem o *waiting top* é 24 e onde será implantado é 21? Tudo em função da resistência dos materiais das camadas estruturantes do pavimento.

Quero apresentar uma seção típica do pavimento rígido, da pista principal.

Como eu falei para os senhores e as senhoras, serão duas faixas de 3,60; o acostamento do bordo externo de 3m e o acostamento do bordo interno de 1m. Onde já existe o pavimento nos 10 quilômetros vai diminuir a largura do pavimento em 50 centímetros. Por quê? Questão de economicidade. Isso não afeta a segurança ao usuário.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Se fosse necessário continuar com os 3m de largura do acostamento, teríamos que fazer toda terraplanagem, ou seja, iríamos aumentar 50 centímetros de capa, mas teríamos que fazer a terraplanagem de, no mínimo, 3m de largura. E isso encarecia o empreendimento.

Então, em comum acordo com os técnicos do DNIT de Brasília e o pessoal da SINFRA, optou-se por nesses 10 quilômetros o pavimento ter 50 centímetros a menos de largura.

Essas são as principais obras de arte do anteprojeto que serão: 02 viadutos na interseção com a BR-163/364; 02 pontes sobre o Rio Cuiabá; 01 intersecção com a Av. Antártica, que seria 01 trincheira e 01 viaduto; a passagem de desnível 01... Chamamos passagem de desnível de 01 a 06, sendo que a 01 é o acesso ao Bom Futuro. Aquele viaduto será demolido e será reconstruído outro.

Pontes sobre o Rio Coxipó: na verdade são duas pontes, lado esquerdo e lado direito; 02 pontes sobre o Rio Aricá 1 e duas sobre o Rio Aricá 2, além do último viaduto que é a intersecção com as BRs-070, 163 e 364.

O primeiro viaduto, que é a interseção com a BR-163/364, tem custo previsto de 04 milhões de reais. É uma obra de arte projetada com cerca de 70m de comprimento, onde há uma previsão de execução de 1.700m<sup>3</sup> de concreto, uma grande obra de arte.

Diferencia-se, Secretário Marcelo, do Projeto anterior que foi analisado, porque a obra, em vez de 240, optou-se por fazer uma obra de 70 em função do custo. Essa obra baixou de 12 milhões, na época, para em torno de 04 milhões.

Então, esse é um croqui de apresentação da obra. O contorno norte passará sobre a BR-163. É uma estrutura em concreto pré-moldado, protendido; fundação prevista estaca e uma altura livre de 6 metros e 16 centímetros.

A segunda obra importante, talvez uma das mais importantes, e na visão do cronograma físico-financeiro seria a primeira obra a ser feita, a primeira intervenção, até para ligar a BR ao canteiro projetado, é a ponte sobre o Rio Cuiabá. Seriam 02 pontes ao custo de quase 19 milhões de reais. Dados interessantes dos insumos: 5.000m<sup>3</sup> de concreto; 632.000 mil quilos de aço, além de 106.000 mil quilos de cordoalhas. Cordoalha é para a proteção das vigas. Todas as estruturas do empreendimento serão em concreto pré-moldado protendido.

Próximo!

Então, esse é um croqui, uma secção transversal de como vai ficar a ponte sobre o Rio Cuiabá. São longarinas a serem dispostas ao longo do eixo da ponte.

A fundação prevista para a ponte sobre o Rio Cuiabá é tubulão, ar comprimido. Existem outros tipos de fundação? Sim, existem, que após o RDCi a empresa executora detalhará num projeto básico e executivo que a fundação seja executada.

Um dado importante, Senador Wellington Fagundes, Diretor, que foi solicitado pelo DNIT de Brasília junto com a SINFRA, que nós fizéssemos um comparativo financeiro entre estrutura de concreto pré-moldado protendido e estrutura mista.

Verificou-se que a estrutura mista com as longarinas de aço fica em torno de 15% mais caro. No âmbito de 75 milhões, 15% daria em torno de 12 milhões a mais. Então, você tem 08 milhões economizados na estrutura. Em vez de semirrígido, mais rígido. Mais 12 milhões economizados na concepção das obras de artes dariam – esses dois itens – 20 milhões de reais, um custo a menos para a administração.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Talvez seja a obra mais bonita, trincheira com a Avenida Antártica. A concepção ficou excelente, um trabalho conjunto com o DNIT e SINFRA e nós RTA. Essa seria a concepção da trincheira e um viaduto na Av. Antártica.

Dados interessantes, 2.500 metros cúbicos de concreto a um custo de quase 07 milhões e meio de reais.

Eu não vou detalhar as 15 obras para não delongar o processo.

Então, a trincheira, fundação estacas, concreto pré-moldado, protendido pré-moldado, ali está o comprimento total de 680, então são dois comprimentos de 340, que são duas, está contando duas vezes, uma altura livre de vão para passagem de caminhão de mais de 7 metros de altura.

Esse é o viaduto com a MT-010 que, após a conclusão das obras de duplicação pela SINFRA, vai ficar uma interseção que vai facilitar a vida dos moradores de Cuiabá e Várzea Grande, porque vai ser tudo duplicado.

Esse viaduto tem previsão de custo de 13 milhões de reais. Um dado interessante, 616 mil quilos de aço a serem inseridos na obra.

Essa é uma apresentação em planta do viaduto da rodovia MT-010. O contorno vai passar por sobre a MT-010.

Esse é o viaduto da MT-020 e 251 que dá acesso à Chapada dos Guimarães. A Rodovia Estadual vai passar por sobre o rodoanel. Por que vai passar por sobre? Para evitar maiores serviços de terraplanagem.

Vamos passar para a próxima?

Essa é uma planta do viaduto da MT-251.

Esse é o modelo da passagem de desnível. Essa é a projeção da Avenida do CPA, seria na passagem de desnível 03.

Próximo. Uma situação em planta.

Estou apressando aqui, porque ainda temos um vídeo para assistir. Eu acho que esse vídeo vai ser muito “elucidador”. Essa seria a última obra de arte do contorno, que seria lá no Sinuelo, que é um viaduto idêntico ao primeiro. Então, a décima quinta obra e a primeira são idênticas.

Essa é uma planta do empreendimento.

Vai ser passado um vídeo e eu gostaria de agradecer a presença de todos e estamos à disposição para qualquer dúvida. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Quero registrar a presença do Presidente do CREA, Sr. João Pedro Valente, presente nesta Audiência Pública.

Já está pronto o vídeo? Vamos lá.

(UM VÍDEO É EXIBIDO.)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Como já assisti esse vídeo ontem, fica uma observação aí que só tem carro pequeno. Mas para o Brasil todo que está nos assistindo, a realidade é outra.

Vai passar por esse contorno aproximadamente dez mil veículos por dia e a maioria é de caminhões, bitrens, treminhões. Por isso, a importância dessa obra.

Conforme o técnico nos informa, a previsão para o final da obra são doze mil veículos diários, sendo sete mil caminhões de carga, treminhões, bitrens.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

É importante dizer – isso aqui o Curvo, Presidente da Câmara de Várzea Grande, me perguntou: “Vai ter dinheiro para tudo isso?”. Na verdade, hoje, a SINFRA já tem em conta cento e poucos milhões. Não é isso? Cem milhões. Então, tão logo seja licitado, o órgão tem condições de dar ordem de serviço, claro o projeto executivo será feito, porque será também licitação por RDC, mas a obra poderá também ser começada imediatamente após a licitação.

Não temos como falar em licitação, quanto tempo demora uma licitação, porque isso pode ter demandas, enfim, a disputa, mas a previsão, se possível, ainda é para este ano começar essa obra.

A ideia é lançar no mês de abril, mais sessenta dias, enfim, ter o início dessa obra ainda este ano. A conclusão, claro, a obra começando este ano já vamos buscar colocar no orçamento para o ano que vem. Mas é importante dizer que essa obra está no Avança Brasil. Portanto, é também uma das obras prioritárias do Governo Federal. As obras da BR-163, todas elas estão inclusas no Avança Brasil.

Quero, inclusive, aproveitar aqui e agradecer ao Dr. Valter e a toda diretoria do DNIT por terem também empenhado no sentido de mostrar para o Governo Federal a importância que representa essa obra para o Brasil.

Como eu disse aqui, todo volume de carga da Região Amazônica tem que passar por Cuiabá. Então, o contorno norte é que poderá dar toda essa fluidez e diminuir o número de acidentes.

Mais uma vez, eu registro aqui a importância exatamente do plano diretor das duas cidades para que não transformemos isso amanhã numa avenida com toda invasão urbana prejudicando todo um alto investimento como esse que está sendo feito.

Por isso, a nossa preocupação de ter as duas prefeituras, as duas Câmaras de Vereadores para que esse trabalho seja feito totalmente em conjunto. E aí, Presidente Curvo, vocês é que vão normatizar a Lei Municipal. Então, a responsabilidade dos Municípios é muito grande.

No futuro, está previsto o contorno sul; mas, como eu disse aqui, ainda será uma obra a ser executada em médio e longo prazo, até porque a prioridade também será a construção do asfalto, a duplicação na estrada. Tendo a realização do contorno norte, então, isso permitirá com que o contorno sul tenha a sua construção mais em longo prazo.

