



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

01/06/2016 - 9ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Havendo número regimental, declaro aberta a 9ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunico a todos que recebemos o Aviso nº 413-TCU, de 13 de maio de 2016, que traz cópia do Acórdão nº 1.163, de 2016, proferido pela Corte do Tribunal de Contas, nos autos do Processo nº 033057/2014.

O tema do acórdão diz respeito aos autos que cuidam da auditoria operacional realizada na Secretaria Nacional de Políticas do Turismo, do Ministério do Turismo, na modalidade Fiscalização e Orientação Centralizada, objetivando identificar, conhecer e avaliar as ações governamentais na área de ecoturismo da Região Norte.

O referido aviso ficará na Secretaria de Apoio da Comissão de Desenvolvimento Regional, à disposição dos interessados. Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião é destinada à realização de audiência pública com a finalidade de debater, junto com as autoridades responsáveis, a execução da estrada ecológica do Araguaia que liga a BR-242, entre Mato Grosso e Tocantins, em atendimento ao RDR 6/2016, de autoria do Senador José Medeiros.

Antes de compor a Mesa... O projeto da rodovia constitui uma das concepções rodoviárias mais antigas e de maior importância econômica e social para o Brasil e toda Região Centro-Norte do País. É realizada pelo Programa de Aceleração do Crescimento, sendo essencial à já combatida infraestrutura viária de Mato Grosso e representa o principal corredor de escoamento da capacidade produtiva do Estado.

A BR-242 é uma rodovia federal que se orienta na direção leste-oeste, com extensão de 2.353 km, passa pelos Estados da Bahia, de Tocantins e de Mato Grosso. O ponto inicial da rodovia é São Roque do Paraguaçu, Município de Maragogipe, e o ponto final fica no Município de Sorriso, no entroncamento da BR-163.

De acordo com dados do Sistema Nacional de Viação, divulgado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a BR-242 possui 1.246 km de extensão pavimentada, 496 km não pavimentados e 610 de rodovia planejada, portanto, ainda não implantada.

A maior parte dos trechos não pavimentados e implantados fica no Estado de Mato Grosso, que possui apenas 101 km de rodovia pavimentada.

A construção do subtrecho entre os Municípios de Querência e Sorriso, no Estado de Mato Grosso, que liga a BR-163 à BR-158, consta do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); também consta do PAC a construção do subtrecho entre os Municípios de Taguatinga e Peixe, no Estado do Tocantins, com três contratos em execução.

O trecho de 84 km entre Porto Piauí e São Félix do Araguaia, na divisa do Estado de Tocantins e Mato Grosso, que atravessa a Ilha do Bananal, é conhecido como Rodovia Transbananal. É importante registrar que esse trecho não consta do PAC.

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados instalou a subcomissão especial destinada a acompanhar as obras da BR-242.

Em audiência pública realizada em 10 de novembro de 2015, foi apresentado o projeto de implantação desse trecho da rodovia, elaborado pelo Governo do Tocantins, e discutidas especialmente as questões relacionadas ao licenciamento ambiental, já que a Ilha do Bananal abriga o Parque Nacional do Araguaia e comunidades indígenas.

O representante do DNIT afirmou, naquela ocasião, que os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental seriam iniciados neste ano de 2016. Porém, em consulta ao *site* do DNIT e do Ministério dos Transportes, não conseguimos ainda obter as informações a esse respeito.

A Procuradora Regional da República, Eliana Peres, representante do Ministério Público Federal na discussão, ponderou acerca da necessidade de obediência aos procedimentos preconizados pela Convenção nº 169, da OIT, ratificada pelo Brasil em 2002, uma vez que a rodovia corta terras indígenas. Em razão disso, foi convidado representante da Funai para participar também da audiência pública.

A construção da Transbananal é objeto de conflito entre os representantes do agronegócio, interessados na redução dos custos de transportes decorrentes da abertura de um caminho mais curto para a exportação, e os críticos aos impactos negativos nas áreas ambiental, social e cultural, decorrentes da implantação do projeto.

Sendo essas as informações que a nota informativa da Consultoria do Senado nos trouxe, vamos passar à composição da Mesa.

Encontram-se presentes para a audiência pública - e já convido para compor a Mesa - o Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT, representando o Ministro dos Transportes e o Diretor Geral do DNIT, Dr. Luiz Antônio Ehret Garcia; também o Coordenador-Substituto da coordenadoria de transportes da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama, representando a Sr^a Presidente do Ibama, Victor Castro Fernandes de Sousa.

Ainda estamos aguardando o representante da Funai e convidamos também o Prefeito do Município de São Félix do Araguaia, José Antônio de Almeida, meu xará, popularmente conhecido como Baú; também o Vereador Marcos Antônio Miranda Sousa, representando o Presidente da Câmara Municipal de São Félix do Araguaia, Sr. Silvio Bento Leal.

Registro e agradeço a presença, aqui, do Deputado Baiano Filho, do Estado de Mato Grosso, que é um conhecido incentivador da infraestrutura do Estado de Mato Grosso, um lutador por essa pauta, que vem há muitos anos trabalhando também pela consecução desse projeto.

Vamos passar a palavra ao Diretor do DNIT, Dr. Luiz Antônio Garcia.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Bom dia, senhoras e senhores. Em primeiro lugar, cumprimento o Senador José Medeiros, Presidente da Mesa, Senador do meu Estado de origem, Mato Grosso.

Gostaria de cumprimentar o Coordenador da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama, Victor Castro; cumprimentar o Prefeito Baú, do Município de São Félix do Araguaia, lá de Mato Grosso, e o Vereador Marcos Antônio Miranda; e cumprimentar todos.

Eu pedi licença. Nós fizemos aqui uma apresentação, Senador, sobre o *status* em que se encontra esse empreendimento no âmbito do DNIT.

Na fala de abertura, foi colocado que na última audiência pública ocorrida na Câmara, nós firmamos o compromisso de elaborar os projetos de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Então, só para centralizar a apresentação. Acho que está cortando ali do lado direito.

A atuação do DNIT, só para a gente contextualizar. É um órgão executivo do Ministério dos Transportes, autarquia...

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Só pedir para eles verem se a técnica consegue... Já está conseguindo.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - O DNIT é o órgão executivo do Ministério dos Transportes com a competência de implantar, na sua esfera de administração, a infraestrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária. Isso está na nossa missão institucional, no art. 80 da Lei nº 10.233, que cria o DNIT.

Só para a gente contextualizar, temos 25 superintendências regionais terrestres, são oito administrações hidroviárias e 125 unidades locais espalhadas por todos os Estados do Brasil.

A BR-242 Mato Grosso-Tocantins, passando pela Ilha do Bananal, tem uma capacidade muito grande, tem um potencial de integrar uma nova fronteira agrícola que já surgiu e está até consolidada no Estado de Mato Grosso, na região do médio Araguaia e baixo Araguaia, nas cidades de Querência, Confresa, Porto Alegre do Norte, Vila Rica, Água Boa. Enfim, toda essa região do Araguaia, que está trocando a sua vocação pecuária para o plantio de soja e tem a demanda de tráfego exponencialmente crescendo a cada ano que passa. E a BR-242 tem a vocação para integrar toda essa região ao eixo da

nossa Belém-Brasília e também da Ferrovia Norte-Sul, o que possibilitará o escoamento da produção agrícola daquela região, com um preço de transporte muito mais competitivo, gerando, assim, o desenvolvimento dessa região e a riqueza sendo distribuída para aqueles Municípios.

Há uma extensão total de 2.533 km, onde já temos alguns segmentos pavimentados tanto dentro do Estado do Tocantins como no Estado de Mato Grosso.

No Estado de Mato Grosso, nós temos 384 km já pavimentados entre Sorriso até o entroncamento com a BR-158. Esse segmento está contemplado no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), no qual já executamos o segmento entre a BR-158 até o Município de Querência e do Posto Santiago do Norte até Nova Ubiratan. São obras que foram executadas pelo DNIT nos últimos cinco anos. No caso da BR-158 até o Município de Querência, foi um termo de convênio com o Estado de Mato Grosso, em que houve o aporte dos recursos do DNIT; no caso de Nova Ubiratan até Sorriso, trata-se de uma rodovia estadual feita dentro de um programa de parceria do Governo do Estado, que hoje tem praça pedágio e tem operado muito bem.

De outros segmentos, entre o Posto Santiago do Norte até Querência, o DNIT já concluiu os anteprojetos de engenharia. Estão divididos em três lotes de construção, sendo que, desses três lotes, dois já estão com contrato assinado e com a ordem de serviço emitida para a elaboração dos projetos executivos de engenharia.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Muito obrigado.

Nesse segmento, onde termina a pavimentação da BR-242, chegando até Querência, temos os três lotes, A, B e C, dois deles com contratos assinados. No último lote, o que chega até Querência, temos uma questão da licitação, mas deve ser resolvida em um prazo máximo de 15 dias ou com a judicialização. É uma questão normal em uma licitação desse vulto, mas estamos trabalhando para que tenhamos logo a decisão da Justiça, que nos libere para fazer contratação.

Temos também lá contratadas oito pontes de concreto. Nesse trecho que foi pavimentado dentro do Estado de Mato Grosso, infelizmente os contratos não contemplavam as pontes de concreto, mas elas já estão contratadas com projetos de engenharia também em execução pelo Regime Diferenciado de Contratação, contratação integrada.

Dentro do Estado do Tocantins, temos duas frentes de serviços: uma é o contrato... Todos os contratos de RDC para execução de quatro Obras de Arte Especiais e 33,9 km de terraplenagem e pavimentação do entroncamento com a BR-010 até Paranã, com ordem de início prevista para primeira semana de junho/2016. Estamos concluindo os projetos.

Em fase de análise e aceitação, temos os projetos de pavimentação de 114 km, do trecho pavimentado existente até acesso a Taguatinga. Esse trecho também está contratado, está contemplado no PAC. Temos recursos do Orçamento Geral da União disponíveis para a execução dessa obra.

Estamos aguardando retorno do Ibama a respeito do inventário florestal do trecho de 59,7 km, do acesso a Taguatinga até o Rio Palmas, com previsão de retorno para a primeira quinzena de junho/2016.

Após a conclusão das obras de pavimentação na rodovia BR-242, nos Estados da Bahia e do Tocantins, a cidade de Gurupi/TO terá uma ligação direta com a cidade de Salvador/BA.

Então, deve-se observar a integração que essa rodovia traz para três regiões importantes do País: a Nordeste, a Norte e a Centro-Oeste. Teremos um corredor, com a conclusão da pavimentação na Bahia e em Tocantins, de 1,362 mil km, que possibilitará o escoamento da produção agrícola da Região Sul do Estado do Tocantins para o Estado da Bahia. E, ainda, facilitará o acesso entre o Estado da Bahia e o Município de Formoso do Araguaia/TO, onde foi desenvolvido o Projeto Rio Formoso, que consiste em um dos maiores projetos de irrigação em área contínua do mundo.

Como foi colocado aqui, Senador, infelizmente, hoje a interligação, a passagem pela Ilha do Bananal não está contemplada no PAC. A travessia, tanto no Estado do Tocantins como no Estado de Mato Grosso, está limitada pelos entroncamentos das rodovias. É uma integração muito importante porque será a primeira rodovia que ligará diretamente o Estado do Tocantins ao Estado do Mato Grosso, fortalecendo as relações comerciais entre os dois Estados.

Com função integradora entre as regiões Norte e Centro-Oeste, esse novo corredor rodoviário será um catalizador do desenvolvimento econômico nacional, possibilitando o transporte de grãos e outros tipos de carga. Além disso, haverá abertura e consolidação de novas fronteiras agrícolas, sem esquecer o turismo. Temos o Rio Araguaia com praias belíssimas, que traz um desenvolvimento muito importante e sustentável para aquela região.

Temos agora a previsão de início dos estudos de viabilidade técnica e econômica ambiental para junho de 2016. Então, neste mês, vamos dar ordem de início aos estudos de viabilidade técnica e econômica ambiental por meio de um contrato que o DNIT já tem; já está licitado e contratado. Existe a intenção do nosso Superintendente Regional do DNIT no Estado

de Tocantins de puxar a delegação de competência para conduzir esses estudos, o que, sob nosso ponto de vista, é muito bom porque ele é conhecedor das particularidades dessa região. Então, o estudo vai partir do entroncamento com a TO-181, passando por Porto Piauí, na divisa de Tocantins e Mato Grosso, chegando até o Município de Alto da Boa Vista.

Bom, hoje o DNIT reconhece a competência do Ibama para fazer esse licenciamento, pois, de acordo com a Lei Complementar nº 180, o Ibama é responsável por:

- promover o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades:
- localizados ou desenvolvidos em terras indígenas;
- localizados ou desenvolvidos em unidades de conservação instituídas pela União, exceto em Áreas de proteção Ambiental;
- localizados ou desenvolvidos em dois ou mais Estados.

Então, a princípio, a competência para esse licenciamento seria do Ibama, mas fica a cargo do nosso coordenador depois fazer as suas considerações.

A Ilha do Bananal é a maior ilha fluvial do mundo, estando subdividida entre os Municípios de Formoso do Araguaia, Lagoa da Confusão e Pium. Está na divisa de Tocantins com os Estados do Mato Grosso e de Goiás. O Brasil incluiu, em 1993, a Ilha do Bananal na Lista de Zonas Úmidas da Convenção de Ramsar, tratado internacional com o objetivo de promover a conservação e o uso racional de zonas úmidas no mundo. Uma vez aceitas, essas áreas recebem o título de Sítios Ramsar.

Temos diversas áreas, aqui, de influência desse empreendimento: Parque Nacional do Araguaia, no Estado de Tocantins, e Parque Estadual do Araguaia, no Estado de Mato Grosso.

Essa área de influência é determinada pela Portaria Interministerial nº 60, de 24 de março de 2015, que estabelece, para as rodovias dentro da Amazônia, um *buffer*, uma área de influência de 40 km. Então, todas essas áreas de preservação que estiverem distantes até 40 km do empreendimento estarão na zona de influência.

Temos aqui também diversas terras indígenas. Temos os territórios indígenas: Parque do Araguaia, Taego Áwa, São Domingos, Caquice Fontoura e Maraiwatsede, este último já no Estado de Mato Grosso.

Temos, também, como interveniente, o próprio Ministério da Saúde. Quando a atividade ou o empreendimento estiver localizado em Municípios pertencentes a áreas de risco ou endêmicos para a malária, o ministério da Saúde deve ser consultado como interveniente do empreendimento.