Pode falar, Marcelo.

O SR. MARCELO DUARTE MONTEIRO – Inclusive, senhores, eu quero reforçar aquilo que foi falado pelo Luiz Flávio, esse projeto foi feito a várias mãos, a quatro mãos, DNIT e SINFRA. Por isso, eu estou muito otimista com relação à aprovação rápida dele. O Luiz Antônio colocou os melhores técnicos à disposição, cada volume nós fomos discutindo, cada solução técnica. A nossa Consultoria, hoje, tem muita segurança que vamos conseguir rápido essa aprovação.

Por isso, a minha esperança, pela maneira como foi feito o projeto, é que rápido consigamos a aprovação.

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – E todo Ministério de Transporte, quero agradecer ao Ministro Maurício Quintella Lessa, nosso companheiro de Partido, que está à frente daquele Ministério, que também foi fundamental para manter essa obra ou para incluir essa obra no Avança Brasil, como também o contorno de Barra do Garças, que hoje, ainda, estaremos lá. Essa obra de lá também está no Avança Brasil e isso garante, então, os recursos com mais segurança para que tenhamos a conclusão das obras.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

No caso de Barra do Garças já está bastante adiantado, o que falta é uma licitação do lado de Goiás, que irá acontecer agora um trecho bem menor, aproximadamente oito quilômetros. Então, não tem obra de arte, enfim, vai ser uma licitação, digamos, e a execução com tempo bem mais curto.

Eu acho que já estamos concluindo. Como está sendo transmitido ao vivo, eu vou passar a palavra para a Deputada Janaina Riva, que é uma das proponentes da Audiência Pública.

A SR<sup>a</sup> JANAINA RIVA – Bom dia, Senador Wellington Fagundes, em seu nome eu gostaria de cumprimentar todas as autoridades presentes; em nome dos meus colegas Parlamentares Deputado Pedro Satélite e Deputado Nininho, eu gostaria de cumprimentar todos que vieram acompanhar esta Audiência Pública de extrema relevância.

Serei muito breve, eu disse agora há pouco ao Senador Wellington Fagundes que tenho um compromisso e impreterivelmente meio-dia tenho que estar no hospital, que é o horário das UTIs, então, terei que me retirar, não tem como atrasar, terei que sair daqui correndo para lá.

Eu só queria dizer, Senador, que esta Audiência Pública, quando conversamos sobre ela com Vossa Excelência, eu e o Deputado Eduardo Botelho, tem o intuito maior de ouvir a população, de esclarecer dúvidas acerca das obras que vão influenciar de forma muito direta, principalmente, a zona urbana de Cuiabá e Várzea Grande, que tem sido uma preocupação não só em âmbito municipal dos prefeitos, mas de todos nós mato-grossenses que usamos dessa trafegabilidade que vem encontrando enorme dificuldade em resolver o imbróglio do trânsito.

Então, é um avanço muito grande para Cuiabá e Várzea Grande e ao mesmo tempo é um avanço muito grande para o Estado de Mato Grosso.

Aqui ouvi várias manifestações a respeito de Cuiabá, a respeito de Várzea Grande, hoje Vossa Excelência atendeu aqui a Comissão que tratava também da BR-174, que está falando da nossa Região Norte do Estado, atendeu empresários, e alguns ainda estão aqui, do Distrito Industrial também trazendo as preocupações acerca das obras federais dentro da nossa Capital, mas quero realmente agradecer a Vossa Excelência, agradecer o Marcelo, que está representando o Governo Estadual, estão unindo forças, DNIT e Governador Estadual, mas, principalmente, Senador Wellington Fagundes, dizer que Vossa Excelência tem muita credibilidade para falar do assunto, que Mato Grosso acredita muito em Vossa Excelência, principalmente quando o assunto é infraestrutura e logística.

Todos nós sabemos que Mato Grosso é um expoente econômico, o Estado de Mato Grosso é tratado lá fora como celeiro do Brasil e o nosso gargalo é a infraestrutura e a logística.

Então, Vossa Excelência, que já foi sondado para ser inclusive Ministro do Transporte, sabe da relevância que tem Vossa Excelência para o Estado de Mato Grosso, o quanto a sua representatividade é importante para todos nós, e acho que nada mais justo do que ouvir aqueles que são diretos interessados, que são todas as pessoas que estão aqui, para podermos esclarecer o maior número de dúvidas possíveis.

Então, como terei que me ausentar, eu só queria aqui deixar um encaminhamento para que as pessoas pudessem fazer as perguntas por escrito, porque eu sei que ainda tem muitas pessoas, muitas autoridades que ainda farão uso da fala e pode não dar tempo de as pessoas fazerem suas perguntas, então, de forma mais objetiva Vossa Excelência poderá responder, porque eu acho que esse era o objetivo principal, Srs. Jorge Pires e Paulo Gasparotto, que estavam aqui agora há pouco, esclarecer realmente as dúvidas da população.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

A Audiência Pública é muito bem vinda aqui em Mato Grosso justamente porque às vezes o Governo Federal fica muito distante de nós, então, só de Vossa Excelência vir aqui e ouvir, abrir as portas, vamos dizer assim, do Senado, que trouxe toda imprensa e televisão, para nós já é de extrema e grande relevância.

Era só isso. Muito obrigada a todos e tenham uma boa Audiência Pública.  
(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Eu quero agradecer a parceria da Assembleia Legislativa em nome da Deputada Janaina Riva, que foi uma das proponentes.

Como única Parlamentar na Assembleia Legislativa também fazemos em seu nome nossa homenagem para todas as mulheres brasileiras e mato-grossenses, em especial na nossa Capital e Várzea Grande, já que o mês de março, no dia 08 de março é o Dia da Mulher.

Eu quero agora passar a palavra ao Dr. Valter Casimiro, que é Diretor-Geral do DNIT.

O nosso planejamento é encerrar meio dia, é claro que iremos abrir a palavra para as perguntas, mas fica a missão.

Eu gostaria que as duas Câmaras de Vereadores de Cuiabá e Várzea Grande já tivessem acesso ao projeto para discutir com as áreas técnicas das prefeituras para sugerir, tanto no contorno norte, como também na travessia urbana de Cuiabá e Várzea Grande, obra que ainda está sendo executado o projeto.

Como foi colocado aqui, o projeto executivo do contorno norte já está na fase de conclusão para ser colocado para a licitação, o projeto básico, o projeto executivo será feito pela empresa vencedora, ou seja, nós não temos prazo muito curto, mas também o ideal é que esse assunto já seja uma discussão.

Eu tenho exemplo de outras cidades que foram feitas obras de travessia urbana, o impacto é muito grande e às vezes se deixa de atender a população por detalhes.

Então, nós queremos fazer uma obra para atender a população, entendendo que uma obra como o contorno norte é uma obra exatamente para dar fluidez ao trânsito, não para ser invadida pelo próprio desenvolvimento urbano, que é o caso hoje da Rodovia dos Imigrantes, que tem toda dificuldade de fazer uma duplicação, que tem trecho que não tem mais espaço para isso, por isso também foi projeto o contorno sul, que é uma obra para o futuro, mas no futuro Cuiabá e Várzea Grande terão os dois contornos. Ou seja, um grande anel.

Essa sugestão que veio aqui sendo apresentada pelo Prefeito Emanuel Pinheiro, aliás, sugestão, não, a ação que já está sendo tomada é extremamente importante, assim como também outras alternativas na cidade de Várzea Grande.

Com a palavra, o Sr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA – Eu quero cumprimentar o Senador Wellington Fagundes, em nome de quem cumprimento as demais autoridades presentes na mesa, todos os nossos Parlamentares, as demais autoridades presentes, os nossos servidores do DNIT, da SINFRA, da imprensa, a população em geral.

Vou ser breve porque já expressaram o que representam esses projetos para a cidade de Cuiabá, para o escoamento da produção de Mato Grosso. Foi colocada a solução para a BR-163 no trecho Rondonópolis-Cuiabá, a ideia é que consigamos concluir toda a pavimentação até o ano que vem, 2019.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Agora há pouco vamos liberar 23 quilômetros para que possamos fazer a restauração do trecho que hoje está sendo utilizado, além disso, já apresentado o projeto do contorno norte.

Eu quero confirmar o compromisso do DNIT em priorizar essas obras do Estado de Mato Grosso. Sabemos da importância que a logística tem para o Estado, para que possamos ter uma logística compatível com a produção do Estado e colocar o nosso País em grau de competitividade com todo o resto do mundo. Então, é um compromisso do DNIT adequar a infraestrutura do Estado para que possamos dar a infraestrutura logística compatível com o Estado.

Foi colocado aqui também pela Deputada Janaina Riva o acerto que o DNIT fez com a SINFRA a respeito do convênio para a execução do PBAI, Projeto Básico Ambiental Indígena, na BR-174, para que possamos garantir, o mais rápido possível, a execução também do licenciamento ambiental e das obras da BR-174... (PALMAS)... é um compromisso do DNIT também para poder agilizar esse processo.

No mais, coloco todo o corpo técnico do DNIT à disposição do Estado para que possamos dar andamento, o mais rápido possível, nas obras do Estado de Mato Grosso.

Muito obrigado! Deus abençoe a todos! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Dada a importância da presença do Sr. Valter aqui, ele foi econômico nas palavras, mas importante no conteúdo e é importante que fique aberta à plateia alguma pergunta que queiram fazer. Gostaria de pedir um microfone para a plateia, o Jorge Pires já pediu.

Nós temos ainda inscrito o Deputado Pedro Satélite, Deputado Nininho, o Senador José Medeiros e o Vereador Chico Curvo, o qual não está na lista aqui.

Com a palavra, o Sr. Jorge Pires.

O SR. JORGE ANTÔNIO PIRES DE MIRANDA – O meu nome é Jorge Pires, sou Presidente do Sindicato Rural de Cuiabá, aqui eu represento a Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso-FAMATO, não vi nenhum dos representantes do sindicato aqui; também Associação dos Criadores de Mato Grosso-ACRIMAT, como Ex-Presidente.

Eu cumprimento o Senador Wellington Fagundes e o Diretor Geral do DNIT, em seus nomes toda a mesa que está hoje conosco em Mato Grosso.

Senador, eu quero tornar público a questão de vir aqui, a convite do Luiz Antônio e do Orlando Fanaia, porque foi tratado o assunto da 174. Esse é um assunto que nos traz; eu sei do trabalho que o senhor tem feito lá, o próprio DNIT e o Governo do Estado, mas é uma questão que tem levado muito sofrimento àquela população da Região Noroeste do Estado. Vejam bem, são aproximadamente 340 a 350 quilômetros de pavimentação.

Essa obra, nós temos um convênio do DNIT com o Governo do Estado, assinado há três anos e meio, quatro anos. A obra está licitada, temos projeto pronto e por uma questão de credibilidade dos órgãos Governamentais com os índios, estamos hoje se arrastando e esse desenvolvimento para nós é muito importante.

É muito importante para as pessoas que lá vivem e que precisam de um atendimento hospitalar melhor, precisam sair e não podem sair. É muito importante para quem produz neste País e não tem para quem vender, porque não tem como escoar, e temos coisas difíceis, que se chamam convênio, orçamento e projeto.

O que nós precisamos é nivelar as questões e falar bem claro para todos aqui presentes, que o que está se precisando é gestão, em cima desta questão dessa obra tão importante

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

para Mato Grosso. Só quem vive em Colniza, Juruena e Aripuanã sabe das dificuldades que tem os produtores e a população que lá vive. No lugar onde nós temos recursos e projetos, falta um entendimento de credibilidade com as lideranças indígenas, e assim só nos resta lamentar.

Dizer que o que falta é essa credibilidade, que nós, da outra parte, temos feito a nossa parte, que é cumprindo com nosso compromisso de pagamento de impostos todos os meses, com os pagamentos das taxas, aguardando um entendimento do Governo com as comunidades indígenas e está fora da nossa mão, Senador Wellington, é aquilo que o senhor disse no início, nós da porteira para dentro produzimos, somos referência, mas precisamos que o Governo Federal e o Estadual façam a sua parte.

Porque essa parte de colocar de pé esse projeto em parte construtivo, gostaria de deixar aqui, o sentimento de todo o setor produtivo daquela região, que há quatro anos aguarda por essa obra, se fosse questão de orçamento, questão de projeto, tudo bem. Mas é uma questão de entendimento e de credibilidade para resolver o problema.

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Doutor Valter Casimiro.

(PALMAS)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA – Como foi colocado aqui, essa obra está sendo executada via convênio com o Estado, ficou acordado na reunião para que possa agilizar o processo e isso foi por meio de uma negociação com o Ministério Público, e as lideranças indígenas junto com a FUNAI. O DNIT faria um convênio garantindo o repasse e recurso para que o Estado pudesse executar o plano básico ambiental indígena, que é uma exigência legal.

Isso tem que ser cumprido dentro da legislação para poder cumprir com as condicionantes ambientais, e o DNIT prontamente concordou em fazer esse convênio para que o Ministério Público e os indígenas tenham segurança de que o recurso já estaria assegurado para poderem fazer os cumprimentos destas condicionantes, o DNIT já se manifestou para poder executar este convênio o mais rápido possível, e mandar a documentação ao DNIT para assinarmos, e deste modo conseguir a licença necessária para poder iniciar a licitação e a obra.

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Dr. Marcelo, Secretário de Infraestrutura.

O SR. MARCELO DUARTE MONTEIRO – Jorge, quero dizer o seguinte: nós temos um problema e eu fico feliz em estar numa Audiência Pública do Senado para tratar disso com dois Senadores, quero cumprimentar o Senador José Medeiros aqui também.

Mas não é um problema da BR-174, 080, 242 e 158, essa questão do licenciamento indígena. Então, temos que encarar uma questão que está atrasando o Brasil, Vossa Excelência bem disse, temos projetos, licitação, convênio, vontade política, temos uma demanda que é indiscutível não só econômica, mas principalmente social naquela região.

Agora, não adianta ficar empurrando um para outro, temos essa situação do País que está travando o Brasil, que são esses licenciamentos na parte indígena, temos aqui em Mato Grosso praticamente 1.100 quilômetros de rodovias federais sem pavimento, todas com situação ambiental emperrada por conta da situação indígena.

Então, temos que encarar essa questão, de repente com um seminário para tratar disso. A FUNAI não pode achar que isso é normal, temos a BR-158, o contorno, o contorno do contorno e as coisas não saem do lugar; a BR-242 temos que ficar pedindo, pelo amor de Deus! Para

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

desmembrar o trecho que é de Querência, que é o primeiro trecho para desmembrar e conseguir fazer fora da área de influência indígena.

Nós temos um problema sério e temos que encarar esse problema, não é falta de gestão, não é falta de vontade, temos uma Frente Parlamentar que está atuando fortemente nesse assunto, agora, estamos esbarrando em questões maiores, nacionais que precisam ser discutidas.

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Quero inclusive convidar a todos, terminando aqui, está previsto ao meio dia irmos a BR-163 e 364 para exatamente liberar essa parte nova de concreto que já está pronta, liberar não, inaugurar. Faço questão de dizer isso, porque é um trecho apenas de estrada, mas é importante que todos possam estar lá para conhecer, inclusive a obra; a tecnologia que está sendo feita, às 14h. Saindo daqui mediamente para lá.

Quero convidar o Senador José Medeiros, só para eu fazer um *pit stop*, Vossa Excelência preside aqui a mesa. Está na sequência o Senador e o Deputado Pedro Satélite.  
(O SR. SENADOR JOSÉ MEDEIROS ASSUME A PRESIDÊNCIA ÀS 11H46MIN.)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ MEDEIROS) – Quebrar todos os protocolos do Regimento do Senado, presidir a mesa de camiseta.

Com a palavra, o Deputado Pedro Satélite.

O SR. PEDRO SATÉLITE – Bom dia a todos

Cumprimento a mesa em nome do Senador Wellington Fagundes, do Senador José Medeiros, do Secretário de Infraestrutura, Marcelo Duarte; dos colegas Deputados Estaduais e Federais; e a população e quem nos assiste pela *TV Assembleia*.

É bom que se faça um breve registro sobre a BR-163, Senador José Medeiros. A BR-163 foi construída pelo glorioso Exército Brasileiro nos anos 70. Nos anos 80, milhares de brasileiros de todas as partes do Brasil migraram para Cuiabá, para Mato Grosso. Hoje, Mato Grosso é o celeiro do Brasil e por que não dizer do mundo? E fala-se tanto na BR-163 desde aquela época.

A BR-163 nasce no Rio Grande do Sul e termina em Porto de Santarém. É bom registrar que depois do Exército Brasileiro, que já construiu, tivemos centenas de Audiências Públicas, todas elas produtivas, em que falávamos primeiro em asfaltar Cuiabá-Sinop, depois de Sinop a Santarém, hoje estamos falando em duplicar de Cuiabá a Rondonópolis e já está sendo duplicado.

E quero ressaltar também, para que conste nos registros, as pessoas que tiveram a importância no andamento da Cuiabá-Santarém. Ainda, no Governo Júlio Campos, pavimentou-se quinhentos quilômetros de Cuiabá a Sinop, posteriormente, no Governo Blairo Maggi, tivemos por meio do Diretor Luiz Antônio Pagot... Temos muita sorte com Luiz Antônio, hoje temos Luiz Antônio Garcia. O Diretor Luiz Antônio Pagot, à época, falou: “Deputado, não tem nenhum projeto de Cuiabá a Santarém.” E nós sonhávamos em asfaltar de Sinop a Santarém.

O Pagot foi lá, fez projeto, e chegamos a Santarém. Hoje estamos discutindo o rodoanel na travessia de Cuiabá a Várzea Grande. Muito importante isso! É bom porque quem nos assiste pela *TV Assembleia*, *TV Senado*... Essa Audiência Pública está sendo transmitida para o Brasil inteiro. Agora há pouco o Padre Clécio me ligava de Horizontina, no Rio Grande do Sul: “Olha, Deputado, estamos de olho no que vocês estão falando, inclusive, fale alguma coisa de que o pessoal está reclamando sobre a Rota Oeste”, já foi citada aqui.