Como está a parte de licenciamento hoje no âmbito do DNIT para esse empreendimento? O Ibama já encaminhou o termo de referência para a elaboração do EIA/Rima para o DNIT agora, em março de 2016. O DNIT já recebeu esse TR. O IPHAN já solicitou abertura da ficha cadastral, o ICMBio também já fez algumas considerações acerca do termo de referência. Não consta para nós manifestação da Funai - nem a Funai, nem a Sema, nem o Ministério da Saúde e nem o Naturantins, que é o órgão ambiental do Estado do Tocantins,

O DNIT, então, aguarda manifestação definitiva de todos os órgãos envolvidos, de forma a definir as contratações para a elaboração dos estudos ambientais que devem subsidiar a emissão da licença prévia do empreendimento.

As próximas etapas incluem estudos de impacto ambiental nos meios físico, biótico e socioeconômico, segundo as exigências de cada órgão envolvido no processo de licenciamento. Com a conclusão, os estudos serão apresentados à sociedade e, em seguida, realizada audiência pública no intuito de embasar a decisão do órgão licenciador pela viabilidade do empreendimento.

Hoje já temos o processo de licenciamento aberto no Ibama, vamos iniciar os estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental, concomitantemente ao desenvolvimento dos estudos ambientais necessários para que possamos dar os passos seguintes, que são: contratação dos projetos de engenharia e, por fim, execução da obra, claro, caso tenhamos a anuência dos órgãos ambientais.

Agradeço, Presidente, a oportunidade, e me coloco à disposição.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Nós é que agradecemos a presença do DNIT aqui, até porque quem assina o cheque é o DNIT, não é? Temos todo o interesse nessa participação e agradecemos a presença do DNIT, que nunca se furtou a esses debates, participando e trazendo suas informações.

Registro a presença do Senador Ataídes, Senador por Tocantins, que tem todo o interesse no tema. Registro a presença também do Deputado Dilmar Dal Bosco, que é da região, lá do Nortão, bem como do Deputado Baiano Filho - um, representando mais o Araguaia; o outro, mais o Nortão. Ambos têm todo o interesse porque o Mato Grosso, como já disse

o Presidente do DNIT aqui, tem muito interesse nessa rodovia, até por um uma questão econômica, porque somos um Estado que produz muito, mas que tem poucos corredores de escoamento.

Só para se ter uma ideia, Senador Ataídes, para vir a Brasília - agora há pouco eu conversava com o Prefeito Baú - de certas regiões de Mato Grosso, se essa rodovia for construída em sua totalidade, haverá uma economia de cerca de 400 km. Veja bem, isso, em uma viagem individual, já é um ganho muito grande, imagine escoando produtos todos os dias, carretas e carretas? Quando o País não economizaria?

Passo a palavra aos Senadores, que podem falar a qualquer hora. Passo a palavra, então, ao Senador Ataídes.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Bom dia, Presidente, Senador José Medeiros; nossos convidados.

Primeiramente, quero parabenizar o Senador José Medeiros, esse nosso companheiro e colega do Mato Grosso, tão competente, grande novidade do Senado Federal, por sua atuação nesta Casa. Parabenizo por esta audiência pública de hoje.

Acabei de ter a informação sobre esta audiência pública há dez minutos. Chamei, inclusive, a atenção do gabinete. Esta audiência pública é de fundamental importância não só para Bahia, Tocantins, Mato Grosso e Pará, mas também para o Brasil. O futuro não só dessas regiões, mas do País, passa pela BR-242. Não me esqueço de que o ex-Governador Siqueira Campos, do PSDB de Tocantins - não sei se é do conhecimento do DNIT - tem um anteprojeto dessa travessia do Bananal, um anteprojeto, Senador Medeiros, belíssimo. Evidentemente, trata-se de um projeto cujo custo de execução é um pouco alto, algo em torno de R\$900 milhões.

Eu gostaria de ter tido a informação desta audiência pública pelo menos com três dias de antecedência, para que eu buscasse mais informações sobre essa tão importante rodovia para o País, e não tão somente para esses quatro Estados. Parece-me que ela sai da Bahia, atravessa o Tocantins, na região sul do Tocantins, chega em Formoso, e, em Formoso, então, é a travessia da Ilha do Bananal. Então, cai no Mato Grosso e, do Mato Grosso, pega outra rodovia que vai para o Pará. Eu acho que é algo parecido a isso.

Então, é de uma importância extraordinária esse projeto, e nós temos de tirá-lo do papel. Sabemos que o País passa por uma crise terrível - e, ontem, nós tivemos um encontro com o Presidente Michel Temer -, mas nós acreditamos que o País, dentro de seis meses - nós que fomos oposição ao Governo do PT -, volta novamente a caminhar para frente, porque, nesses últimos anos, só caminhou para trás.

Se os R\$3,2 trilhões que o PT gastou - e gastou errado - tivessem sido gastos, por exemplo, nessa rodovia 242 e em tantas outras... Nós temos uma outra, a 235, que também sai do Piauí, passa por Tocantins e vai até o Pará, de que também nós precisamos urgentemente.

Mas, voltando novamente à 242, eu tenho algumas preocupações com essa área ambiental. Eu me lembro de que o Governador Siqueira Campos disse que o Ibama não tinha nenhuma objeção com relação a isso, até porque S. Ex^a já havia feito as devidas consultas a esses órgãos.

Mas, agora, depois desta audiência, eu quero entrar de cabeça, Senador Medeiros, porque isso aqui me chama muito a atenção. Desde o dia que eu coloquei os pés na política, eu percebi que a 242 tinha que acontecer. Inclusive, na LOA de 2014, nós designamos R\$350 milhões para essa rodovia, para concluir um trecho que vai da Bahia a Gurupi, uma cidade do sul do nosso Estado. Mas, infelizmente, esse dinheiro não saiu. Inclusive, teve que se federalizar parte da 242, se não estou enganado, no trecho que sai da Bahia e vai até Pedro Afonso, outra cidade nossa.

Depois, eu gostaria de falar com V. Ex^a no seu gabinete, mas eu acho, Senador Medeiros, que nós podemos pensar, inclusive, em federalizar totalmente a 242, porque há uma parte dela, dentro do Tocantins, que é estadual - não é?

O. k. Realmente, nós temos que nos debruçar sobre esse projeto.

Eu gostaria de ouvir todos os nossos convidados, mas, como estou com um projeto na pauta da CCJ, o nosso assessor vai nos monitorar por aqui. Porém, se porventura eu não puder participar de todo o debate, depois eu quero pegar as notas taquigráficas.

Agora, se a gente não conseguir aprovar esse projeto, eu vou pegar o anteprojeto para apresentar a V. Ex^a. V. Ex^a já viu o anteprojeto dessa travessia do Bananal? Eu vou lhe apresentar. O DNIT também tem. O projeto é belo! E tem uma coisa: não agride o meio ambiente... É uma coisa de primeiríssimo mundo.

Mas, se a gente não conseguir viabilizar a conclusão da 242, nós podemos também, Senador Medeiros, pensar em federalizar uma outra estrada que sai da 242, na região de Formoso do Araguaia, e vai até São Miguel do Araguaia, onde há uma ponte que atravessa para o Mato Grosso. Então, essa seria uma segunda carta na manga para nós pensarmos.

Todavia, eu quero pensar junto com V. Ex^a, inclusive com o nosso amigo Blairo, para nós, então, nos debruçarmos sobre essa 242, essa travessia pelo Bananal, que é o ideal para o País.

Eu queria fazer esse registro.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - ,Eu só queria informar que o engenheiro que fez o anteprojeto, o Dr. Rubens Mazzaro, está aqui conosco e, daqui a pouco, vai falar também.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Esse anteprojeto?

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Isso! Está aqui.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Ah, que ótimo!

Foi encomendado pelo Governado Siqueira à época, não foi?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Foi.

Nós já estivemos juntos.

O SR. JOSÉ RUBENS MAZZARO *(Fora do microfone.)* - ... Presidente o Senador Vicentinho,

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Sim; o Senador Vicentinho.

O projeto é belíssimo! Podemos também convidar o Senador Vicentinho para estar conosco, bem como a Senadora Kátia, que também tem interesses firmes...

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - O Senador Wellington...

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Sim; o Senador Wellington.

Então, vamos formar aqui um bloco, uma frente com relação à 242, que é fundamental para o País,

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Isso! Uma frente parlamentar pela 242.

Pois bem; era esse o registro que eu queria fazer.

Já peguei aqui o material do DNIT, que é muito importante. O DNIT é peça fundamental nesse projeto.

Eu fiquei muito contente. Mais uma vez, parabeno V. Ex^a, Senador Medeiros, por esta iniciativa extraordinária.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Senador Ataídes, muito obrigado pelas belas palavras que nos trouxe aqui sobre a 242. Também agradeço pelas palavras carinhosas.

Quero dizer que os nossos Estados têm histórias parecidas. O Tocantins, assim como o Estado do Mato Grosso, são Estados que ajudam muito este País, mas eles - e o digo sem meias palavras - são esquecidos na hora do retorno. Essa que é a grande verdade!

Eu digo que até as tragédias no Brasil têm uma cobertura seletiva. Quando acontece alguma coisa no Sul e no Sudeste, maravilha - e não é por complexo de vira-lata que digo isso, mas por uma constatação... Vou citar aqui, por exemplo, esse caso de estupro que aconteceu há poucos dias no Rio de Janeiro. Recentemente, no Estado do Piauí, aconteceu uma tragédia: cinco pegaram uma menina de nove anos, estupraram-na e a jogaram de um penhasco. A menina morreu, e só saíram notas, notinhas nos jornais. Agora, com o fato ocorrido no Rio de Janeiro, o País parou.

Isso é um contraponto que parece pitoresco, mas em relação às outras coisas é mais ou menos isso. O dinheiro é um pinguinho para os Estados de Mato Grosso, Tocantins e outros Estados do País. Isso é terrível! Nós precisamos vencer! Nós precisamos, realmente, conseguir uma integração nacional, de modo que nós possamos ter os iguais tratados de forma igual.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Está perfeita a colocação de V. Ex^a. Como sempre, as suas colocações são muito coerentes e muito prudentes.

Lá, em Formoso do Araguaia, parece-me que no início do ano passado, houve o estupro de uma garotinha de oito anos, se não me engano - e um estupro coletivo também! Em um ônibus que levava crianças até a escola, vários garotos estupraram essa garota. E a mídia nacional, realmente, não deu nenhuma atenção ao fato. Então, o que V. Ex^a está dizendo é perfeito e lamentável. Mas eu acredito que esse quadro venha a mudar.

Quando desse caso de estupro, inclusive, nós estávamos sabatinando aqui o Dr. Janot, na sua recondução para esse seu segundo mandato, e, ao vivo, eu pedi a ele que desse atenção ao caso de Formoso do Araguaia.

E ele, na verdade, nos atendeu, de modo que esses menores estão recolhidos hoje.

Mas a sua colocação está correta: o Brasil não é só o Sul e o Sudeste; o Brasil são todos os 27 Estados da Federação.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Muito obrigado, Senador Ataídes.

Passo a palavra ao Dr. Victor Castro Fernandes de Sousa para fazer a sua exposição.

O SR. VICTOR CASTRO FERNANDES DE SOUSA - Cumprimento os Excelentíssimos Srs. Senadores aqui presentes, os demais componentes da Mesa e os presentes a esta audiência.

Primeiramente, eu fiz toda uma preparação para falar também sobre o trecho do Mato Grosso, porque talvez seja o trecho mais problemático; porém, gostaria de fazer um apanhado inicial em relação ao trecho do Tocantins.

A gente acredita que o processo está correndo normalmente, com todos esses prazos em relação à Portaria nº 060, de 2015. Havendo alguma pendência identificada pelos órgãos envolvidos, a gente entra em outro procedimento de tratativas, para tentar viabilizar o empreendimento em relação a essas áreas - área indígena, IPHAN, etc. Mas o trecho tocantinense está seguindo o rito normal.

Quando a gente pensa na própria razão de ser desta audiência, que é integrar esse corredor Mato Grosso-Tocantins-Bahia - e eu tive muita felicidade de ter participado, por exemplo, dos processos da Ferrovia Norte-Sul e da Ferrovia de integração Oeste-Leste -, o interessante é que, lá no Ibama, especificamente na Coordenação de Transporte, onde eu trabalho com uma equipe de mais 20 analistas, a gente consegue ter essa visão integrada da logística do País, exatamente porque, num momento, nós estamos licenciando uma ferrovia e, noutro momento, estamos licenciando uma rodovia, e ambas se integram, de modo que nós conseguimos ver o início e o fim do escoamento da produção e de outros serviços de transporte.

Então, admitindo que o processo de Tocantins está seguindo o seu rito natural, que não deve ter, pelo menos *a priori*, grandes problemas, e os prazos serão cumpridos normalmente, registro que o processo do Mato Grosso teve alguns problemas na sua condução. E eu acho que os Srs. Senadores aqui presentes têm bem essa visão de que um mau marco regulatório acaba trazendo muitos problemas até do ponto de vista de gestão. Mas, quanto a isso, eu agradeço os senhores por terem resolvido a questão, através da Lei Complementar nº 140, de 2011, o que permitiu delimitar, como o Luiz Antônio já citou aqui, o que é de competência da União e o que é de competência do Estado.

Em relação ao trecho do Mato Grosso, nós tivemos um problema muito sério. Entre 2003 e 2009, havia o entendimento, da parte da gestão do DNIT da época, que o licenciamento deveria correr junto ao Estado, junto à Sema do Mato Grosso. Somente em 2009, através de uma denúncia da Funai, que resultou em uma ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal, o Ibama foi comunicado que o processo existia, e, então, começaram as tratativas.

Entre 2009 e 2012, houve ainda uma certa... Digamos que o diálogo não foi muito produtivo entre o Ibama e o DNIT, no sentido de que ainda havia um posicionamento de que o processo deveria ser conduzido pela Sema do Mato Grosso, enquanto o Ibama, de outro lado, colocava uma posição contrária. Mas, finalmente, em 2012, nós conseguimos chegar a um acordo.

Às vezes, as tratativas demoram um pouco, especialmente quando está envolvido um empreendimento muito complexo como esse.

Entre 2012 e 2014, o Ibama conseguiu avançar muito, junto com o DNIT, em firmar quais eram as complementações de informações que nós precisávamos para poder recepcionar o processo de licenciamento que já estava correndo na Sema de Mato Grosso. Foi firmado, então, um termo de compromisso.