Realmente, tem que ser corrigido nos editais que vocês licitam, na concessão tem que ter critérios, mas assim mesmo quero registrar o lado positivo também. Eu que já levei quinze dias em uma comitiva que nós fizemos de Cuiabá a Santarém de carro, era tudo estrada de chão,

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Vereador Dilemário. De Cuiabá para Sinop, eu levei dez dias e dez noites na boleia de um ônibus. Esse final de semana, eu fiz em seis horas. Eu gastei, eu fiz a conta, eu economizei em torno de 14 reais só de combustível. Eu economizei sete litros de combustível de Sinop para Cuiabá, mesmo com toda essa confusão.

Vejam bem a importância também da privatização. Haja vista que tem que ser feito um trabalho sério, a concessionária tem que trabalhar com respeito, como foi falado aqui. Diante disso, também, as vidas que nós já salvamos depois dessa concessão.

Então, quero dizer dessa importância. E, hoje, mais do que nunca, Secretário Marcelo Duarte, estamos discutindo numa Audiência Pública essa travessia do rodoanel, uma parceria entre DNIT, Governo do Estado e, com certeza, envolve também as duas Prefeituras e a população desses dois Municípios e o Estado de Mato Grosso. E ficamos muito felizes quando Mato Grosso hoje é destaque em nível nacional como o celeiro, como o maior produtor de grãos, e é verdade isso. Então temos que ter, sim, uma infraestrutura melhor.

Quero aproveitar, finalizando a minha fala, e dizer que a importância desse rodoanel não se discute, tem que ser feito, mas a preocupação também da continuidade de Sinop a Miritituba. Do contrário não serão 12 mil caminhões, Luiz Antônio, que passarão por aqui, serão vinte e cinco. Porque hoje o agronegócio chegou a Sinop, chegou à divisa do Estado de Mato Grosso, do Pará; e nós, lá em Guarantã do Norte, estamos a mil quilômetros do Porto Miritituba. E aqui, em Cuiabá, nós estamos a dois mil quilômetros, praticamente, do Porto de Santos, em Paranaguá.

Então, a importância da BR-163 ir para um lado e para outro. Tem que ser discutido, ter essa preocupação, porque daqui a pouco nem duplicar daqui a Rondonópolis não resolverá mais. Para desafogar realmente esse tráfego, é esse eixo Cuiabá a Santarém. Naqueles anos, em 1990, nós chegamos a esta Casa, o Senador Wellington se elegeu Deputado Federal também. Quando falava da BR-163, virava chacota, todo mundo dava risada, “o que esse gaúcho vem aqui falar BR-163”. Eu sempre falava que para viabilizar economicamente o Estado de Mato Grosso... Sem uma logística, sem ter onde escoar a produção, nós estaríamos virados de costa para o Brasil.

Hoje o Norte do Estado está de frente, nós estamos com uma logística bem melhor lá no Extremo Norte de Mato Grosso, Sinop, Peixoto, Matupá e Guarantã, nós estamos apenas a mil quilômetros do Porto de Santarém e a 700 de Miritituba.

Portanto, eu quero parabenizar todos, especialmente, o Congresso Nacional, Senadores Medeiros e Wellington Fagundes, por dar esta oportunidade para a população. A quem nos assiste pela *TV Assembleia* e *TV Senado* é mostrado que Mato Grosso é esse potencial que estamos mostrando aqui.

Foi muito difícil e aí cada Governo teve a contribuição, todos os governantes que passaram fizeram a sua parte. E cabe agora, com toda essa dificuldade que o País está vivendo, ao Governo do Estado e ao Governo Federal que façam a sua parte também para que possamos viabilizar economicamente o nosso Estado. Com certeza, Cuiabá e Várzea Grande, nós sabemos da dificuldade e ouvimos hoje aqui o desabafo do Ex-Governador Jayme Campos quando falava sobre a dificuldade que está enfrentando em Várzea Grande.

Portanto, parabéns! Continuamos acreditando e não vamos acreditar em milagres. O bom seria duplicar, duplicar Cuiabá-Sinop rapidamente, Sinop não sei para onde, mas temos que

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

ser realistas, ver o que é possível e o que pode ser feito, não adianta sonhar. Sonhar é preciso, mas sonhar com a realidade, não vendendo aquilo que é impossível acontecer.

Eu defendo aqui que se faça essas Audiências Públicas, irei requerer ao Presidente da Assembleia Legislativa Eduardo Botelho, já convido também o Diretor-Geral do DNIT, Sr. Valter, para que possa participar lá nos Municípios de Peixoto e Matupá para que façamos uma Audiência Pública também deste nível para discutirmos a questão das travessias de Itaúba, Santa Helena, Terra Nova, Peixoto, Matupá e Guarantã, e a continuidade também da conclusão desse trecho de Sinop a Miritituba. Eu repito novamente, Marcelo: daqui a pouco precisará não duplicar, mas quadruplicar daqui a Rondonópolis.

Aproveitando, deixo aqui para que possamos exportar essa produção, pelo menos, de Nobres para frente, levar por meio do Porto de Miritituba, porque já chega o que vem de outros Estados e aqui nesta região exportando, via Rondonópolis, Paranaguá e Santos.

Muito obrigado. Que Deus abençoe a todos. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ MEDEIROS) – Muito obrigado, Deputado Pedro Satélite.

Com a palavra, o nobre Deputado Nininho. Aqui em Mato Grosso ele é conhecido como Nininho, e para o Brasil que nos assiste é Ondanir Bortolini.

O SR. NININHO – Bom dia a todos e a todas!

Eu quero cumprimentar o nosso Senador José Medeiros, que ora está conduzindo esta Audiência Pública; quero cumprimentar o Sr. Valter Casimiro; cumprimentar o companheiro do nosso Estado, nosso amigo Luiz Antônio Garcia e o nosso amigo Orlando Fanaia, Diretor do DNIT, Superintendente, em nome do qual cumprimento toda a equipe do DNIT; eu quero, em nome do Secretário Marcelo Duarte, e do Secretário Adjunto Diogo, cumprimentar toda a equipe da SINFRA e da RTA, que fizeram esse brilhante trabalho em quatro mãos com o DNIT, que ora foi apresentado a toda a população do nosso Estado.

Quero cumprimentar o meu amigo, Deputado Pedro Satélite, e em nome dele cumprimento todos os demais Deputados que passaram por esta Audiência Pública; cumprimento e parabeno o nosso Presidente, Deputado Eduardo Botelho, a Deputada Janaina Riva, que requereram esta Audiência Pública em conjunto com o Senado Federal; quero cumprimentar o nosso Presidente da Câmara da nossa Capital, Justino Malheiros, e em nome dele cumprimento todos os demais Vereadores presentes de todo o nosso Estado de Mato Grosso; quero cumprimentar também a plateia, em nome do nosso amigo Presidente do SICOOB, Sr. Alexandre e Sr. Edgar, que se fazem presentes; eu quero cumprimentar, que ora está dando entrevista, o nosso Senador Wellington Fagundes e ressaltar o brilhante trabalho que ele tem feito ao longo de toda a sua estada, representando o nosso Estado como Deputado, hoje como Senador lá em Brasília, e dedicado o seu tempo, com certeza, focado mais na infraestrutura do nosso Estado.

E com certeza, o resultado desses trabalhos tem vindo do empenho que o Senador tem feito lá em Brasília. Então, quero parabenizar o nosso Senador, toda a sua equipe que tem feito esse brilhante trabalho, trazendo infraestrutura para o nosso Estado.

Eu não poderia deixar de parabenizar o nosso Superintendente Orlando Fanaia, Luiz Antônio e todos do DNIT, pela iniciativa de substituir o pavimento de CBUQ pelo pavimento rígido nesse projeto. E quero parabenizar, em nome do Diretor-Presidente da Empresa Sanches Tripoloni, Sr. Paulo, o belo trabalho que tem feito aqui em nosso Estado. Todas as suas obras

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

realmente têm andado em um ritmo bem acelerado, mantendo um padrão de qualidade que é invejável.

Eu quero parabenizar o DNIT, parabenizar o Marcelo, que opinaram por esse pavimento rígido. Com certeza, esse é o caminho, não tem mais como ser outro modelo de rodovia a não ser com pavimento rígido para aguentar o transporte dessas carretas.

Temos que lembrar, Sr. Luiz Antônio, que graças a essa não conclusão, está ainda em fase de conclusão, a rodovia Cuiabá/Santarém... Se não fosse essa rodovia que hoje escoo de oitocentas a mil carretas por dia, subindo a Santarém, hoje seria intrafegável essa rodovia, esse gargalo de Cuiabá a Rondonópolis, com certeza. Essa rodovia já está ajudando a desafogar. Eu vim hoje, de carro, de Rondonópolis, realmente é insustentável para quem trafega nessa rodovia. É um absurdo o tanto de caminhão, de carretas, e essa obra, graças a Deus, está chegando ao final. Com certeza, para o próximo ano vai ficar pouca coisa para estar totalmente duplicada.

Eu quero parabenizar todos pelo empenho, pela luta, parabenizar a Secretaria de Estado e o DNIT por desenvolverem todos esses trabalhos em nosso Estado.

Eu iria cobrar as obras da BR-174, mas o nosso companheiro Jorge Pires já citou a importância da conclusão dessa rodovia como já foi colocado.

Eu quero pedir ao Senador José Medeiros e ao Senador Wellington Fagundes que convoquem a Bancada Federal para irem até o Presidente da FUNAI para sensibilizá-lo, concluirmos esse projeto, aprovarmos esse projeto ambiental e termos obra nessa rodovia tão esperada. É uma rodovia que está emperrando o desenvolvimento de toda uma região com potencial muito grande para produzir alimento para o nosso País, para o mundo, mas infelizmente, em função da rodovia, ele é muito prejudicado hoje.

Mais uma vez eu quero parabenizar o Senador Wellington Fagundes e os Deputados Eduardo Botelho e Janaina Riva, toda a equipe do DNIT e da SINFRÁ, em nome do Marcelo, que fizeram e estão representando este brilhante trabalho. Quero dizer que, com certeza, na nossa Capital, o tráfego será outro, após a conclusão dessa rodovia.

Nós temos um projeto que estamos trabalhando, Luiz Antônio, que é sair na Avenida dos Trabalhadores e ligar nossa querida Chapada dos Guimarães, margeando o linhão da usina do Rio do Casca, encurtando em mais de 30km. O Governador já pediu para o Secretário Marcelo acelerar o projeto e, com certeza, em curto prazo, vamos trabalhar essa tão importante obra para toda a Baixada Cuiabana, para a Região Sul, para o Araguaia que usa muito o acesso à Capital, chegando por essa rota alternativa da MT-030.

Muito obrigado. Que deus abençoe todos os presentes! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ MEDEIROS) – Muito obrigado, Deputado Nininho. E dentro desse tema que Vossa Excelência falou, estará inclusive aqui presente o Ministro do Meio Ambiente, se não me engano, ainda neste mês, na semana que vem, e será uma oportunidade interessante para tratarmos de alguns temas.

E agora eu devolvo a palavra para o nosso Presidente da mesa, Senador Wellington Fagundes.

(O SR. SENADOR WELLINGTON FAGUNDES REASSUME A DIREÇÃO DOS TRABALHOS ÀS 12H02MIN.)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Podemos depois fazer uma reunião específica, e nesse caso creio que seria melhor fazer isso em Brasília. Porque poderiam

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

as lideranças daqui irem lá para fazermos em um tempo mais curto. Mas eu quero passar a palavra ao Senador José Medeiros.

O SR. JOSÉ MEDEIROS – Já que estamos no assunto, eu tenho, inclusive, algumas sugestões. Eu venho do Nordeste, e os nordestinos gostam às vezes de se expressar, em termos de... usando paródias, repentes, e eu me lembro de um que meu pai falava sempre: “eu não sou inteligente, mas não gosto de indecência, tem tantos burros mandando em homens de inteligência, que eu começo a pensar que a burrice é uma ciência”. E por que eu digo isso? Porque nós ouvimos aqui muito bem o Dr. Valter, e eu estou cansado de ver em Brasília a mesma linha: temos um orçamento para construir uma rodovia, temos tudo pronto, a população necessitando, e a rodovia não sai.

E não sai por quê? Porque o “fulano de tal” resolveu cumprir as filigranas das leis e dos regulamentos, não sei o que e não pode colocar a rodovia lá. No caso do IBAMA, não é mais de sensibilizar ninguém do IBAMA; no caso da FUNAI, não é mais o caso de sensibilizar o Presidente da FUNAI. Os dois órgãos precisam urgentemente, primeiro, de ser dedetizado, me permitam essa palavra, é desratizar, é tirar toda aquela podridão ideológica que tem lá dentro desses órgãos; e, segundo, esses dois Presidentes precisam ser demitidos sumariamente, imediatamente, e se o Presidente Temer quisesse fazer uma graça com Mato Grosso, por exemplo, os demitiam em praça pública, dizendo assim “fora” igual o programa do Donald Trump, “você estão demitidos, fora”, igual o Roberto Justus fazia, os dois, e não estou jogando para galera não.

Eu contarei uma pequena história, bem rápida. O Dr. Luiz Antônio e o Dr. Valter me desmintam, por favor, se eu mentir aqui.

Mato Grosso tem a BR-242, como foi dito aqui, assim como a 174 tem convênio, essa BR já era para estar pronta há bastante tempo. Foi feito um acordo entre o DNIT e Mato Grosso, nos quais o licenciamento ambiental ia ser feito pelo Estado e foi feito, EIA/RIMA, papel, foi tudo. Depois de pronto, o Ministério Público veio e falou: “Opa! Espera aí, não pode não, não pode começar a obra, não”. O DNIT já com dinheiro, com tudo pronto, projeto pronto, “isso tem que ser o IBAMA”. O DNIT entrou na Justiça, já ficou perdendo tempo, poderia estar fazendo a obra, entrou na Justiça e ganhou.

A Justiça falou: “não, se já foi feito pelo de Mato Grosso, porque... vai tocar a obra”. Sai de lá dos quintos dos infernos, me perdoem as palavras, mas é a irritação mesmo, sai lá dos quintos dos infernos, o IBAMA que não tinha nada ver com a história, está lá quieto no canto dele, a pendenga era entre o Ministério Público e o DNIT, o IBAMA entra no polo ativo da questão e diz: “não, tem que ser nós”. Eu não sei se é mistura de vaidade com burocracia, mas eu sei que é de irritar. Sabem por quê? Porque as pessoas estão lá atoladas, estão lá morrendo nas rodovias que poderiam estar prontas. Não entrou, aí emperra, a história é essa.

Veio o órgão da Advocacia Geral da União, e sabiamente disse: “DNIT órgão do governo, IBAMA órgão do governo, os dois brigando? Retira essa ação” e sabiamente retiraram. Chamou no acordo da lei, chama o DNIT junto, o IBAMA falou: “não, mas somos nós que...”, aí falou: “não vocês vão tocar a obra, não tem problema, como órgão federal vão tocar a obra. Aproveita-se o que já foi feito de documentação ambiental pelo Estado de Mato Grosso e vocês farão o licenciamento da obra”. E aí, ladinamente, sordidamente, eles começaram dizendo: “mas o DNIT precisa trazer alguns documentos para fazer uma adequação e tal...”. E o DNIT, querendo fazer a obra falou: “o que?” E, por favor, no momento em que eu mentir aqui, o senhor me desminta

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

em rede nacional. Porque isso aqui está para o Brasil inteiro, estou pedindo a cabeça do Presidente da FUNAI e da Presidente do IBAMA, ao vivo na *TV Senado*, Presidente Michel Temer.

Então, o que acontece? O DNIT disse o seguinte: “Tudo bem, fazemos a adequação, o que precisa?” E aí começaram: “Precisa de papel tal...”. Um mês para dar resposta. “Precisa do papel tal...”. Dois meses para dar resposta. E com isso foi passando o tempo e lá se vão quase oito anos. E agora chegou o IBAMA lá, e aí é onde está a minha irritação, estava toda a Bancada... O Senador Wellington Fagundes não pode estar presente, porque ele estava viajando, mas eu creio que se Vossa Excelência estivesse lá, era perigoso ter tido um enfarte.

E simplesmente o IBAMA chega agora e fala: “Essa obra não vai sair. Não vai sair sabem por quê? Porque aquele negócio do licenciamento de Mato Grosso não vale mais nada, porque passou o tempo e venceu”. Agora é conosco. Então, o DNIT: EIA/RIMA, tudo de novo! E isso significa sabe o que? Estudos, dinheiro, papel, tempo jogado fora e talvez mais cinco ou seis anos. Dá para sustentar um negócio desse? Esse é só um caso da BR-242, se puxar a língua deles ali, provavelmente tem vários casos no Brasil.

E cito de cara a BR-319 no Norte do País. A rodovia já existe, precisava fazer um conserto na rodovia e um alargamento. O DNIT começou a fazer e foi multado pelo IBAMA. Foi multado. Que diabo de órgão é esse do próprio Estado que considera o DNIT e o País como um empreendedor, como se o país estivesse como um empreendedor e dá-lhe burocracia, dá-lhe burocracia.

Eu era criança e o Senador Wellington Fagundes já mexia com algumas rodovias, eu já estou com cinquenta anos, e as rodovias ainda não saíram, e por culpa de quem? Por causa... Se uma rodovia passar a quarenta, cinquenta quilômetros de uma aldeia indígena, vão falar: “Precisa do componente indígena, de não sei o que, não sei o que...”. Tudo bem! Se precisa, precisa. Mas, por favor, libera! Sabe quantas licenças de rodovia de obras que tem na FUNAI parada debaixo da cadeira do General, quase quatro mil. Três mil e pouco.