A gente conseguiu delimitar algumas complementações em termos das ações mitigadoras que deveriam ser implementadas pelo empreendimento; e, de 2014 para cá, essas tratativas já estão bastante avançadas no sentido de retomar essas obras nos trechos que estão paralisados, inclusive com algumas pendências envolvendo a Funai.

Eu acho que está presente um representante deles hoje aqui também, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VICTOR CASTRO FERNANDES DE SOUSA - Bom; mas há também algumas pendências da Funai, que também já estão muito avançadas em termos de resolução.

Então, quando a gente pensa nessa logística integrada Mato Grosso-Tocantins, é claro que com o processo do Tocantins tendo o seu andamento normal junto ao Ibama, como está acontecendo, vai haver muito mais ganhos tanto para a

população tocanтинense quanto para a população do Mato Grosso no sentido de que todas essas pendências que existiram no licenciamento do trecho da 242 no Mato Grosso sejam resolvidas, especialmente agora com esse marco regulatório mais claro em relação ao que compete à União e ao que compete aos Estados no âmbito do licenciamento ambiental.

E posso até tranquilizar os senhores, aqui, no sentido de que DNIT e Ibama, desde 2011, 2012, têm evoluído muito no diálogo de forma geral, para todos os empreendimentos. Inclusive, tivemos um mestrado conjunto de capacitação na área de gestão econômica do meio ambiente. Então, alguns membros da CGMAB, a Coordenação-Geral de Meio Ambiente do DNIT, foram meus colegas de sala, na UnB. E isso é só para citar um exemplo de como os conceitos e a linguagem estão se aproximando muito, de modo que esses problemas que aconteceram entre 2009 e 2012, tanto na delimitação da competência quanto na delimitação do diagnóstico necessário, das ações mitigadoras necessárias etc., não tendem a se repetir num futuro próximo.

Então, esse é o apanhado geral que posso fazer aqui, garantindo que o processo do Tocantins está seguindo o seu rito normal e que o processo do Mato Grosso já está bem adiantado em termos de resolver todas as pendências passadas, de modo a que não gerem nenhum passivo, nem procedimental, nem de gestão ambiental.

Era basicamente isso.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Agora, com a palavra o Prefeito de São Félix do Araguaia, José Antônio de Almeida, o Baú.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - Bom dia a todos. Sinto-me honrado, Senador Medeiros, de estar aqui nesta audiência pública, pela importância dela.

Tivemos, no ano passado, uma audiência pública provocada pelo Deputado Vicentinho, mas com a equipe do Tocantins. E esta é a primeira audiência pública provocada pelos políticos do Mato Grosso.

Então, cumprimento o Senador pela iniciativa e, na sua pessoa, cumprimento a Mesa destacando Luiz Antônio e, na plateia, os Vereadores dos Municípios de São Félix, São Domingos, Cida, Marcos Miranda; os nossos Deputados Estaduais Baiano Filho, Dilmar Dal Bosco, e também o engenheiro Mazzaro, o Dilmar Dal Bosco e o Senador Ataídes eu acompanho tanto, pela televisão, admiro a sua forma de se posicionar e, hoje, ao vivo, vejo a sua preocupação em relação ao histórico da BR-242.

Tecnicamente eu não vou falar; vou falar como morador antigo da nossa São Félix, a cidade que fica na divisa dos dois Estados; e da luta que temos implementado juntamente com o Deputado Baiano, Vereadores, prefeitos de Formoso e Lagoa da Confusão, há muitos e muitos anos.

Essa briga para transformar em realidade a BR-242 já leva mais de 30 anos. Lembro que, no governo Figueiredo, as máquinas ficaram do outro lado, no Tocantins, na Barreira da Cruz, um ano paradas. A Mendes Junior, para fazer a tão esperada estrada da Ilha do Bananal... O nosso engenheiro Luiz Antônio deu uma explicação técnica muito positiva aqui, da importância. O senhor também falou, Senador Ataídes, que o Rio Araguaia divide o País em leste e oeste - nós precisamos interligar.

Essa rodovia não é importante apenas para o Mato Grosso, mas para o Brasil. Muda completamente toda a logística do País, daquela região altamente produtora em desenvolvimento. Temos ali a nossa cidade; numa volta de 1,2 mil km, a 200 km, estamos na Belém-Brasília ou na Ferrovia Norte-Sul. Então, basta vontade política.

Essa sugestão de criar uma frente parlamentar é ideal, porque nós, políticos, prefeitos, vereadores, não temos tanta força. Mas se houver um eco nacional nesse nível de Senado e Câmara dos Deputados, e vontade política do País de mudar a sua logística, para desenvolver, principalmente agora nesses novos tempos que se iniciam, as nossas esperanças se renovam. Esse projeto da BR é de Juscelino Kubitschek, Reis Veloso, que fez toda essa malha viária do País, interiorizando o progresso. E o Brasil ainda não pulou o Rio Araguaia. Precisamos fazer isso, para trazer riqueza e desenvolvimento para este País. A extensão é de 97 km, na Ilha do Bananal.

Na outra audiência até falei que, muitas vezes, a população que nos ouve pensa que a Ilha do Bananal é aquele paraíso intocável dos ambientalistas. É que não conhecem a Ilha do Bananal. A Ilha do Bananal é um ponto geográfico comum que tem 90km, em média, de largura, por 380km de comprimento. Tem uma vegetação típica, normal, encontrada tanto em Mato Grosso como em Tocantins. Há moradores da Ilha do Bananal que vivem ali há mais de 80 anos, fazendeiros, estradas no meio da mata, passam carros durante o verão. Não passam o ano inteiro porque há os rios e, como o lugar é uma reserva, não há pontes, não há nada e, quando começa a chover, não é possível passar. Mas, nessa época, passa. Então, nós estaremos estrangulando o progresso do País se não fizermos esse trecho da 242 - muda completamente toda a logística.

Nós vimos a esta audiência pública cheios de esperança, principalmente por vermos aqui dois Senadores interessados. O Senador Wellington, no ano passado, atravessou de carro - fizemos uma caravana com Baiano Filho e todo mundo.

Nós sempre fazemos esses movimentos ali para chamar a atenção dos políticos de ambos os Estados e do País para essa causa tão importante, que é a BR-242. Realmente é a rodovia da integração, que muda, barateia os custos no Brasil. Nós precisamos exportar, precisamos de recursos na balança comercial com outros países.

A nossa soja caminha milhares de quilômetros para chegar ao Porto de Paranaguá ou ao Porto de Itaqui, no Maranhão, por estradas difíceis, sendo que temos a Belém-Brasília e a Norte-Sul prontas, basta interligar esses dois trechos.

Então, a nossa esperança nesta audiência pública é que daqui nasça realmente essa frente parlamentar, com o Senador Vicentinho, que é um conhecedor. O Governador Siqueira Campos, de vez em quando, pegava o helicóptero e ia a São Félix, ali pertinho. Ele é grande sonhador dessa BR, desse projeto. O engenheiro Mazzaro tem se sacrificado tanto, não é Mazzaro?

O SR. JOSÉ RUBENS MAZZARO (*Fora do microfone.*) - Só 17 anos!

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - Dezesete anos. Não é de hoje essa luta e essa vontade.

As coisas têm evoluído, os dois Estados estão crescendo. O Mato Grosso é um gigante, com 910 mil quilômetros, o maior produtor de soja, disparado, do Brasil, de algodão, de milho, tem o maior rebanho de gado. São dois Estados centrais. Tocantins ainda tem a Belém-Brasília ali, mas Mato Grosso está abandonado nesse sentido.

Nós produzimos muito, mas o custo para levar a nossa produção até os portos é altíssimo. A BR-242 irá realmente mudar tudo isso.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Uma carga de milho produzida ali em Sorriso, em Sinop, quando chega ao Sudeste, custa o dobro, só por causa do frete - 30 sacas chegam lá a 60, uma coisa de louco.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - Outro dia eu vi no Globo Rural os produtores de suínos de Santa Catarina que compram milho no Mato Grosso. Apareceu um cidadão que tem mil cabeças e consome não sei quantos sacos de milho e ele falou exatamente isto, Senador: "Olha, para eu trazer o milho do Mato Grosso por caminhões é inviável."

O nosso milho barato, à vontade, poderia ser exportado para o Nordeste... Pela televisão, vemos o gado lá morrendo, no Globo Rural e em outras reportagens, o gado morrendo, definhando, aquelas vacas leiteiras. O Brasil tem que mudar - não é possível! - e a nossa grande esperança é agora.

Eu acho que o meio ambiente... Ninguém quer desrespeitar meio ambiente, nós queremos preservá-lo. E agora fica essa fobia terrível... Tomara que o novo Presidente da República tome frente nisso. Nós não queremos destruir, nós queremos progresso, desenvolvimento, emprego e riqueza para este País.

Essa burocracia estranha, devagar, lenta, lerda, tem que mudar. E os anos passam muito rápido. Dez anos da nossa vida, que são preciosos e importantes... Você é jovem, Luiz, ainda aguenta uns tempos, mas e nós, que estamos mais velhos, não vamos ver isso?

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Prefeito, me permite?

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - Perfeitamente, Senador.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Vou interromper V. S^a só por um segundo.

Senador Medeiros, esse é um dos problemas do nosso País. O governo aqui em cima, principalmente esse governo do PT, nunca ouviu a base do País, quem está na linha de frente, o para-choque. Ouvindo a sabedoria, o conhecimento do Prefeito José Antônio, nessas poucas palavras... Olhem o que ele nos trouxe aqui! Informações extraordinárias. Então, a alta cúpula do Governo tem o dever de ouvir quem está na ponta, ouvir os prefeitos. Mas não: nessas marchas dos prefeitos aqui, nos últimos anos, na última década, não apareceu nenhum representante do Governo Federal para ouvir os nossos prefeitos, e aí está a solução.

Se esse governo que acabou de ser afastado tivesse investido em infraestrutura - e aí V. Ex^a conhece muito bem porque vem desse segmento de rodovias -, se tivesse investido em rodovias, este País não estaria hoje no ponto em que se encontra.

V. S^a falou sobre esse rico Mato Grosso, o rico Tocantins, com quase 300 mil quilômetros quadrados de terras planas e férteis - 82% das nossas terras são planas e férteis! E agora, com o Matopiba, Mato Grosso, Maranhão, Bahia, Piauí, Tocantins, Pará, vai ser o grande celeiro. E tenho mais uma informação: nós temos no Tocantins agora, já totalmente aprovado, e já vai entrar em funcionamento, o ecoporto de Praia Norte, no Bico Papagaio, que fica a 70km da ferrovia! E há o Porto de Itaqui!

Certa vez, conversando com o Senador Blairo... A produção tem que ir para o Sudeste, não dá para vir para o Porto de Itaqui - agora, chegou o nosso querido Senador Fagundes. Essa Rodovia 242 é para o País, não é para esses três Estados.

Nós temos que explorar o Porto de Itaqui, esse grande Porto de Itaqui. Temos que baratear esse custo Brasil, de que falamos há longa data. Ali nós vamos tirar pelo menos 500km de estrada.

Então, parabéns! Fico feliz de ouvir o senhor, Prefeito José Antônio. É muito bom ouvi-lo, e gostaria de, um dia, lhe fazer uma visita para conversarmos um pouco mais.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Vamos comer um peixe na beira do Araguaia.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - Eu posso continuar? (*Pausa.*)

Eu fico feliz, Senador Ataídes, e agradeço as suas observações. Se o Brasil realmente ouvisse um pouco mais as bases, seria diferente. O senhor citou a Marcha dos Prefeitos. Eu sempre participo dela. Pacto federativo: o Congresso deve isso para o Brasil! É uma das coisas para destravar o País: o pacto federativo. Trata-se de valorizar mais os nossos Municípios, as distâncias. Os prefeitos e as prefeituras estão, hoje, numa situação de penúria. É muito sensível a economia do Município a qualquer alteraçãozinha, uma tossezinha da União é uma pneumonia nos Municípios, uma situação agravada, terrível. Chegou o Senador Wellington, nosso amigo de muitas datas. Citei aqui, Senador...

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Ele é o aniversariante do dia.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - ... a sua travessia da Ilha, da estrada, eu já relatei aqui algumas coisas nesse sentido.

Mas o que eu tenho a dizer é isto, Senador Medeiros: dê continuidade. Sei que agora são pessoas sérias, com vontade, e não vão deixar cair no esquecimento. Se não ficarmos atentos, o tempo passa e isso cai no esquecimento. Os anos passam muito rápido e, de repente, uma geração se foi, começa outra e não deixamos esse legado para as novas gerações.

A nossa grande esperança é ver um Brasil forte, um Brasil rico, um Brasil feliz. Para o Centro-Oeste, o Estado de Tocantins, de Mato Grosso, a BR-242 vai fazer diferença. Durante 500 anos, investiram no centro-sul e na costa brasileira. O grande estadista Juscelino Kubitschek interiorizou este Brasil, e temos que dar continuidade ao seu trabalho, ali há milhares de famílias produzindo.

Com toda dificuldade por que passa o País, com um PIB negativo... O PIB do Mato Grosso é sempre positivo e está crescendo. Então, o resto do Brasil tem que estender a mão e investir alguns milhares de reais, que não é muito. O custo de uma estrada, pela sua importância, é muito pequeno. A gente fala em bilhão para cá, bilhão para lá... Uma rodovia não é tão cara. Então, eu gostaria...

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Dois Baruscos construiriam a 242.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - Tranquilo, não é muita coisa.

Encerro as minhas palavras agradecendo a iniciativa do Senador Medeiros, Senador Ataídes, Senador Wellington, Baiano, os vereadores e todos aqui presentes, pela importância dessa audiência pública. No ano passado, aconteceu uma comandada pela equipe do Tocantins e o que faltava era isso. Eu vejo os prefeitos falarem, Senador Medeiros - principalmente em Lagoa da Confusão, aquela turma ali, com quem temos muito contato -, que os políticos do Mato Grosso não cuidam tanto como os do Tocantins daquela região, embora a rodovia toda construída... Nós estamos em Mato Grosso, mas ela será construída nesse trecho do Tocantins, da Ilha do Bananal.

Eu até brinquei, na última reunião, falando que, das maravilhas do Rio Araguaia, só nós do Mato Grosso é que desfrutamos. O Tocantins tem que fazer a 242 para chegar até o Araguaia. Siqueira Campos é apaixonado por isso, ele antevê. Eu o considero um grande estadista pelo que ele fez pela história do Brasil e pelo Tocantins.