Esses dias eu levei a Comissão da BR-174 lá, o pessoal falou: “olha, precisamos de uma audiência com o DNIT e com o Presidente da FUNAI”. Eu falei: esquece! Eu vou levar vocês num pessoal lá que não é da banda podre. Por quê? Porque esse pessoal quer emperrar. E mais, eu falo aqui também, então quem estiver gravando aí. Na FUNAI, tem gente criando dificuldade para vender facilidade. Sabem por quê? Porque até os antropólogos, e na Constituição nossa, em todo ordenamento jurídico nosso, temos um negócio chamado “princípio da impessoalidade”. Então, não posso chegar lá, “eu quero contratar”, eu olho para o Luiz Antônio e falo assim: “o Dr. Luiz Antônio é lá de Mato Grosso, neto do ex-Governador Garcia Neto e tal, ele que vai fazer esse laudo aqui para mim”.

Eu não posso como gestor público. Eu não posso. E nem ele pode contratar um assim. Mas quando se trata de licenciamento indígena pode. Sabem por quê? O DNIT poderia muito bem mandar qualquer antropólogo lá, pelo princípio da impessoalidade. Mas não pode. Sabem por quê? Assim, poderia fazer licitação, poderia contratar uma empresa lá. Não pode porque quando mandam os nomes chega lá na FUNAI eles falam o seguinte: “olha, esses nomes aqui nós precisamos aprovar, ver se as etnias indígenas aprovam os nomes”. Aí vai chegar lá para o índio na aldeia e fala: “olha, aqui tem os nomes, mas esse não presta, tem que ser esse daqui”. Então, só põe o que eles querem. E dá-lhe dinheiro. E dá-lhe dinheiro e, mais, aquele sujeito vai travar tudo lá e vira um inferno.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Então, ficaremos aqui o resto da vida fazendo audiência, o Senador Wellington Fagundes ficará velhinho de bengala e muitas obras não conseguirá ver sair. Porque tem um aparelhamento. Entrou duzentas e poucas pessoas, Senador Wellington Fagundes, lá na FUNAI agora. Sabe o que fizeram? Tem até lobista dando aula para esses novos contratados da FUNAI. Para quê? Para catequisar, para colocar na mesma religião, para ensinar ser travador de obra. Aí não tem DNIT que funcione, não tem País que funcione, não tem Estado que se desenvolva.

Essa é a minha discussão que tenho feito ali.

Eu não me reúno mais com esperança nenhuma com presidente de IBAMA, porque ela é uma religiosa. Eu respeito a religião, mas acho que a religião tem que ser na igreja, vai ser mulçumano, vai ser cristão, vai ser qualquer religião, mas não no órgão público. Porque estamos todos aqui: funcionários públicos, produtores, classe política, travados. Por quê? Porque tudo que discutimos aqui, muito bonito, eu estou vendo ali, mas vai chegar um técnico lá e vai olhar e falar: “Ah, não, mas tem uma caixa de abelha lá não sei onde. Isso aqui vamos precisar de uns 6 meses para poder contornar e não sei o que...”. E dá-lhe projeto! É o que está funcionando, hoje! A BR-242 não saiu! Aqui foi falado pelo Secretário Marcelo, a 158, contorno do contorno do contorno e no meio disso fica uma festa para fazer corrupção, porque é só travar. E como a população está no desespero é só colher: cria dificuldade e vende facilidade.

Encerrando, Senador Wellington Fagundes, eu quero lhe parabenizar, mais uma vez, por essa resiliência.

Porque, na verdade, gente, dizem que os arroubos da juventude, às vezes, nos fazem perder a paciência. Esses dias eu perdi a paciência na mesa do Ministro Marun com a Presidente do IBAMA.

O Dr. Luiz Antônio estava discorrendo sobre essa história que contei aqui e eu estou vendo o semblante dissimulado, o semblante da malandragem da Presidente do IBAMA.

Eu trabalhei 23 anos, pessoal, prendendo malandro. Se há uma coisa que nós aprendemos é fechar os ouvidos para o que o malandro fala. Observe a linguagem corporal, porque o corpo trai, o rosto, o jeito de cruzar, o jeito que ficar na cadeira, dependendo da hora o sujeito fica coçando a mão... A Presidente do IBAMA chegou lá e quando o Luiz Antônio começou a falar já vi que ela começou a se coçar toda na cadeira, mexe para lá, mexe para cá, o Presidente dando a dica, todo mundo querendo achar uma saída: “ah, mas não pode, porque é o Ministério Público, não sei o que...”. Eu estou vendo só criarem dificuldades.

Quando esse daqui foi desmontando todo negócio, eu já vi que ela quase perdeu, quase avançou em cima dele. Aí eu perdi a estribeira. É lógico que se eu fosse tarimbado como o Senador Wellington Fagundes seria elegante com a dama. O próprio Ministro: “Mas, Medeiros, é uma mulher!”. Eu falei: Não! Não se trata de gênero! Trata-se de alguém enrolando o nosso Estado, enrolando o País, a troco de quê? De nada! “Porque eu conheço a lei, porque não sei o que”. Eu falei: lei? Lei para travar? A lei foi feita para regular as ações, mas não para travar um País.

Então, essa é a grande discussão que temos feito lá.

Depois me falou: “Ah, acho que você foi meio deselegante com a, vieram me falar, Presidente do IBAMA”. Deselegante? Pelo o que essa mulher fez, ela tinha que sair algemada de lá. Se tivéssemos um País que olhasse esse tipo de ação, a pessoa teria que ser algemada. Sabem por quê? Eu não estou exagerando, não! Vai ver quantas pessoas morreram nessa BR-163! Eu trabalhei 23 anos, mas o Senador Wellington Fagundes que mexe com essa questão sabe muito mais; o Luiz Antônio tem os números lá, e o Dr. Walter, também.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

O Deputado Pedro Satélite que chegou aqui na época que se abriu essas estradas na picada sabe o tanto de gente que morreu. Sabe para quê? Para um técnico ficar lá se deliciando: “Ai tem uma portaria aqui que trava”. E mais, não é lei, não! É legislação infralegal. Esses órgãos IBAMA e FUNAI, hoje, têm mais poder que o Senado Federal e que a Câmara dos Deputados. Sabe por quê? Não importa o que votamos lá eles sempre fazem uma portaria infralegal e vão reger por ela, pela lei que eles colocarem.

Querem ver uma coisa, tem uma portaria lá, Senador Wellington Fagundes, que autoriza queimar qualquer bem sem processo, sem nada. O fiscal olhou, não gostou da sua cara e quisera tocar fogo no seu bem, ele vai tocar fogo. Basta ele dizer que estava em terras indígenas ou que estava colocando...

Que legislação é essa? “Ah, era um decreto que autorizava”, batia lá e era uma portaria. E isso está valendo! E queimam aqui, em Colniza; queima aqui, em Mato Grosso, que é uma maravilha. Então, pegou lá queima lá na hora. Eu falei: acontece que eu, também, trabalhei – como eu disse – 23 anos pegando carga de cocaína em cima do caminhão e você não queimava o caminhão, não.

Então, o que ocorre? Aqui... Quem trabalha no Estado de Mato Grosso tem menos valor do que um traficante de cocaína, porque o traficante de cocaína quando pega o bem dele vai ter direito, Sr. Luiz Antônio, Deputado Pedro Satélite, ao contraditório, ao princípio do contraditório, aos princípios, recurso, recurso e, provavelmente, aquele bem, ainda, será recuperado. Mas se você tiver trabalhando ali e o cara desconfiar, ele vai tocar fogo no seu caminhão. Eu ouvi uma história como essa agora lá.

E, agora, encerrando mesmo, Senador Wellington Fagundes, o sujeito comprou uma Volvo... É de chorar! Ele tem um manejo. Ele falou: “Senador, talvez, um dos poucos manejos de madeira que está legalizado no Estado”. Aí ele foi comprou um caminhão, porque não estava dando conta de pagar o frete.

Senador Wellington Fagundes, ele vendeu tudo o que tinha, comprou o caminhão e foi mostrar para uns amigos o manejo dele todo orgulhoso. Como tinha vendido até o carro, ele foi de caminhão e deixou aquela beleza. Disse que é uma baita de uma Volvo, aquela Volvo linda, custa uns 600 mil um veículo desses. E ele deixou lá. Quando ele voltou disse que não acreditou. Estava só a coivara! Ele falou: “Vocês estão malucos? O que vocês fizeram?” Eles falaram: “É que a gente achou que você estava pegando madeira na terra indígena”. A gente achou! Como que você toca fogo em 600 mil reais de patrimônio... Eu falei: Não, só pode ser mentira. O cara falou: “Não, Senador, é verdade o que ele está falando”.

Então, por quê? É muito fácil chegar a Mato Grosso e bagunçar, chutar a porta. Eu falei para ela. Porque vocês não vão fazer isso em Copacabana, lá no Leblon, não vão fazer isso na Avenida Paulista? Muito fácil chegar por aqui e com a legislação precária, infralegal. Então, isso é de irritar.

Por isso eu digo que tive a honra de ser nomeado, agora, Coordenador da nossa Bancada e tem uma coisa: nós vamos falar grosso com os esses pilantras. Desculpe a palavra, mas é pilantragem o que estão fazendo. Nós vamos para cima disso, porque não vão nos tratar dessa forma, não.

A parte legal, a parte da boa-fé já está sendo feita. O Senador Wellington Fagundes faz reuniões, faz reuniões, faz reuniões e eu já vi muitas pessoas dizerem, inclusive, eu quando era da Oposição falava: o Wellington só fala, não sai nada. E agora estou vendo porque não sai.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Senador, muito obrigado!