Nós precisamos de mais estadistas neste momento difícil. Falei também para o Governador Taques. Nós estamos em um momento de inflexão desta Nação, em que os políticos e toda a população reveem isso. E isso passa pela mudança de logística deste País: baratear este País, simplificar este País, destravar esses protocolos difíceis de romper - está aí o representante do Ibama, que falou muito bem. Há dificuldade para se tirar uma licença, dificuldades para isso. Está muito difícil. Eu acho que é preciso destravar o Brasil. Destravar é progresso, desenvolvimento e dias melhores.

Agradeço.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Presidente José Medeiros, me permita, eu tenho que me retirar, mas eu gostaria já de firmar um compromisso aqui com V. Ex^a e também com o nosso Senador Wellington: vamos, então, criar uma frente parlamentar. Ela será composta pelo Tocantins, e vou procurar os nossos Senadores também do Piauí, do Maranhão, da Bahia e do Pará para compor essa frente, porque isso interessa a todos ali mais diretamente. Vamos, então, deixar firmado aqui, neste momento, que nós vamos criar essa frente parlamentar em prol da 242? Vamos?

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Firmado.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Esse é o propósito.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Firmado. Vamos fazer isso sim.

Antes de passar a palavra para o Senador Wellington, eu queria anunciar a todos que ele é o aniversariante do dia - hoje ele paga o almoço. Quero passar a palavra para ele também, mas, antes, quero submeter algo ao Plenário.

Nós temos aqui o engenheiro que fez o anteprojeto mencionado pelo Senador Ataídes. Aqui, pelo Regimento, só podem falar os convidados e os Senadores, mas eu queria pedir ao Plenário autorização para que falem também o engenheiro e Deputado Baiano Filho, que está aqui.

Se o Plenário aprovar, permaneça como está. *(Pausa.)*

Aprovado.

Os dois falarão também.

Passo a palavra para o Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Cumprimento V. Ex^a, Sr. Presidente Senador Medeiros, e quero cumprimentar também o Dr. Luiz Garcia, que é o Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT de Mato Grosso.

Se não se resolver agora, Deputado Baiano, acho que vai ser difícil podermos acreditar que o DNIT vai realizar essa obra. Então, temos que imputar aqui, Senador Medeiros, toda a responsabilidade a esse jovem mato-grossense que hoje está à frente da diretoria mais importante.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT. *Fora do microfone.*) - Se não destravar, não sai também.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Vamos chegar lá, pelo lado do DNIT.

Agora, o Ibama, com certeza, nunca foi o atrapalhador. Eu acredito que nós já tivemos oportunidade... Inclusive, na BR-163, no Estado de Mato Grosso, conseguimos naquela época a delegação pelo Ibama para cima e, com isso, não tivemos nenhuma dificuldade - claro, o Ibama acompanhando.

Mas eu acredito, dada a importância que representa, Victor, para essa região, a ligação de dois Estados... Sei e compreendo que vocês sabem das dificuldades ambientais, todas elas, mas eu acho que a dificuldade socioeconômico-ambiental... Falo "sócio" em primeiro lugar porque o social é muito importante, porque ali se vê a penúria em que vivem as comunidades indígenas.

Vemos possibilidades ali, com certeza, onde já existe uma estrada passando, mas quando existe a coisa, assim, um pouco na clandestinidade, me parece que os malefícios são muito maiores. Por isso, acredito que o Ibama terá essa sensibilidade de encontrar o melhor caminho para que possamos fazer essa licença, seja através da delegação, seja diretamente pelo Ibama. Então, jovem, Victor, tenho certeza de que você também sabe da responsabilidade que representa esta audiência pública para esse sonho de muita gente.

O Marcos, que é vereador, representa aqui todos os vereadores. Aí, mais ainda... É o vereador que está na ponta, ele é que conhece o dia a dia, a angústia das pessoas que estão ali cobrando. E não há nem para onde o vereador correr, ele está junto, está presente. Então, Vereador Marcos Antônio Miranda, eu o saúdo em nome de todos os vereadores daquela região.

E o meu prefeito, companheiro, José Antônio de Almeida, o Baú: quero cumprimentá-lo em nome de todos os prefeitos também daquela região - refiro-me aos dois Estados.

Estão aqui o Deputado Dirceu e o Deputado Baiano, que fez inúmeras audiências já.

Eu acredito, Baiano, que é na linha do "água mole em pedra dura, tanto bate até que fura". E é isto mesmo: se não sonharmos, não acreditarmos e não buscarmos, nada vai acontecer.

Eu me lembro da minha região, onde nasci: Rondonópolis. A BR-163/364 era toda de chão. Quando eu comecei a me entender por gente, já começamos a trabalhar por aquilo. Não tive a oportunidade de ser vereador, mas, logo depois de formado, com 22 anos, comecei, através da associação comercial, uma luta. Duas bandeiras eu tinha lá naquela região: a duplicação da ponte sobre o Rio Vermelho e o asfaltamento entre o Trevão e o Aeroporto; e também a questão de mais cursos para a universidade federal. Já se passaram aproximadamente 20, quase 30 anos, Baú, e muita coisa aconteceu.

Agora, a nossa luta... Ontem mesmo, nós estávamos no Ministério dos Transportes discutindo a conclusão da duplicação do trecho da divisa de Mato Grosso do Sul até Rondonópolis - já está duplicado, faltam só 12 quilômetros - e de Rondonópolis até Cuiabá, que já tem praticamente metade do trecho duplicado, que foi liberado nesses poucos dias. E aí é uma luta de todos nós: eu, Blairo, Medeiros e toda a Bancada de Mato Grosso. E há também, claro, a duplicação até Sinop, agora já falando na questão da concessão de Sinop até Miritituba. Enfim, o Estado é muito grande.

A conclusão da BR-158, lá em Vila Rica: já está pronta, e precisamos ir lá inaugurar, Baiano, o prefeito tem cobrado muito. Inclusive, já está com os recursos e projeto definido para fazer também a travessia urbana da cidade de Vila Rica. Nós queremos ir lá. Ficamos combinados, inclusive, de ir lá para fazer a inauguração da estrada e o lançamento da travessia. Como acabou demorando, o pessoal já está trabalhando lá, mas nós queríamos, inclusive, discutir algumas melhorias possíveis na travessia urbana, principalmente iluminação e melhoria da sinalização lá de Vila Rica. Com isso, já temos a conclusão até a divisa do Pará.

Portanto, essa ligação da 158 pela 242, até São Félix do Araguaia e, depois, atravessando... Eu cheguei agora, então não sei...

O foco aqui da reunião era a travessia do Bananal, mas queremos, na verdade, é fazer também o asfaltamento da 242 até São Félix e, de São Félix, fazer a travessia que acredito ser... Uma coisa complementar a outra. As obras de levantamento da 242 vêm sendo feitas, mas ainda é pouco, precisamos trabalhar realmente a possibilidade de conseguir esses recursos.

Com a presença do Dr. Luiz Antônio Garcia, a última reunião que tivemos, ainda lá Câmara dos Vereadores... Ficou de responsabilidade, Senador José Medeiros, do DNIT fazer os projetos de viabilidade técnica, econômica, o EVTEA. Como cheguei aqui... Não sei se o Dr. Luiz já falou sobre esse assunto, mas este ano também... Inclusive estou sendo nomeado hoje Relator da questão do orçamento, da LOA, então temos que pensar já na possibilidade de também garantir recursos para isso na Lei de Diretrizes Orçamentárias. É um assunto sobre o qual gostaria depois de ter a definição por parte do DNIT, até alguma colocação dos recursos para que tenhamos, este ano e até o ano que vem, esse projeto pronto. Enquanto não tivermos isso aprovado, fica a luta aqui, como tem sido desenvolvida pelo Deputado Baiano, pelos prefeitos, por todos vocês, e passa governo, passa governo e não há um começo.

Penso que o começo pode ser muito bem a ponte, que tem que ser feita, ou as pontes, porque, de qualquer forma, fazendo as pontes, apenas com o levantamento da estrada, já se consegue dar uma trafegabilidade muito boa. Acho que a obra, se for começada por partes, vamos ter mais facilidade ainda do que, de repente, aprovar todo o projeto de uma vez só.

Quais são os pontos críticos? São as pontes, que têm de ser feitas sobre aqueles banhados que atravessam a estrada. Não há outra forma que não seja fazendo as pontes, e até sobre o Rio Araguaia também. É a mais cara, mas, quem sabe, pode-se começar ao contrário, pelas menores - não sei qual é o custo disso.

O importante é que isso fique registrado. Esta é uma audiência pública, e isso aqui fica nos *Anais*. Devemos nos utilizar dessa audiência pública para depois pressionar todos, desde o Presidente da República até o ministro.

Ontem à noite tivemos audiência com o ministro - o Dr. Luiz Antônio lá estava - e, inclusive, tocamos nesse assunto da audiência que teríamos aqui hoje. Espero, então, que, com esses assuntos aqui possamos até fazer, Senador Medeiros, um documento para ser enviado a essas instâncias - ao Ibama, ao Ministério dos Transportes -, essa seria uma forma de pressionar também. Essa seria também uma forma de dizer que, da parte da Comissão de Infraestrutura, temos todo apoio.

Gostaria de sugerir a V. Exª também que pudéssemos aprovar aqui um requerimento - e gostaria de consultar o secretário sobre isso - de apoio da Comissão de Infraestrutura, ao Ministro dos Transportes e ao Presidente do Ibama também...

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Ao de Desenvolvimento Regional também.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sim. É importante registrar esse apoio e a importância disso que foi discutido. É importante dizer que a Comissão espera que esses órgãos possam promover isso que temos aqui como objetivo, que é exatamente a construção dessa estrada.

Eu só tenho preocupação quando falamos da construção "de uma vez por todas", porque é difícil conseguir o recurso, principalmente neste momento, para fazer logo tudo. Então, eu penso que poderíamos fazer, perfeitamente, por etapas, e aí íamos avançando e, principalmente, vencendo as dificuldades que porventura possam existir.

Eu me lembro aqui - é bom falar - da 080, que está sendo feita lá pelo Governo do Estado. Foi feito um trecho pelo MT Integrado. Nós tivemos audiência lá nas aldeias indígenas, e eles permitiram que se fizesse todo o levantamento da estrada. Então, lá hoje já está totalmente asfaltado, nas duas pontas. E hoje já percebemos a reivindicação, principalmente por parte da comunidade indígena, que diz que já está na hora de fazer o asfalto também da parte que passa pela reserva indígena.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Pois é, estão pressionando.

Ou seja, em vez de arrumar uma briga de cara, vamos fazer as outras duas pontas, vamos fazer as pontes, vamos fazer as passagens. E aí nós chegaremos ao dia que todos querem, que é o da finalização, principalmente o asfalto.

Era com isso que eu gostaria de contribuir. Agradeço aqui a lembrança pelo aniversário e espero que, com mais este ano de experiência, de mais maturidade, possamos trabalhar aqui juntos, Senador Medeiros, e fazer muito por Mato Grosso, porque é um Estado em expansão.

Eu sempre tenho dito aqui da tribuna, tanto nas comissões quanto na tribuna do Congresso, que o Mato Grosso é esse Estado de 900 mil quilômetros quadrados com menos de 3,5 milhões de habitantes e, portanto, um Estado de muitas oportunidades. E essa região nossa, de que estamos aqui falando, do Araguaia com o Tocantins, é, sem dúvida alguma, ainda a melhor região para se investir no Brasil, porque são áreas muito grandes e ainda com preço barato. Aí eu digo, Baú: quem puder, segure, não venda; e quem quiser comprar compre logo, porque está na hora.

Então, quero parabenizar o Senador Medeiros por ser o autor desta audiência pública, por tê-la requerido. Mais uma vez, cumprimento o Deputado Baiano, o Deputado Dirceu, e todos que vieram aqui, como o engenheiro - já tivemos muitas reuniões onde ele esteve presente. Eu espero que esse seu sonho possa, quem sabe, daqui a pouco tempo também, estar sendo realizado, confraternizando com todos vocês.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Agradecemos as palavras do Senador Wellington e mais uma vez queremos parabenizá-lo pelo aniversário, por mais um ano de vida.

Passamos a palavra para o nosso próximo palestrante, que é Marcos Antônio Miranda, Vereador pelo Município de São Félix do Araguaia.

O SR. MARCOS ANTÔNIO MIRANDA SOUSA - Bom dia a todos.

Quero cumprimentar a Mesa em nome do Senador José Medeiros; o Senador Ataídes, que já se retirou; o Senador Wellington Fagundes, companheiro nessa luta de BR-242/TO-500, que recentemente esteve presente em uma audiência pública em São Félix do Araguaia; o Deputado Baiano Filho, também sempre presente; o Deputado Dal'Bosco, que esteve presente; o Prefeito José Antônio de Almeida, o Baú; o Diretor do DNIT Luiz Antônio Garcia; o Coordenador do Ibama Victor Castro; o Engenheiro Mazzaro, também nessa luta constante, incessante, para chegarmos a esses objetivos; e os colegas, Vereadores Domingos Goes e Cida Brandão, aqui presentes.

Já foi falado da importância dessa estrada em nível nacional - falado, repetido e refalado. A importância é econômica, a importância é social, é uma importância de integração. O Prefeito Baú se remeteu a Juscelino Kubitschek, e eu tinha colocado aqui, entre os tópicos que ia relatar, que Juscelino foi o precursor dessa integração nacional, e a criação de Brasília é um fruto disso. Para mostrar a importância da visão de Juscelino: Juscelino criou na Ilha do Bananal, ao lado de São Félix do Araguaia, uma base da FAB, e lá foi construído também o Hotel JK, para o qual, em épocas de veraneio, o Presidente Juscelino se deslocava. E a intenção era justamente esta: integrar o País, iniciando com essa centralização, especificamente, para depois se expandir.

Relacionados com a intenção da luta de concretizar a BR-242, a TO-500, além da importância nacional, há vários fatores que já foram especificados, como a diminuição do custo Brasil em relação a fretes, em relação à possibilidade de vinda... Por exemplo, para especificar: lá na região de São Félix do Araguaia, no Baixo Araguaia, existe uma necessidade muito grande de correção do solo para plantio. Embora haja áreas vastas para plantio, existe a necessidade de correção e, para essa vinda de calcário para a região, a concretização dessas estradas diminuiria os quilômetros para esse deslocamento, para que se chegasse à região vindo, especificamente, do Tocantins. Ou seja, seriam 100km para vir esse calcário para poder fazer a correção do solo.