Eu quero dizer ao DNIT que nos Municípios... Não adianta! Vocês não estarão mais sujos com esses órgãos do que já estão, porque eles odeiam o DNIT. Por quê? O DNIT quer fazer e eles não querem deixar fazer. Então, já demoniza.

Inclusive, fui eu quem desancou a Presidente do IBAMA e já inventaram uma fofoca lá no Planalto que foi o Dr. Luiz Antônio, Senador Wellington Fagundes. Então, tem que salvá-lo lá, porque dizem que foi ele quem desrespeitou a mulher. Não, fui eu! Aí disseram: “Não era bom retratar em nome do Estado?”. Eu falei: retratar, não senhor! Quem tem que retratar é eles com o nosso Estado.

Dito isto, peço vênica pelo desabafo, mas é irritante o que temos visto e, também, não fui ali para ser bonzinho e nem arrumar amigos. Eu fui lá para defender este Estado. É o que nós estamos fazendo, o que a nossa Bancada está fazendo, porque não sou só eu. Todos já estão irritados com isso.

Eu quero cumprimentar, eu troquei, o Presidente do DNIT, que tem sido muito parceiro, tem vindo constantemente, Dr. Luiz Antônio; Deputado Pedro Satélite; Senador Wellington Fagundes que convocou esta Audiência Pública com os Deputados; Deputado Nininho e os demais da mesa.

Muito obrigado a todos! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – A mesa agradece o Senador José Medeiros.

Nós já estamos indo para o encaminhamento final, até porque já ultrapassamos bastante o tempo, mas está inscrito o Vereador Chico Curvo, Presidente da Câmara Municipal de Várzea Grande; e o Dilemário Alencar, também, pediu a palavra.

Eu concedo a palavra ao Vereador Chico Curvo para que possamos até 12h30min concluir, porque nós temos que ir para a estrada liberar o tráfego.

O SR. BENEDITO FRANCISCO CURVO (CHICO CURVO) – Bom dia a todos!

Em primeiro lugar, quero agradecer a Deus pelas nossas vidas, pelas nossas esperanças. Hoje, esta manhã para mim foi salutar por participar de uma Audiência Pública importante dentro do meu País, do meu Estado e da cidade vizinha. Sou Vereador de Várzea Grande e presido aquele Poder.

Eu agradeço o convite do eminente Senador da República, Wellington Fagundes, juntamente com o Presidente deste Poder Legislativo, Deputado Eduardo Botelho, e a Deputada Janaina Riva; e em nome desses Deputados cumprimento os demais Deputados que comandam esta Assembleia Legislativa.

Deputado, Senador Wellington Fagundes, só para registrar a minha felicidade. Eu nasci e me criei em Várzea Grande, tenho, também, 50 anos, vi Várzea Grande crescer. Quando eu tinha 10 anos de idade, Várzea Grande tinha somente 11.000 habitantes.

Quero dar um abraço no Vereador Dilemário Alencar, de Cuiabá; dar um abraço também no Presidente da Câmara Municipal de Cuiabá, Vereador Justino Malheiros, filho do nosso querido ex-Deputado Estadual João Malheiros, sou eleitor do seu pai.

Gostaria de registrar aqui o crescimento de Várzea Grande na questão da proporção da desigualdade social, onde não tivemos planejamento de infraestrutura.

Mas, conhecendo o Deputado Federal Wellington Fagundes e Senador da República, que faz uma política pública em nível nacional, sou testemunha disso, até porque o bairro

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

onde nasci, Jardim Paula II, recebeu do Senado da República, de Vossa Excelência, uma emenda no valor de 3 milhões e 843 mil reais para fazer o trabalho de drenagem no meu bairro, da minha querida Várzea Grande.

Eu vejo que isso que foi passado aqui, lido e falado pelas autoridades mais inteligentes do que eu, sou uma pessoa muito humilde, hoje, na Av. dos Imigrantes... Na quarta-feira, quando recebi o convite de Vossa Excelência, na parte da tarde, aconteceu mais uma tragédia na entrada do Bom Sucesso, onde perdemos um jovem de 19 anos em um acidente; no sábado outro acidente, onde perdemos dois jovens.

Então, vendo aqui falar de 08 viadutos, 06 viadutos, lá só precisa de 03 viadutos, Deputado. Eu já vim reivindicar, porque acredito em Vossa Excelência, Senador. Precisa-se de 03 viadutos.

Devido também a essa obra importante da Av. Filinto Müller, duplicada, que Vossa Excelência colocou a sua emenda do Senado da República, essa obra linda e maravilhosa que será inaugurada agora no aniversário de Várzea Grande, que liga o Bairro São Matheus. Como bem disse o ex-Senador, ex-Governador, ex-Prefeito e hoje Secretário de Ação Estratégica, Sr. Jayme Campos, naquela região, Senador da República, há mais de 30 mil pessoas, 30 mil famílias, que vivem ali. Em Bom Sucesso, são mais de doze mil famílias; no Capão Grande, são mais de 08 mil famílias.

Gostaria de agradecer ao senhor! Que Deus te dê muita saúde, muita força, porque sabedoria tem muito, a sabedoria do Rei Salomão. Sou seu fã! Conte conosco!

Na questão do Plano Diretor da Câmara Municipal de Várzea Grande, vou conversar com o Presidente da Câmara Municipal de Cuiabá e vamos acelerar o nosso processo na Assessoria Jurídica junto com a Prefeita Lucimar.

Obrigado pela atenção! Que Deus ilumine cada um de nós! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Quero agradecer ao Presidente da Câmara de Cuiabá, Vereador Justino Malheiros, que, inclusive, abriu mão da fala, mas já fez aqui o compromisso de estar também reunindo os Vereadores junto com o Prefeito para discutir e estar acompanhando o projeto.

Com a palavra, o Vereador Dilemário.

O SR. DILEMÁRIO ALENCAR – Eu vou ser breve.

Primeiro, cumprimentar os componentes da mesa em nome do Senador Wellington Fagundes e parabenizá-lo pela iniciativa, junto com a Assembleia Legislativa, por esta importante Audiência Pública; cumprimentar aqui todos os servidores do DNIT e parabenizá-los pelo trabalho que vêm executando pelo Estado de Mato Grosso.

Senador, pela Legislação, a cada dez anos, as cidades têm que revisar os seus planos diretores.

O Plano Diretor de Cuiabá, o último, foi feito em 2007. Portanto, agora, em 2018, tem que se fazer a revisão do Plano Diretor da nossa cidade de Cuiabá. Não sei como está em Várzea Grande.

Então, a minha sugestão para esta Audiência, Senador, sintonizado com a preocupação de Vossa Excelência, para que esta obra, principalmente, em Cuiabá, ali o contorno quando inicia no Sinuelo e vem até o Sucuri, isso vai ser muito importante para a cidade de Cuiabá. Agora, tem que estar concatenado com o Plano Diretor da Cidade.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Então, quero sugerir ao nosso querido Presidente da Câmara Municipal de Várzea Grande, junto com o meu querido Presidente da Câmara Municipal de Cuiabá, que possamos fazer, talvez, uma Audiência Pública em conjunto, Cuiabá e Várzea Grande, chamando os técnicos do IPDU, no caso Cuiabá, responsável pela elaboração do plano diretor, para colocarmos muito claro essa preocupação que o Senador Wellington Fagundes apontou aqui, porque é muito importante que preservemos essa questão do rodoanel para que não aconteça, realmente, o que está acontecendo com a Av. dos Imigrantes.

Queria fazer esse encaminhamento, Senador, para que possamos fazer uma Audiência Pública, seja na Câmara de Várzea Grande ou na Câmara Municipal de Cuiabá, para discutir com a sociedade civil organizada, mobilizar o povo de Cuiabá e de Várzea Grande, porque também, Senador, o que nós queremos é que esse rodoanel aconteça o mais rápido possível na cidade de Cuiabá. Para nós é importante, é estratégico.

Está aqui duplicando, o Governo do Estado, acho que o Secretário Marcelo não está mais aí, a rodovia que vai para o Município da Guia, mas tem que chegar logo o rodoanel aqui em nossa cidade.

Então, fica o encaminhamento para que possamos discutir tanto com os técnicos que estão elaborando o Plano Diretor de Cuiabá como também de Várzea Grande numa Audiência Pública, ajudar a mobilizar a comunidade, pisar o pé no acelerador para que, de fato, chegue o rodoanel aqui o mais urgente possível.

Obrigado e sucesso a todos! (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Quero agradecer ao Vereador Dilemário Alencar.

Partindo para o encerramento, depois o Presidente em exercício, Deputado Nininho, vai concluir o trabalho pela Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, mas eu quero agradecer mais uma vez ao Presidente Deputado Eduardo Botelho, também a Deputada Janaina Riva, por serem proponentes junto comigo, eles aqui na Assembleia e nós na Câmara. Eles na Assembleia e nós no Senado Federal fazendo essa indicação.