Para também dimensionar a importância da quantidade de grãos lá produzidos: somente o nosso Distrito de Espigão do Leste, no Município de São Félix do Araguaia, hoje planta 280 mil hectares de soja. Isso somente em São Félix, mas podemos estender aos outros Municípios - Sorriso, Querência, Alto Boa Vista - para mostrar a necessidade da implantação dessa rodovia.

Quero aqui relatar algo que foi dito pelo Senador Wellington Fagundes: a importância de iniciar isso na parte prática. Às vezes sonhamos com uma estrada concretizada já, com tudo bonitinho, tudo pavimentado, mesmo sabendo da dificuldade que é chegar a esse ponto. Então, a parte prática seria o aterramento, o levantamento dos locais onde é impossível passar em período de cheia e, principalmente, a questão da construção de pontes de concreto.

Então, já conclamo aqui a parte ambiental e a parte do DNIT, principalmente mencionando a questão ambiental e indígena em relação à manifestação da Funai.

Estive observando aqui, nos relatórios feitos, que não houve manifestação em relação aos relatórios da Sema - MT, não é Deputado? Vamos aproveitar a presença de dois deputados estaduais para cobrar essa manifestação, para que se viabilize essa possibilidade de completar os trabalhos - ou para que se iniciem - do Naturatins. O Senador Ataídes já não se encontra aqui, mas, com certeza, mediante a leitura dos Anais, saberá que ficou aqui um pedido para que se notifique a Naturatins para que se manifeste. Também a Funai, a Funai que tanto fala na questão indígena, até por tutelar o interesse indígena, e que às vezes coloca empecilhos para a viabilização dessa estrada, tem de se manifestar. Como foi mostrado aqui, foi instada a se manifestar, mas, até este momento, não se manifestou, como os demais órgãos que aqui citei.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Não compareceu aqui.

O SR. MARCOS ANTÔNIO MIRANDA SOUSA - Nem mesmo compareceu - bem lembrado pelo Senador José Medeiros. Então, fica aqui o pedido para que a Funai se manifeste em relação a isso.

Quero elogiar o requerimento do Senador José Medeiros e também a ideia do Senador Ataídes de formar esse bloco parlamentar para que se chegue a essa conclusão.

Só para finalizar: a região que compreende Tocantins e Mato Grosso é considerada o Vale dos Esquecidos, principalmente a região do Araguaia. Essa integração deixaria de ocorrer, essa menção ao Vale dos Esquecidos. Por quê? Porque viabilizaria essa integração, essa passagem, viabilizaria a questão turística, a questão econômica, a questão do escoamento de grãos, a possibilidade de oferecer cursos superiores e técnicos que hoje, na região, nós não temos. O filho da região - especificamente das cidades que a compõem -, se quer ter acesso ao ensino superior, tem de sair, viajar, se deslocar por mais de 700km por falta dessa integração. Então, o que se coloca aqui não é somente uma questão econômica. É uma questão social, uma questão econômica, uma questão cultural, turística e uma questão que só vai engrandecer a integração nacional.

Deixo aqui as minhas palavras.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Com a palavra o Engenheiro José Rubens Mazzaro.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, pela ordem, só queria questionar o Dr. Luiz Antônio.

Não sei se foi falado antes, mas até que ponto... Estou vendo aqui o *status* do licenciamento ambiental. O que nós temos hoje é uma tentativa de licenciamento ambiental pelo DNIT. É isso o que temos? Ou temos...O projeto é o projeto levantado pelo Dr. Rubens Mazzaro? Ele já foi apresentado ao DNIT? Vocês têm conhecimento oficial desse projeto? Esse projeto é um anteprojeto? Qual é o *status* disso?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Como nós colocamos na apresentação e como foi mostrado na fala do Dr. Victor, nós já temos um processo aberto junto ao Ibama para o licenciamento dessa rodovia.

Na audiência passada, Senador, foi colocado pelo representante do Ibama que não havia nenhum processo do DNIT aberto no Ibama. Então, logo após aquela reunião, nós corremos e abrimos o processo. O Ibama já emitiu o termo de referência para que o DNIT faça a contração. O DNIT vai propor alguns ajustes ao Ibama, e já houve manifestação de alguns órgãos que, por lei, o Ibama tem de ouvir. Paralelamente, vamos iniciar agora em junho a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

Temos conhecimento do projeto do Dr. Rubens, que vai ser uma referência de grande valia para o DNIT. Nesse Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e também no EIA/RIMA nós vamos estudar o melhor traçado. Então, o

projeto de engenharia que se tem é um anteprojeto que traz conceitos muito interessantes para a gente mitigar os riscos ambientais, mas, para que a gente avance na questão do projeto de engenharia, é importante a gente fazer todo o estudo locacional do traçado e verificar quais são as fontes de material de construção para que tenhamos um projeto consistente e ambientalmente sustentável.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Só para ficar claro - eu quero que isso fique nos Anais -, pergunto o seguinte. Por parte do DNIT, a TO, dentro do Tocantins, é uma estrada federal em implantação? Qual é a característica dela no lado do Tocantins? A 242, no lado do Mato Grosso, é tranquila: é federal. Do lado do Tocantins, como é considerada?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Eu tenho de dar uma olhada no ONSV, mas acho que ela é uma rodovia planejada coincidente com uma rodovia estadual, mas ela está em leito natural. Então, essa federalização é muito simples, porque basta uma decisão da diretoria colegiada do DNIT para fazer essa absorção. Então, como vai ser feito o EVTEA, nesse primeiro momento, não existe distinção nenhuma pelo fato de ela estar como planejada, porque nós vamos fazer o estudo de viabilidade. Esse estudo de viabilidade vai nos trazer o melhor traçado. Para federalizar esse melhor traçado, basta uma reunião do colegiado do DNIT, porque, no Estado do Tocantins, ela está em leito natural.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Então, a pergunta que faço é a seguinte: é oportuno nós propormos ao DNIT, através desta audiência pública, que já tome providências em relação à definição da federalização ou é melhor que a gente aguarde mais um pouco?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Olha, essa é uma questão que o DNIT...Ele vai trabalhar nesses estudos como se federal fosse.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas podemos fazer alguma coisa para transformá-la em federal mesmo?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Pode ser feito sim. Nós vamos... Inclusive, nós já pedimos ao Ibama e à Funai uma autorização para adentrar as áreas indígenas, para que o DNIT assuma a manutenção dessa rodovia. Então, para que a gente pudesse fazer um levantamento...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Da Ilha, da Ilha, porque há território indígena. Então, a gente só pode adentrar o território indígena com autorização. Já foi feito esse requerimento, e a Funai já respondeu ao Ibama quais são os requisitos necessários para que possa adentrar as terras indígenas.

Quanto à Superintendência Regional do Tocantins - nesse caso, é um problema do lado do Tocantins, porque em Mato Grosso estamos dando a manutenção nos 119km que ligam São Félix do Araguaia até a 158 -, do lado do Tocantins, estamos providenciando para que façamos esse levantamento em conjunto com o Ibama, porque é uma área que é considerada sensível - o próprio Ibama tem que adentrar essa área para nos dizer quais são as ações que temos que fazer durante essa manutenção para que possamos mitigar qualquer risco ambiental nessas atividades de manutenção.

Então, o DNIT está trabalhando como se fosse uma rodovia federal.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Bom, Sr. Presidente, da minha parte, eu entendo que esse é o aspecto mais importante no mais curto prazo, que configuremos isso.

Eu gostaria até de propor ao Presidente que, na hora oportuna - naquela em que V. S^a, Dr. Luiz, entender -, façamos uma audiência, seja com Ministro, com quem V. S^a entender que é importante, para cravarmos isso, definirmos isso. Isso, sem dúvida nenhuma, é o primeiro passo que precisa ser dado em termos de presença do Ministério dos Transportes e do Governo nessa estrada.

O Baiano, depois, pode falar, mas eu entendo que é o passo mais importante antes de conseguirmos colocar essas outras partes da...

Agora, proponho aqui também ao Presidente que possamos fazer isso, talvez até por meio de uma emenda desta Comissão de Infraestrutura ao Orçamento do ano que vem. Acho que já há um compromisso meu, de V. Ex^a e dos demais aqui, para que aprovemos uma emenda de comissão para a implantação desta BR, que eu acho que atende a dois Estados, ela é estruturante. É uma característica muito própria de uma comissão e, se for da Comissão de Infraestrutura, muito melhor. Vamos fazer isso na hora oportuna, claro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Perfeito, vamos fazer esses encaminhamentos.

Passo a palavra ao Dr. Rubens Mazzaro.

O SR. JOSÉ RUBENS MAZZARO - Bom dia a todos.

Eu acho que já foi falado quase tudo aqui, é só questão de complementar algumas posições.

Primeiro, quero agradecer ao Senador José Medeiros, principalmente pelo título que ele deu a este encontro, a esta audiência pública, tirando o foco só da agricultura e levando o foco para o desenvolvimento regional e turístico, que é o que falamos na nossa maquete eletrônica - eu acho que vamos perder muito tempo passando essa maquete eletrônica.

Eu gostaria de dar algumas informações.

Eu acho que esta audiência, Senador José Medeiros, foi fundamental para sacramentarmos algumas coisas.

Primeiro, eu queria agradecer à comunidade indígena através do Cacique Uraro, que está nos dando o maior apoio, trabalhando muito junto a todos os caciques da Ilha. Hoje temos aqui já - abril de 2016 - autorização da comunidade indígena para passar essa estrada dentro da Ilha.

Estamos tendo algumas dificuldades com relação à Funai. Com o Ibama não, até porque entramos com esse pedido há pouco tempo.

Mais recentemente, tivemos algumas informações importantes.

Primeiro, fizemos uma comissão de 25 elementos: oito elementos de Mato Grosso; nove caciques indígenas, lideranças indígenas; e oito elementos do Tocantins. Senador Wellington Fagundes, eu fui voto vencido nessa comissão, eu era contrário a fazer uma estrada, que o pessoal está chamando de pantaneira, mas estou chamando de bananeira, uma estrada de fazenda.

Estamos pensando. Fizemos uma reunião com o Governador Marcelo Miranda na terça-feira da semana passada, e ele nos garantiu que ontem se encontraria com o Governador de Mato Grosso, com o consórcio Norte e Nordeste - formado por oito governadores -, em Palmas. Ele se comprometeu a, junto com o Governador Pedro Taques, começar a resolver essa parte de estrada de fazenda.

Com relação a recursos, estamos, há algum tempo já, batalhando por isso e temos alguns contatos, inclusive externos - um grupo japonês, um grupo italiano muito forte e dois grupos nacionais, fora das tradicionais grandes construtoras do País, que é a VLI, a operadora da Ferrovia Norte-Sul, e o pessoal do Porto Seco Centro-Oeste, em Anápolis, que ganhou a licitação para operar o Porto Seco de Gurupi -, que estão interessados nessa travessia. Eles têm interesse também em começar a fazer essa estrada pantaneira.

O que estamos fazendo? Por que estamos fazendo no âmbito do Estado do Tocantins? Primeiro, pela facilidade e menor burocracia em relação ao Governo Federal. Independentemente de quem vai fazer a travessia, se é o governo estadual ou o governo federal, o importante é o seguinte: as coisas estão convergindo para um entendimento comum. O que é? O governo federal hoje está pensando no PPI, e estamos pensando na PPP já faz alguns anos. Eu acho que é a saída que temos.

De que precisamos? Do apoio dos dois governos estaduais e do governo federal no sentido de dar apoio institucional, ou seja, as licenças ambientais, as licenças da Funai, as compensações socioambientais para a comunidade indígena. É disso que estamos precisando, o resto fazemos. Obra de engenharia, como diz o Dr. Luiz Antônio, é a coisa mais fácil do mundo, não há uma rocha para explodir.

Agora, uma coisa da qual eu não abro mão como profissional... Eu e o Luiz Antônio vamos confessar... Eu costumava escrever, nos meus projetos, na introdução, que as grandes obras nacionais pecavam muito, faziam muitos erros, mas infelizmente estão cometendo erros nas grandes obras no presente e, com certeza, vão cometer erros nas grandes obras no futuro. Por exemplo: a transposição do Rio São Francisco é o maior absurdo da engenharia nacional. Há água suficiente para se bombear até para a China, mas faz-se um absurdo de obras e não se conclui. Era para concluir em 2010, 2012, 2015, 2020, e nada! É botar uma bomba! Você define a potência e joga água onde quiser.

Agora, o que não podemos permitir dentro da Ilha é que se atropela a comunidade indígena, de maneira nenhuma. Temos por isso o maior respeito. E acho que respeito...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Eu quero registrar a presença do nosso Senador Vicentinho, que é 1º Secretário do Senado, representante do Estado de Tocantins, e tem o maior interesse nessa obra também.

O SR. JOSÉ RUBENS MAZZARO - Como vai, Senador? Tudo bem?

O Senador Vicentinho é um dos maiores e mais chegados companheiros nossos nessa luta.

Então, dou mais algumas informações sobre a travessia.

Eu acho que estamos no caminho certo. Estamos precisando é nos unir e colocar um pouquinho das vaidades pessoais nossas, de todo mundo, de lado e nos juntar.

Com certeza, essa travessia deixou de ser um projeto rodoviário para ser um projeto social, de integração nacional, integração sul-americana, que vai ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico. É um projeto especial de comunidade indígena, que eu acredito que vai ser um marco, daqui para a frente, das grandes discussões e decepções que tivemos com a Funai e com a comunidade indígena.

Enfim, eu acho que não pode passar deste ano. Apesar de parecer duro, temos que começar este ano.

Nós já estivemos com o pessoal das balsas para colocar as balsas novas no Rio Araguaia. O Pedro Iran, que é o dono do Pipes, da maioria das balsas dos dez Estados do Nordeste, já esteve lá e se prontificou a colocar as balsas neste mês.

Então, o caminho é este. Bola para frente, vamos fazer uns estudos. Como o Senador Wellington falou, independentemente de ser federal ou estadual, vamos levar isso a bom termo e vai ser feita essa estrada. Ou se faz uma primeira, ou se faz a outra. Duas não vai haver, evidentemente, o Brasil não tem dinheiro para gastar com isso.

Essas são as informações que eu tinha: os governadores estão unidos; a comunidade indígena, de acordo; investidor privado, nós já temos. Então, é questão institucional. É isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Agradecemos as palavras do Dr. Mazzaro.

O próximo a falar seria o Deputado Baiano Filho, mas chegou o Senador Vicentinho. Quero saber se ele quer falar agora.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Agora.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Então, com a palavra, o Senador Vicentinho.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Cumprimento o Presidente, Senador Medeiros, e os ilustres convidados: Marco Antônio, Vereador da nossa querida cidade de São Félix; Victor, representando o Ibama; o amigo Dr. Luiz Antônio, competetíssimo Diretor do DNIT, que nos honra também com a sua presença; o meu colega aviador, companheiro, amigo, Baú, que dirige tão bem aquela nossa cidade de São Felix, onde já residi - voando, quando jovem ainda, com o Baú, junto com o Carajá, com o Helveciano, com o Chiquitão, que já se foi, e tantos outros colegas aviadores. É uma alegria sempre que mantenho contato com amigos daquela região do Vale do Araguaia, Luciara, Santa Terezinha. Enfim, é muito prazeroso para mim poder estar aqui nesta audiência pública com um Estado irmão, que é o Estado de Mato Grosso.

Cumprimento o Mazzaro, que há pouco explanou muito bem, o idealista dessa travessia, que há tantos anos vem lutando para ver realizado esse sonho de Juscelino Kubitschek que ele abraçou como um sonho dele e de todos nós.

Portanto, é louvável a iniciativa de V. Ex^a, Presidente Medeiros, desta audiência pública.

Já tivemos, lá na Câmara, uma audiência pública, inclusive solicitada pelo Deputado Federal Vicentinho Júnior, meu filho, com a participação de praticamente todas as entidades. Creio que aqui faltou a presença do Ministério Público, que seria muito importante...

(Soa a campainha.)

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - ...e da Funai também, porque envolve todos eles, além do Ibama.

Todos já têm conhecimento, mas eu quero reforçar.

A BR-242 - Senador Wellington, aniversariante, já dei os parabéns a ele, e, à noite, vamos nos encontrar para uma boa confraternização em sua casa - foi idealizada por Juscelino Kubitschek, que pensou num Brasil de norte a sul, com a Belém-Brasília, e de leste a oeste, com a 242, ligando o ponto mais próximo do Atlântico ao Pacífico. E assim ela tem sido aos poucos construída. O gargalo é esse da travessia que eleva o custo Brasil. Hoje é uma necessidade nacional, porque

toda a produção do norte do Mato Grosso vai, Dr. Victor, para o sul, para Paranaguá, para Santos, para aqueles portos que já estão, além de longe, congestionados.

Com a travessia...

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - MT) - Senador Vicentinho, só fazer um aparte.

Eu vou passar a Presidência para o Senador Wellington, porque tenho uma audiência agora fora da Casa.

Por favor, com a palavra.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Pois não.

Com a travessia da ilha, nós passaremos a mudar o eixo. Se hoje nós pegarmos o mapa da logística das rodovias, ela é mais norte-sul. Nós não temos praticamente eixo leste-oeste no Brasil. Isso torna o País caro. Para se ter uma ideia, o produtor do norte do Mato Grosso vai buscar calcário a 600 quilômetros. Com a travessia da ilha, vai buscar a 90. Já começa a facilitar a produção.

Quando há um problema de saúde, eu sei e imagino o custo que é para o Baú, como Prefeito de São Félix, fretar uma aeronave para levar um paciente a Gurupi, que é o lugar mais próximo, ou a Palmas, que dá muito apoio a tudo isso.

Portanto, o custo é altíssimo. E a grande vantagem desse momento é que, em primeiro lugar, os povos indígenas, com quem eu tenho um bom relacionamento, inclusive estive reunido, segunda-feira, em Porto Nacional com os líderes Javaés e Carajás, falando também desse assunto dentre tantos outros... Sempre damos assistência a eles com emendas, com recursos, com presença. Agora à tarde, às 14h30min, nós teremos um encontro, Senador Wellington, Presidente, com representantes da Força Aérea, da Marinha e do Exército para buscar uma parceria das Forças com os povos indígenas do Tocantins.

Um barco que a Marinha não usa já serve para os nossos indígenas ali, da Ilha do Bananal, por exemplo, e por aí fora. Isso nós temos já agendado, às 14h30.

Então, eu quero, voltando à importância, dizer que os povos indígenas desejam, principalmente, com um projeto como esse, que atende plenamente a questão ambiental, social, econômica, etc... Para toda essa produção, nós passaremos a utilizar, invertendo o eixo, a Ferrovia Norte-Sul, que está precisando ser utilizada. Então, essa produção vai para Gurupi, Presidente, e, dali, Itaquí, Barcarena e por aí fora.

Quer dizer, o custo Brasil, a competitividade do Brasil, vai melhorar e muito. Nós não vamos ter aquelas filas de carretas para embarcarmos em Paranaguá, no Porto de Santos, aquele tumulto. Quando eu vejo aquilo, eu falo: "Rapaz, o problema está em 90km, 80km." Eu penso que o Ibama já tem essa consciência. Nos Estados Unidos e em outros países, nós temos rodovias em áreas indígenas que contentam inclusive o bem-estar da nação indígena, porque eles querem ter renda, aliás, eles convivem no dia a dia. Querem manter suas tradições culturais, mas querem também viver com dignidade, porque eles lá estão passando necessidade, essa é a realidade, e convivendo, no dia a dia, como todos nós.

Nós temos como preservá-los, preservar a cultura, mantê-los com dignidade, com suas rendas, porque eles passariam a ter uma produção mensal no pedágio da travessia e nós manteríamos toda a questão socioambiental, como está aqui no projeto, e resolveríamos o problema do Brasil.

Agora, precisamos muito, Dr. Luiz Antônio, que deem celeridade na questão dos estudos. E, cada vez mais, as Bancadas de Mato Grosso e do Tocantins, principalmente aqui, do Congresso Nacional, com o apoio dos Deputados, vereadores, prefeitos, o que já tem, estarmos mais presentes aqui, nesse sentido, para que isso ocorra.

Isso é uma bandeira importantíssima. Não tem cabimento dois Estados, desde que se criou o Brasil, Tocantins e Mato Grosso, por exemplo, enquanto ainda éramos Goiás, não se unirem. O Araguaia nos divide; o Araguaia deveria servir para nos unir. Nós somos os únicos Estados que não temos uma ligação um com o outro. Que País é este? Nós precisamos ter uma ligação. Se você quer ir a Palmas, você tem que sair de São Félix, descer em Barra do Garças e subir mil e tantos quilômetros, quando você poderia estar a 200km, ou ir para o norte, atravessar em Caseara e por aí fora. São os únicos Estados que não se ligam no Brasil. Nós temos que corrigir essa injustiça histórica aliás. E somos povos unidos, amigos, Mato Grosso, o norte de Goiás, Tocantins hoje, toda a vida nós tivemos um bom relacionamento.

Portanto, é importantíssimo este momento, esta audiência pública. Vim aqui com muito prazer. Peço desculpas por não poder ficar até o final, porque estamos com o gabinete cheio de companheiros do Estado, para atender, Dr. Luiz, mas, nas suas mãos, eu vejo muita esperança.

Fico muito entusiasmado com sua competência, com seu entusiasmo, por compreender a importância dessa travessia. Se ela for estadual, se ela for federal... Eu penso que se for ela federalizada, se pudermos, melhor ainda, porque estão aí os órgãos federais querendo fazer da melhor forma.

Eu tenho conversado com os procuradores, alguns amigos nossos do Tocantins, e eles entendem perfeitamente que este momento é importante, principalmente porque os povos indígenas têm consciência da necessidade disso também. Então, esse é um assunto que está maduro e que todas as partes compreendem a sua importância.

Eu tenho a mais plena certeza de que todos nós, com os órgãos do Governo Federal, haveremos de chegar aí a um bom termo. Eu ainda sonho em atravessar aquela ilha ali, com aquela pista suspensa, chegando até São Félix do Araguaia. É uma cidade importante e que marca muito, como eu disse, a minha trajetória de vida, Senador Wellington. Ali morei, ali voei, comecei os meus primeiros passos na aviação e deixei bons amigos, não é, Baú?

Portanto, sejam todos bem-vindos! Contem, de forma muito incisiva, com o nosso apoio, Vereador, pois queremos dar uma contribuição firme. Queremos não, já estamos dando há um bom tempo. É uma bandeira do Deputado Federal Vicentinho Júnior, na Câmara, e também nossa, pelo lado do Tocantins, muito embora essa é uma causa que eu penso ser de toda a classe política. Ela é uma bandeira, é uma causa nobre, e uma causa nobre não tem patrono individual. O patrono somos todos nós, são as pessoas que sonham em utilizar essa travessia, das pessoas mais simples aos produtores, à classe política.

Ainda quero um dia sair lá da beira do Atlântico, na Bahia, passando por ali, Baú, e ir até o Pacífico. Aí saberei que o Brasil está realmente organizado na questão logística, de norte a sul, de leste a oeste. E o caminho é esse aí, pela travessia da Ilha. É o caminho mais curto, mais viável e já visto lá atrás, por Juscelino Kubitschek.

Essa ideia que nós estamos aqui defendendo, estamos somente a reproduzindo de Juscelino, grande estadista, que pensou um Brasil grande e colocou isso lá atrás. Aliás, naquela época, para chamar mais a atenção, ele fez um belo hotel na Ilha do Bananal, em Santa Isabel, que hoje os povos indígenas já perderam. Mas o Hotel JK ali era uma referência para o turismo mundial. Aquilo era ele chamando para a importância da ligação do Atlântico ao Pacífico.

Portanto, fica aqui registrado o nosso apoio, o nosso entusiasmo.

Presidente Wellington, para concluir, Mato Grosso, além de ter o Presidente da Mesa, tem o Líder do PR no Senado - ele é o meu Líder e aniversariante do dia. Então, hoje ele está em alta.

Portanto, vamos trabalhar juntos, Wellington: toda a Bancada de Mato Grosso e nós do Tocantins. Tenho certeza de que vamos chegar a um bom termo. Conte comigo!

É um prazer enorme tê-los aqui, principalmente o meu velho amigo e companheiro Baú.

É um prazer, Baú!

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Senador Vicentinho, eu já havia registrado aqui antes que, se agora nós não conseguirmos avançar nessa questão, que é um sonho de todos nós, principalmente da região, tendo o 1º Secretário da Casa e o Diretor de Engenharia do DNIT... O Senador Medeiros agora está começando a experimentar ser Governo, porque ele saiu daqui para ir a uma audiência, Senador Júlio Campos, com o Presidente.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco Moderador/PR - TO) - Se pudesse ser por decreto, nós dois já assinaríamos um decreto aqui.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Eu quero aproveitar para registrar a presença também do Senador Júlio Campos no nosso plenário. Ele também foi 1º Secretário da Casa e um Senador extremamente atuante. É uma figura política que todos nós, em Mato Grosso, admiramos pela sua carreira política. Foi o Prefeito mais jovem do Brasil, Deputado Estadual e Federal, Senador da República, Governador do nosso Estado e Conselheiro do Tribunal de Contas também. Com certeza, é um político que, como sempre digo, espira política o tempo todo. É um ser político. Então, é um prazer, uma satisfação tê-lo como um dos participantes desta audiência.

Nós teremos a possibilidade de ouvir - já está inscrito - o Deputado Baiano Filho, e ainda fica franqueada a palavra ao Senador Júlio e ao Deputado Dilceu, se quiserem usá-la.

Pois não, Deputado Baiano Filho.

Não sei se está ligado o microfone.

O SR. BAIANO FILHO - Quero iniciar cumprimentando o Presidente da Mesa, Senador Wellington, nosso mato-grossense defensor da logística do Estado aqui no Congresso Nacional, e externar o nosso reconhecimento também ao Senador Medeiros, que provocou, no bom sentido, esse encontro muito importante para que possamos obter as novas informações em relação ao tema da Transbananal, que é importante para o Brasil.

Cumprimento os Senadores que aqui nos deixaram - o Senador Ataídes esteve inicialmente no nosso encontro; o Senador Vicentinho, que acabou de falar; e também o nosso Luiz Antônio, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT.

Eu volto para casa, Baú, mais animado do que estava naquela outra audiência que participamos na Câmara, porque percebi que o Luiz Antônio, mato-grossense - não é por isso que ele faz, mas porque tem uma missão para com o Brasil -, entendeu, deu passos importantes. O estudo EVTEA é muito importante para que as fases seguintes possam acontecer. Percebemos que o DNIT e o Ministério realmente estão vendo, de forma diferente, a construção dessa estrada importante - como eu disse - para o Brasil.

Quero saudar o Victor Castro Fernandes, do Ibama. Isto é verdade, Victor: infelizmente, os órgãos de Governo atrapalham o progresso do Brasil. Eu percebi isso na nossa fala.

Cada um tem a sua razão, mas as coisas são muito demoradas. Você pega a 242, licença do Sema, daqui a pouco contestou, teve que parar no Ministério Público Federal... E, aí, quem paga a conta somos nós, os produtores; somos nós, os cidadãos; são as pessoas que acabam sofrendo por um País que precisa ser desburocratizado. Se os entendimentos forem mais rápidos - e justos, é claro -, nós vamos atender de forma melhor à população. Mas percebo a vontade muito forte do Ibama de contribuir para o desenvolvimento não só do Mato Grosso, do Tocantins, mas também de todo o Brasil.

Quanto ao Baú, nosso Prefeito de São Félix, representando toda a nossa região, quando eu vou lá, ele sempre me pergunta: "Mas não será que eu vou morrer e não vou ver essa estrada pronta? Será que nós vamos asfaltar São Félix até o Alto Boa Vista?" Eu falei: "Nós trabalhamos muito para isso." E acredito, Baú, que, nessa nova visão, nesse novo agrupamento de forças, você vá ver isso. Com certeza, nós vamos ver isso. E, da mesma forma, eu falo ao Marcos, à Cida e ao Domingos, os Vereadores de lá que aqui estão e que representam o Legislativo. Eles têm, em todos os momentos, trabalhado de forma forte para que isso aconteça.

Eu quero destacar a presença do Deputado Dilmar, meu companheiro lá da cidade de Sinop, que está aqui conosco - é uma satisfação -, ao lado do nosso sempre Governador e Senador Júlio Campos. Meu pai se foi, aos 91 anos, votando no Júlio Campos. Quando eu defendia que o Blairo Maggi foi o melhor Governador de Mato Grosso, ele brigava comigo e falava que o Senador Júlio Campos é que foi o melhor Governador para o Estado de Mato Grosso. Trata-se de uma pessoa muito especial para todos nós.