Quero agradecer a todo o Cerimonial da Assembleia Legislativa, por meio da Coordenadora Mara Fava; agradecer a presença de todo o DNIT, em nome do Dr. Valter Casimiro, a todos os profissionais do DNIT, a turma de azul que está ali, os engenheiros, enfim, todos os profissionais; o Presidente do Senado, Senador Eunício Oliveira, que nos permitiu fazer este trabalho em conjunto com a *TV Senado*, com a *TV Assembleia*, enfim, com todos os meios de comunicação das duas casas; agradeço, também, em nome do Presidente da Comissão de Serviço de Infraestrutura do Senado, Senador Eduardo Braga, e ao Dirceu Vieira Machado Filho, que é do nosso Estado e hoje é o Diretor da Secretaria das Comissões; aqui está o nosso companheiro Talles, que veio em nome da Comissão, que é o Secretário da Comissão; também a Diretora do Serviço de Comunicação do Senado Federal, Ângela da Silva Brandão, em nome dela cumprimento toda a sua equipe; a Jornalista Andrea Neiva Amorim, da *TV Senado*, que está conosco para acompanhar a transmissão deste evento com a *TV Assembleia*; ao Deputado Eduardo Botelho, mais uma vez, em nome de todos; a população, todos que aqui vieram; as lideranças.

Estava aqui o Presidente do CREA, que não falou, mas se colocou à disposição e também está acompanhando esse projeto, porque, principalmente, por parte da Copa do Mundo, quando aquelas obras para cá vieram, claro, ouvimos muitas críticas e é essa preocupação que nós temos.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Então, que toda sociedade possa participar, exatamente, para que as críticas venham antes da obra para que possamos corrigir possíveis falhas, inclusive, de projeto. Um detalhe, às vezes, pode ser importante para mudar a qualidade, o preço, enfim, de qualquer obra, principalmente, no caso dessas que é muito impactante aqui na cidade, Várzea Grande, Cuiabá, a questão da travessia urbana, o contorno norte.

No futuro, depois, vamos discutir o contorno sul, mas o contorno norte é importante.

Quero mais uma vez dizer que esse recurso já está na conta do Estado há quatro anos, e toda essa dificuldade para chegarmos neste momento em que a SINFRA está ultimando, segundo falou o Secretário, já está apresentando os detalhes finais para que possamos... O DNIT junto, o órgão que vai fazer a aprovação final, e daí poder fazer a licitação e, se possível, essa obra começar neste ano ainda, porque o dinheiro está na conta.

Num momento em que se fala em crise, em necessidade de geração de emprego, não se pode ter dinheiro parado na conta e as obras não acontecerem.

Isso nos traz uma angústia muito grande, como foi o caso da 174, que suspendeu, quer dizer, uma obra que já está aí há mais de quatro anos e todas essas dificuldades que, às vezes, traz uma angústia, inclusive, para nós da classe política que estamos em Brasília lutando.

Quero mais uma vez dizer que este ano Mato Grosso receberá mais recursos ainda do que os últimos anos. Há a previsão desses investimentos de mais de 700 milhões, podemos chegar a mais de 800 milhões ainda. Por isso, mais uma vez, agradeço ao Dr. Valter e a toda sua equipe, ao Ministro Maurício Quintela, que é o Ministro dos Transportes, que tem nos ajudado muito e, claro, a Casa Civil e, finalmente, o Presidente da República, porque tudo é uma definição também do Ministério do Planejamento, Ministério da Fazenda e, claro, do Presidente da República.

Ao final, quero até agradecer, porque para Mato Grosso tivemos, na semana passada, a aprovação de mais uma universidade federal, a universidade federal da Região Sudeste, de Rondonópolis, com sede em Rondonópolis.

É importante dizer que a Universidade Federal de Mato Grosso terá muito mais recursos, porque ao criar uma nova universidade é como se criasse uma nova cidade, ou seja, os recursos virão, mais uma universidade do bolo nacional. Então, se hoje a Universidade Federal tem um recurso para atender Cuiabá e todos os *campi* de Barra do Garças, de Rondonópolis e de Sinop, com a criação do *campus* da Universidade Federal de Rondonópolis, a Universidade Federal terá só mais duas regiões a serem atendidas, que é a Universidade Federal do *campus* de Sinop e de Barra do Garças.

Claro que no futuro, tenho dito, Mato Grosso é um Estado muito grande, 900 mil quilômetros quadrado com regiões bem claras, definidas, a Região Norte de Mato Grosso tendo Sinop como cidade polo; o Araguaia tendo Barra do Garças e uma das regiões que está mais desenvolvendo; porque, só no Araguaia, nós temos mais de três milhões de hectares abertas, pronta para produzir, e precisamos da infraestrutura; mas, além da infraestrutura, precisamos exatamente ter condições de melhoria na qualidade de vida da população e a educação é fundamental para isso.

Inclusive, cursos de Medicina em todas as regiões polos, já temos curso de Medicina em Sinop, em Cáceres, em Cuiabá, em Várzea Grande, em Rondonópolis e agora a nossa luta será para criar também o curso de Medicina na cidade de Barra do Garças para atender toda aquela região do Araguaia, ou seja, Mato Grosso e Goiás.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

Então, eu agradeço, imensamente, a todos, principalmente, a Câmara de Vereadores, e mais uma vez quero dizer sobre o papel e a importância que as duas Câmaras terão na crítica, principalmente, na ajuda para que tenhamos um plano diretor que faça com que essas obras venham, realmente, solucionar em médio e em longo prazo a qualidade de vida da população.

Eu passo a palavra, mais uma vez agradecendo a todos...

Registro a presença do Deputado Federal Ezequiel Fonseca, que chega já no final. Se quiser dar, pelo menos, um alô...

(O SR. DEPUTADO EZEQUIEL FONSECA FALA FORA DO MICROFONE – INAUDÍVEL.)

O SR. PRESIDENTE (WELLINGTON FAGUNDES) – Mas agradeço, imensamente, a presença do Deputado Federal Ezequiel Fonseca, que é o Presidente do PP e veio nos prestigiar também.

Como vocês viram, vários Parlamentares passaram por aqui.

Passo a palavra ao Deputado Nininho para fazer o encerramento.

Por parte da Comissão de Infraestrutura do Senado, eu declaro encerrado os nossos trabalhos, desejando a todos um bom dia e que possamos ainda ir a BR conhecer a obra e continuemos lutando.

Eu sempre digo que temos que insistir, persistir, acreditar, ter fé, porque é água mole em pedra dura tanto bate até que fura.

Se não tivermos a persistência, vamos nos acomodar, e as coisas não irão acontecer. Eu acredito e tenho fé, tenho certeza que a população que aqui está espera muito de nós.

Muito obrigado e felicidades a todos. (PALMAS)

(O SR. DEPUTADO NININHO ASSUME A DIREÇÃO DOS TRABALHOS ÀS 12H32MIN.)

O SR. PRESIDENTE (NININHO) – Antes de encerrar, mais uma vez, quero parabenizar o nosso Senador Wellington Fagundes; o nosso Presidente da Assembleia Legislativa, Deputado Eduardo Botelho, e a Deputada Janaina Riva, que requereram em conjunto esta tão importante Audiência Pública para discutir o rodoanel e questões ligadas ao DNIT.

Em nome do Valter e do Luiz Antônio, quero mais uma vez cumprimentar toda equipe do DNIT, agradecer mais uma vez a estada no nosso Estado, trazendo boas notícias; do Marcelo, que não está presente, mas também, em nome do representante do RTA, quero agradecer toda a equipe da SINFRÁ que estão fazendo esse belo trabalho em parceria com o DNIT.

Enfim, agradeço a todos que estiveram aqui; agradeço toda a imprensa que veio divulgar esta tão importante Audiência Pública, especialmente, a *TV Senado* e a *TV Assembleia*, agradeço toda a equipe da Assembleia Legislativa que está dando cobertura a este evento, organizando este tão importante evento.

Encerrando esta Audiência Pública da Assembleia Legislativa de Mato Grosso em conjunto com o Senado Federal, quero agradecer a presença de todos.

Declaro encerrada a Audiência Pública e que Deus abençoe a todos que estiveram aqui. (PALMAS)

**Equipe Técnica:**

- Taquigrafia:

- Cristiane Angélica Couto Silva Faleiros;

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA DE  
MATO GROSSO COM FOCO NAS OBRAS DA BR-163, NO TRECHO CUIABÁ-  
RONDONÓPOLIS, ENFATIZANDO A TRAVESSIA URBANA DE CUIABÁ E VÁRZEA  
GRANDE, REALIZADA NO DIA 05 DE MARÇO DE 2018, ÀS 09H.

---

- Cristina Maria Costa e Silva;
  - Dircilene Rosa Martins;
  - Donata Maria da Silva Moreira;
  - Luciane Carvalho Borges;
  - Taiza Antônia Noujain;
  - Tânia Maria Pita Rocha.
- Revisão:
- Ivone Borges de Aguiar Argüelio;
  - Patrícia Elena Carvalho;
  - Regina Célia Garcia;
  - Rosa Antônia de Almeida Maciel;
  - Rosivânia Ribeiro de França;
  - Sheila Cristiane de Carvalho;
  - Solange Aparecida Barros Pereira.