E quero saudar a todos em nome do Mazzaro. Mazzaro, tudo isso aqui acontece por sua conta e por conta do Siqueira Campos. Quanto ao Siqueira Campos, eu gostaria muito... Nós não estejamos desejando que ninguém se vá. Nós gostaríamos de ter vida eterna, mas não é assim. Porém eu gostaria muito, no que se refere a essa estrada, Wellington, independentemente da sua forma de implantação inicial - e penso que é um dos grandes caminhos -, que nós a consolidássemos, com a presença desse grande líder - não de Tocantins, não do Centro-Oeste - nacional, que é o ex-Governador de Tocantins, Siqueira Campos. Aos 87 anos de idade, eu voei de Cuiabá a São Félix, juntamente com o Governador Silval, com o Presidente da Assembleia, Riva, e mais um monte de gente no avião, e todo mundo foi lá assim: "Ah, não acreditamos nisso. O que é que você acha? Será que vai dar certo?" E, dentro do avião, praticamente ninguém acreditava nisso. Aí ouviram o Siqueira Campos, lá em São Félix, e, no retorno, na volta, todos voltaram convencidos de que é possível. E por que é possível? É possível pela universidade, é possível pela produção, pelo escoamento, pelos insumos, enfim... Tudo aqui foi falado, mas, conforme a fala do Vicentinho - e eu me preparava para fazê-la também nessa forma -, não dá para entender, no Brasil, dois Estados que se avizinham por mais de 400 quilômetros e um não vai para o outro. Não temos a integração. Será que nós não temos capacidade, competência, habilidade, agilidade e responsabilidade, acima de tudo, para fazermos uma estrada como a que está proposta, de forma ambientalmente correta, e permitir que dois Estados se integrem?

Hoje, Luiz Antônio, nós estamos levando soja - e vou tirar como ponto de referência Querência, Ribeirão Cascalheira, Água Boa, enfim -, nós estamos indo para o porto... Aliás, para a ferrovia, em Colinas - não vou nem falar do porto em Barcarena -, andando mil quilômetros.

Temos como ponto principal a cidade de Alto Boa Vista ou Posto da Mata, sendo que nós poderemos chegar numa ferrovia a 300 quilômetros. E faço essa observação, Deputado Dilmar, porque lá, em décadas passadas, nós cobrávamos do Governador Júlio Campos que levasse o asfalto para o Nortão, lá para Sinop, no governo Figueiredo. E foi o Governador Júlio Campos que levou esse asfalto para o Nortão. Agora, nós brigamos - e o Wellington tem um papel fundamental nisso, desculpe-me chamá-lo assim, Senador - para que a gente faça a duplicação, porque o progresso chegou, a produção aumentou até Sinop, e ela vai ocorrer.

Mas hoje nós já temos a reclamação de que as nossas rodovias já estão danificadas, deterioradas devido ao grande volume de produção e de tráfego. E o que nós estamos buscando lá para o Nortão mato-grossense hoje? A ferrovia que vai ligar o norte do Estado com o Porto de Barcarena, em Belém. Nós temos, no Araguaia e no Tocantins, apenas 90 quilômetros

de rodovia que precisam ser implantados, construídos para levar toda a produção para uma ferrovia que vai se deslocar para Imperatriz, para Açailândia e vai chegar ao Porto de Itaquí, no Maranhão.

É melhor nós fazermos isso ou é melhor cada vez mais nós gastarmos milhões e milhões e milhões na recuperação da BR-158 que, lamentavelmente, ainda não está totalmente pavimentada? Quando recuperamos, fazemos asfalto de qualidade, fazemos CBUQ, com empresas boas, mas a rodovia não suporta, porque a carga é muito grande. O Araguaia tem mais 3,5 milhões de hectares que vão ser colocados na produção nacional. Essa integração da 242, da 163 com a 158 é fundamental. Falta só sabedoria, falta só desburocratizar as coisas, falta só olhar um pouco mais... E aqui nós também não podemos ser injustos. Eu não sou advogado de partido nenhum, mas nós temos que registrar que, nos últimos 12 anos, Mato Grosso tem pedido mais, reclamado, exigido. Mas nós não temos como não reconhecer que os avanços das rodovias no Estado de Mato Grosso foram grandiosos. A BR-070, de Barra do Garças até a sede de São Vicente, era uma vergonha. A BR-163, de Cuiabá até Sinop, era uma vergonha. Para você andar cem quilômetros até Nova Mutum eram cinco, seis horas de viagem. E a 170 para Cáceres, a 158 está sendo pavimentada. Uma pena que a Funai, que tem a obrigação de proteger, de buscar a legalidade, de fazer a coisa certa, não consegue ser ágil como o Brasil precisa. Nós estamos lá com a 158 praticamente com os projetos sendo finalizados, uma hora é porque se trata do estudo indígena, outra hora é porque não sei o quê, outra hora é porque não sei o quê, e não vai. Nós precisamos de uma rodovia no coração do Araguaia, que nós não conseguimos realizar, porque não conseguimos avançar de forma rápida com relação aos entendimentos com o Governo Federal. Isso faz com que tenhamos perdas na produção e, mais do que isso, vidas, pessoas estão morrendo nos acidentes nas estradas, na poeira.

Então, eu queria aqui deixar registrado isso. Nós trabalhamos nessa história com o Mazzaro, com o Siqueira e agora com o Governador Marcelo, com o Silval, com o Governador Pedro. Temos que envolver toda a classe produtora para que a gente consiga definitivamente realizar esse sonho, que é importante, como eu disse, para todo o Brasil. Destruir, Senador Wellington.

O Brasil está num novo momento, todo mundo enxerga isso, no momento da seriedade, da honestidade, do combate à corrupção. Agora, penso que o Congresso Nacional pode dar um salto muito grande para o Brasil, buscando mecanismos para o Pacto Federativo - como bem citou aqui o Prefeito Baú -, desburocratizando este País, porque é um País gigante, é um País que produz, é um País que está consciente também da sua responsabilidade ambiental. E certamente quero que meus filhos, meus netos e as futuras gerações tenham um País com mais progresso, um País bastante promissor.

Então, queria agradecer a presença de todos, do Prefeito Baú, que é entusiasmado com essa história. Ele que é Prefeito pelo terceiro mandato, já foi Deputado, sofre porque o asfalto chega praticamente na vizinhança toda, e não conseguimos fazer o asfalto chegar em São Félix. Aliás, São Félix ficou fora do MT 100% Integrado, Victor, e não estou falando pelo Ibama - só para contribuir com o tema - por falta de licenciamento ambiental, ou Luciara por falta de licenciamento ambiental, como algumas outras situações por falta de licenciamento ambiental.

Penso que nas ideias dadas aqui hoje, para finalizar, pelo Senador Wellington, pelo Senador Vicentinho, nós, Mazzaro, estamos dando um outro grande passo na conquista dessa estrada importante para o Brasil. E reitero, gostaria muito, muito, muito, que todos nós nos empenhássemos, cada vez mais, para que o grande líder, o grande mentor dessa estrada, Siqueira Campos, pudesse, em vida ainda, comemorar ao nosso lado a sua inauguração, a sua integração. Queremos ela com asfalto? É o sonho do Mazzaro, é um projeto muito bom, com pessoas que querem investir, vamos chegar a isso. Mas talvez se, num primeiro momento, esse for o entendimento, fazermos a implantação de uma rodovia, com pontes boas de concreto, levantada, que vamos passar em todos os períodos e gradativamente trabalhando no asfaltamento, seria uma grande saída para que a gente, após 2016 anos de existência, consolide esse projeto importante para o Brasil.

Essa seria minha fala.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Antes de passar a palavra ao Deputado Dilmar, irmão do Dilceu - o Dirceu é mais velho, não é? Então, ele merece o respeito. Mas, antes de passar a palavra, não é com o objetivo de polemizar aqui, Deputado Baiano e Deputado Dilmar, foram feitos, ainda no governo passado, no Estado de Mato Grosso, alguns convênios com o governo do Estado; um convênio da questão dos estudos ambientais da BR-242, da BR-080 e da BR-158. Esses convênios não caminharam praticamente nada. Isso também é um impeditivo para que todo esse trabalho possa ser feito.

Então, gostaria que V. Ex^{as} pudessem estudar isso em relação ao Mato Grosso, inclusive os recursos que foram repassados. Se há o convênio lá, o DNIT não pode realizá-lo. E entendo que a melhor alternativa seria devolvê-lo, para que o DNIT pudesse, já que temos um diretor hoje aqui, ter mais agilidade na execução desses estudos indígenas, porque sem eles também, por exemplo, a BR-242 está parada.

Já foram feitas as duas pontas e a obra não consegue caminhar, com a obra licitada.

Da mesma forma, temos convênios lá com o Governo do Estado, da 174, que nós colocamos recursos, recursos abundantes, e que simplesmente a obra está parada. Há recurso liberado do ano retrasado. Para este ano nós fizemos uma emenda de um valor bastante expressivo, que não tem como utilizar. Agora, nós, inclusive, estamos remanejando essa emenda para outros, porque senão vai perder o recurso. Da mesma forma nós temos um convênio do Contorno Norte. Está na conta do Estado mais de R\$90 milhões há alguns anos e está na estaca zero, porque aquilo que foi licitado no passado foi totalmente anulado. Hoje não há nem licitação de projeto.

Nós já tivemos crises no Ministério do Transporte, que atrasaram os pagamentos em relação à 163, e nós tentamos, inclusive, remanejar esse recurso e o Ministério poderia fazê-lo, mas até para não virar polêmica, o Ministro preferiu aguardar, até porque havia essa questão de partidos. Hoje, não, é outro Presidente.

Então, eu acho que o momento é de tomar decisão e eu estou colocando aqui de forma pública, mas não de forma polêmica, que seria importante que se tomasse uma decisão sobre o que fazer, porque esses recursos poderiam ser até utilizados em outras áreas em que poderíamos priorizar.

Em relação à conservação da 242, o Baú sabe, está sendo feito um trabalho lá que está conservando e levantando devagarzinho, exatamente porque também não há ainda as licenças aprovadas.

Então, essa é uma discussão lá no Parlamento estadual, enfim, junto aos órgãos estaduais, para o melhor encaminhamento a ser feito.

Pois não.

O SR. DILMAR DAL'BOSCO - Bom dia a todos, primeiro cumprimentar o Senador do nosso Estado, Senador Wellington Fagundes, que orgulha realmente o nosso Estado e também cumprimentar o Senador Medeiros, que teve que se retirar, mas traz um assunto pertinente não só ao Estado do Mato Grosso, não é uma preocupação só para o Estado de Mato Grosso.

Prefeito Baú, tive que sair aqui para ir a uma visita ao Senador Agripino, Presidente do meu Partido Democratas, porque tínhamos uma agenda, mas pude ouvir um pouco da sua palavra. V. Ex^a falou toda a realidade do que o cidadão sente lá na ponta. Nós temos esta dificuldade em que, muitas vezes, os assuntos pertinentes ao Brasil sejam discutidos de forma coerente, sejam realmente produção para que o Brasil se desenvolva.

Eu acho que, quando se há uma visão de se colocar o mapa do Brasil e trazer os assuntos pertinentes ao desenvolvimento de regiões do Brasil, é um debate que tem que ser realmente nesta Casa feito. No Estado de Mato Grosso, como lá não é diferente, em São Félix, o Vereador Marcos, os vereadores de toda a região junto com o Deputado Baiano Filho - o qual cumprimento, meu amigo, Deputado Baiano - têm discutido e sabem do tamanho da importância.

Então, a Leste-Oeste não é o Estado de Mato Grosso, não é o Tocantins, ela é o Estado da Bahia, ela é Tocantins, é o Mato Grosso e é Rondônia, ela vai lá em Vilhena.

Nós temos essa ligação realmente com um grande gargalo que tem o Brasil para desenvolver, levando uma estrutura tão importante. Luiz Antônio, você que é do nosso Estado, está aqui agora no DNIT fortemente, realmente sabe dessa preocupação.

Eu sou Presidente da Comissão de Meio Ambiente da Assembleia Legislativa, e a gente vê as grandes dificuldades que nós temos de entendimento em vários assuntos; o Ibama com a nossa própria Secretaria Ambiental do Estado tem dificuldade. Para-se em paradigmas pessoais, parece, e não leva o conhecimento afundo realmente para a ponta, para as pessoas que precisam desse grande desenvolvimento.

Também o Senador Ataídes falou muito bem da importância, muitas vezes, desse projeto que o Mazzaro fez, de R\$900 milhões, para se ter base do valor. É um valor expressivo, mas o Estado de Mato Grosso contribui com o Governo Federal - e não tem uma retribuição de volta - praticamente com muito mais do que isso, por ano, só com a questão da Lei Kandir, da exportação. Nós contribuimos muito. Isso pode agregar ao produto, à nossa suinicultura, avicultura, que é forte já no Estado de Mato Grosso, à piscicultura, que está entrando fortemente, à nossa produção do algodão, da soja, do milho; isso agrega ao nosso produto e traz retorno tanto ao Governo brasileiro quanto aos governos estaduais.

Eu vejo que nós estamos perdendo muito por não investir fortemente numa rodovia tão importante de desenvolvimento. Eu acho que a luta - e tenho que dar os parabéns a você, Prefeito Baú, realmente, por sua luta pertinente, sempre querendo o melhor, não para o seu Município, não só para o nosso Estado do Mato Grosso, mas para que o desenvolvimento do Brasil seja completo.

Então, a 242 é extremamente importante. Nós não podemos deixar de desenvolver o nosso País em detrimento, muitas vezes, de pensamentos ambientais. Isso não agride em nada o meio ambiente, e, sim, agrega pessoas, interliga as pessoas, interliga os Municípios que são vizinhos e não se veem interligados. Quer dizer, nós estamos aí deixando o direito, o dever, talvez, e a oportunidade de nós nos conhecermos melhor por interligações interestaduais.

Vejo que realmente, da forma como os Senadores falaram, como aqui o Vicentinho também da mesma maneira falou, o Senador Wellington, o Senador Ataídes, Senador Medeiros, podem, sim, buscar solução, nem que seja criando uma câmara de discussão pertinente não só à 242, mas saber do tamanho da importância do desenvolvimento lá de Rondônia - e nós do Estado de Mato Grosso teremos tamanho desenvolvimento se essa 242 for contemplada. Que saia também da BR-163 e entre para dentro, passando por Sorriso, Ipiranga, Itanhangá, Brasnorte, e que vá a Comodoro. Quer dizer, nós vamos ter um elo com Rondônia muito importante. Nós temos lá riquezas e minérios importantes no eixo dessa rodovia que podem agregar riquezas ao Brasil.

Então, vejo a importância do debate e quero dar os parabéns realmente ao Deputado Baiano, que sempre tem lutado e sempre tem feito o papel dele, levando o ex-governador como levou para o debate da importância da 242.

Luiz Antônio, você agora é importante, você conhece, é da nossa região e sabe. Eu acho que esse debate aqui é um sonho de pessoas que acreditam no desenvolvimento do nosso País, e nós temos que fazer a diferença. Nós temos que, sim, dar a oportunidade para que possamos agregar mais valores à nossa produção. E, esse dinheiro, lógico, com toda a certeza, agregará mais ao produto, assim virá mais recursos para serem investidos pelo Governo brasileiro, os governos dos Estados, na saúde, na educação.

Então, tem-se que pensar na característica do social, que também vem com toda a desenvoltura dessas rodovias.

Senador Wellington Fagundes, coloço-me à disposição, junto com o Deputado Baiano Filho, para que a gente converse com o Secretário de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso, Secretário Marcelo, e veja a questão do convênio da 080, da 158, da 242.

É um convênio só. Que devolva esse convênio! Vejam o tamanho da importância da 174. Nós estamos levando um grande empreendedor àquela região, um investimento particular em minério de R\$700 milhões para aquela região, em Aripuanã. Então, é importante que debatamos isso, porque vamos estar trazendo a riqueza para o País, a riqueza para o nosso Estado também.

Quero agradecer realmente e espero que, desta audiência, façamos um grupo de trabalho realmente, para evidenciar e cobrar a urgência da conclusão da 242, não para Tocantins, não para o Estado de Mato Grosso, mas para todos esses Estados interligados, para o Brasil. É um Brasil que tem que pensar nele, pensar no seu desenvolvimento, em obras estruturantes. Quanto mais investirmos em obras estruturantes, vamos estar fazendo o desenvolvimento do ser humano e dando oportunidade para as pessoas. Não é só a nossa produção que vai passar na 242, mas, sim, o direito do cidadão estar mais próximo de vir, andar e ter o direito de tráfico de pessoal. Então, vamos estar dando oportunidade, muitas vezes, de vizinhos interestaduais, de Estados se conhecerem melhor e estarem interligados.

Acho que essa é a grande oportunidade de se fazer essa obra.

Obrigado, Senador Wellington.

Coloco-me sempre à disposição no Parlamento.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Temos aqui duas perguntas feitas pelo Alô Senado, do Júlio Calixto Guimarães, do Mato Grosso. Ele pergunta: "Por que a Lei nº 5.917/1973, referente ao Plano Nacional de Viação, nunca foi cumprida?" Acho que essa o Dr. Luiz Antônio pode responder.

A outra: "O Governo Federal deve promulgar decretos ou adotar outras normas para construção de rodovias em terras indígenas."

Nós vamos aqui já passar para as conclusões. Cada um tem cinco minutos para fazer a sua conclusão - três minutos, com o máximo de dois de tolerância.

Então, vou começar aqui da minha esquerda, com o Marcos Antônio Miranda, que tem a palavra.

O SR. MARCOS ANTÔNIO MIRANDA SOUSA - Sr. Presidente da Comissão, nós, mais uma vez, reiteramos a esperança da viabilidade dessa obra - inicialmente do projeto e depois da obra. Acompanhando as várias reuniões e várias audiências públicas já ocorridas, reiterando o que o Deputado Baiano Filho acabou de mencionar, saímos aqui do Senado Federal cientes e conscientes da possibilidade, cada vez mais próxima, de viabilização dessa obra, que é tão importante para o País, para os Estados que compõem o interesse e, principalmente, para nossa região especificamente, a região araguaia.

A presença dos Senadores que aqui estiveram, Senador Ataídes, Senador Vicentinho, V. Ex^a, os Deputados Estaduais - inclusive como filiado do PP, vou levar essa situação para o Senador Cidinho, para que ele também componha essa frente, assim como para o Deputado Ezequiel Fonseca - é essencial para que possamos chegar à viabilização dessa obra, que será importante, como já mencionado por todos, para o País, para o Estado de Mato Grosso, para outros Estados, para a região araguaia.

Deixo aqui os meus agradecimentos e parabênz o Senado Federal, a Comissão de Infraestrutura pela realização da audiência pública, Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo e os demais órgãos presentes, com seus representantes, Ibama, DNIT, conclamando para que as próximas tenham a presença dos órgãos que também interessam a esse tema, que seria a Funai e o Ministério Público Federal. Deixo aqui os meus agradecimentos e as minhas palavras.

Bom dia a todos.

O SR. BAIANO FILHO - Senador Wellington.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Pois não.

O SR. BAIANO FILHO - Em tempo, até porque fiquei com uma pequena dúvida na fala do Luiz Antônio em relação ao trecho Querência do Norte-Santiago, dos três lotes; dois contratados e um em fase final de contratação. Isso já para execução da obra?

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Responde no final.

Passo a palavra ao Dr. Victor Castro Fernando de Sousa, representando o Ibama.

O SR. VICTOR CASTRO FERNANDES DE SOUSA - Vou aproveitar para pegar um gancho com as falas dos Exmos Deputados Baiano e Dilmar e também do Exmo Senador Wellington sobre por que existem esses entraves no licenciamento. Vou tentar, para esse caso concreto da 242, apresentar só três exemplos aqui porque, diante dessa preocupação atual que vejo do Parlamento de tentar criar uma legislação e uma segurança jurídica para o licenciamento ambiental, é importante que os senhores entendam que existem também normativas infralegais que também incidem no nosso trabalho, às vezes gerando alguma perda de eficiência.

Então, por exemplo, o Luiz Antônio falou sobre rodovias em leito natural, que acredito ser uma boa parte desse trecho da Transbanaal. A gente tem uma Portaria nº 289, editada pelo Ministério do Meio Ambiente, que não permite que seja feita a licença de instalação direta para esse trecho, porque está na Amazônia Legal. Tocantins e Mato Grosso são Amazônia Legal. Logo, a gente não poderia dar... O Decreto nº 8.437, que regulamentou o art. 7º da Lei Complementar nº 140, colocou como competência federal, obrigatoriamente, a implantação e operação de trechos de rodovias federais, mas uma duplicação até 200 quilômetros pode ser feita pelo Estado. Quando, no caso concreto, a gente tem aí um trecho de 90 quilômetros que vai ser implantado, pode ser, em muitos casos, muito menos impactante do que uma duplicação de 200 quilômetros, mas o decreto obriga que seja federal.

Em relação à Portaria nº 060, por exemplo, as manifestações da Funai, do IPHAN, da Palmares, etc, têm que ter relação com os impactos do empreendimento, mas não delimita qual vai ser o objeto de análise por esses órgãos. Em alguns casos, por exemplo, a gente já teve pedido de compra de viatura para índio, etc.

Então, estou problematizando algumas questões que estão em marcos regulatórios infralegais e que precisam também ser acompanhadas por este Parlamento, não apenas o projeto de lei que tramita aqui no Senado e o projeto de lei da Câmara, que já está com uma tramitação mais avançada, mas também essas normativas infralegais, que impactam diretamente o nosso trabalho e que têm até um detalhamento maior em relação a como devemos proceder.

Quero só esclarecer que, desde 2011, o Ibama tem buscado profissionalizar a sua análise de impactos ambientais, tanto com a nossa Diretora anterior, Gisela Forattini, que depois se tornou a Diretora da ANA, quanto com o atual Diretor, Thomaz Miazak. E hoje, no âmbito do PNMA (Plano Nacional de Meio Ambiente), nós temos construído um entendimento de listar todos os aspectos em impactos de um empreendimento, para que, pensando daqui a três ou cinco anos, nós possamos ter um procedimento no qual o DNIT propõe um determinado empreendimento e nós já temos predefinido, com bastante segurança jurídica, o que o DNIT precisa fazer em cada tempo, com um cronograma já bem redondo.

Então, nós estamos tentando avançar, no sentido dessa profissionalização, porque nós entendemos que, além de facilitar a eficiência do nosso trabalho diário, ela também facilita destravar essas obras tão importantes para a logística do nosso País.

Então, é isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Prefeito José Antônio de Almeida, para a sua conclusão.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE ALMEIDA - Eu me sinto muito feliz de estar aqui, nesta audiência pública, debatendo um assunto de tanto interesse para aquela região, que não é um interesse local, em si, mas um interesse nacional: a interligação de dois Estados, sendo um de costas para o outro, conforme foi dito por diversos Senadores. E, realmente, essa rodovia é de interesse nacional, com a Integração Leste-Oeste, que liga o Atlântico ao Pacífico e que tem esse pequeno gargalo de 90 quilômetros, o qual debatemos aqui, que é a Transbanel.

Eu vejo, nesta audiência pública, nas falas dos Senadores, dos Deputados, de todos aqui presentes, a possibilidade de avançarmos muito rápido em relação à concretização. E esse sonho, do qual falaram aqui, de Juscelino Kubitschek, que anteviu isso lá no passado, na década de 50, 60, pode se tornar realidade.

E eu quero agradecer aqui, aproveitando a presença do Luiz Antônio e do Senador Wellington, principalmente pelas nossas rodovias. A 158, de Barra, atravessando ali, está com o asfalto em ótimas condições. E a parte de chão nunca esteve tão boa assim. Mesmo com aquele tráfego de carretas muito pesado, a 158 está ótima. E a 242 - ali, da 158 até São Félix - está muito boa. O trabalho é de boa qualidade, e eu até falei com o Luiz Antônio sobre isso. Eu agradeço a vocês, em nome da população dali, e considero esta reunião muito positiva, Senador Wellington. Eu também agradeço ao Senador Medeiros, que é o Presidente - que não está aqui neste instante -, pela iniciativa.

E, quanto a essa frente parlamentar proposta pelo Senador Ataídes e apoiada por outros Senadores, eu acho que é o embrião de uma união dos dois Estados, em prol de um projeto comum que vai enriquecer aquela região.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Dr. Luiz Antônio, para expor também as suas conclusões.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Sr. Presidente, Senador Wellington, antes de eu adentrar as conclusões, eu gostaria de tecer alguns comentários sobre os dois questionamentos que houve. O primeiro, vindo aí do *site*, sobre a questão do cumprimento da Lei do SNV. A Lei do SNV é uma lei que criou o Sistema Nacional de Viação, em que estão dispostas as rodovias consideradas federais. O DNIT é o órgão gestor da lei.

Eu não consegui compreender, pela pergunta feita pelo cidadão, em que ponto não está havendo o cumprimento da lei. Nós temos aí a questão da BR-080, que, na Lei do SNV, tem alguns critérios: as rodovias iniciadas por zero são rodovias radiais, que partem da Capital Federal, Brasília, e se ligam a alguma outra capital ou a uma região de fronteira. E a BR-080 é a única rodovia do Sistema Nacional de Viação que não cumpre essa missão. Infelizmente, ela consta no SNV como federal até Ribeirão Cascalheira. Então, aquilo que nós chamamos, lá em Mato Grosso, de BR-080, que chega até Matupá, infelizmente não é federal. Ela é uma rodovia estadual. Trata-se da MT-322, que está sendo pavimentada pelo MT Integrado. E, como o Deputado Baiano Filho colocou, lá, hoje, até os indígenas querem essa pavimentação. Mas já existe, inclusive, uma proposta que vai ser levada pelo Executivo ao Legislativo, com alterações dessa lei. E uma das alterações propostas é a extensão da BR-080, cortando o norte de Mato Grosso, chegando a Machadinho d'Oeste e indo até a fronteira com a Bolívia. Então, existe essa proposta.

Nas minhas considerações finais, eu gostaria só de fazer o registro de que nós falamos muito em integração, e nós estamos caminhando, o DNIT e o Ibama, cada vez mais rumo a uma integração cada vez maior. Cabe o registro aqui de que são frequentes as integrações, tanto da nossa Coordenação Geral de Meio Ambiente, na pessoa da Coordenadora Yonara, que aqui se faz presente, como também do nosso Diretor-Geral, que hoje eu represento, Dr. Valter Casimiro, e da equipe do Ibama, com a Presidente do Ibama, Dr^a Marilene.

Então, nossas conversas são cada vez mais frequentes. Nossos diálogos estão cada vez mais juntos, aprofundados, em prol de buscar soluções para o destravamento, para o licenciamento dos nossos empreendimentos. Mas nós temos que obedecer ao ordenamento legal, segundo o qual nós temos que ouvir os intervenientes, e existem aí algumas questões das medidas compensatórias, sobre as quais, eu acho, nós podemos estabelecer limites, mas aí cabe a este Parlamento, porque nós temos alguns programas, por meio dos quais nós compramos veículos, construímos currais... Damos o treinamento para o artesanato, depois nós temos que comprar o material para o artesanato e depois comprar a produção do artesanato. Com o desenvolvimento sustentável, nós queremos, sim, a integração não só econômica, mas também cultural, social, das áreas atingidas pelo empreendimento, embora isso seja muito complicado, porque existem algumas ações impostas ao DNIT que não fazem parte do nosso *business*.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Mas eu gostaria de registrar aqui, Dr. Victor, a nossa integração cada vez maior do DNIT com o Ibama.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco Moderador/PR - MT) - Bom, antes de encerrarmos os nossos trabalhos, eu quero parabenizar todos que aqui vieram.

Mais uma vez, obrigado, Dr. Rubens Mazzaro, em seu nome, em nome de toda a comunidade, daqueles que tiveram iniciativa e que estão lutando por esse objetivo, que, com certeza, é fundamental não só para a região, mas para o Brasil. Acho que poderíamos ali, naquela região, gerar não só riqueza da produção agropecuária, mas também, e principalmente, do turismo, da integração, que é extremamente importante.

Quando falamos aqui socioeconômico, o social é fundamental, porque ali existem pessoas, às vezes, abandonadas, sem nenhuma assistência. É claro, de uma forma social, isso é muito pior, muito degradante, porque, às vezes, não há o conforto mínimo necessário de que aquelas pessoas ali precisam.

Eu quero, antes de encerrarmos os nossos trabalhos, propor a dispensa da leitura e também a aprovação da ata da 8ª Reunião da Comissão.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*, juntamente com as notas taquigráficas.

Então, está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 48 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 21 minutos.)