



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

**REUNIÃO**

20/05/2022 - 9ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa para discutir a suspensão pela Justiça Federal do processo de concessão da rodovia BR-163, do Pará, em atendimento aos Requerimentos nºs 5/2022-CI, e 6/2022-CI, de autoria dos Senadores Izalci Lucas e Zequinha Marinho.

Contaremos com a presença dos seguintes convidados:

- Gustavo Trivelato, Procurador-Chefe da Procuradoria Federal Especializada junto ao Dnit;
- Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), cuja participação será remota;
- Roger da Silva Pêgas, Superintendente de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), cuja participação será remota;
- Francisco Lima Guimarães, Assessor da Presidência da Confederação Nacional dos Agricultores Familiares e Empreendedores Familiares Rurais (Conafer) do Brasil;
- Carla Fonseca, Coordenadora-Geral de Licenciamento da Fundação Nacional do Índio (Funai);
- Junior Wesli, representante do Instituto Kabu, cuja participação será remota;
- Fernando Fujisawa, Diretor-Presidente da Via Brasil, concessionária responsável pelo trecho da BR-163 entre Sinop, em Mato Grosso, e Miritituba, no Pará, cuja participação será remota;
- Roberto Oliva, representante do IBL (Instituto Brasil Logística), cuja participação também será remota;
- Letícia Pereira Estrela, Diretora das Mulheres Garimpeiras Tradicionais da Reserva Garimpeira do Tapajós, cuja participação será remota;
- Marcelo Norkey Duarte Pereira, Vice-Presidente da Fundação Instituto Amazônico de Migração e Meio Ambiente (Finama), cuja participação será remota.

A presente audiência pública interativa será realizada em formato semipresencial, com a possibilidade de participação por meio do aplicativo Zoom.

Ao final, as exposições dos nossos convidados terão a duração de até cinco minutos, com a tolerância de mais dois minutos, e será concedida a palavra às Sras. Senadoras e aos Srs. Senadores, seguindo uma lista de inscrição, alternando participações presenciais e remotas.

Já quero aqui passar a palavra, imediatamente, ao Sr. Gustavo Trivelato, que é o Procurador-Chefe da Procuradoria Federal Especializada junto ao Dnit. Essa primeira apresentação pode chegar a até dez minutos.

Com a palavra o Sr. Gustavo Trivelato.

**O SR. GUSTAVO TRIVELATO** (Para expor.) - Bom dia, Presidente Senador!

Bom dia, Senadores e Senadoras presentes!

Em relação a esse processo, o primeiro ponto que eu queria destacar é que a decisão atual de primeira instância encontra-se suspensa. A questão da paralisação da concessão foi revertida via...

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. *Fora do microfone.*) - Está baixo o microfone. Peça para aumentar o som para os nossos convidados. Está muito baixo o som.

**O SR. GUSTAVO TRIVELATO** - Posso continuar falando?

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. *Fora do microfone.*) - Pois não.

**O SR. GUSTAVO TRIVELATO** - Então, vou retomar, porque fica mais fácil.

A questão de fundo, que é a decisão judicial, encontra-se suspensa. No primeiro momento, foi feita uma suspensão de segurança, julgada pelo TRF, o qual autorizou a concessão. E, posteriormente, em relação às obrigações do Dnit, também foi suspensa por um agravo de instrumento.

O que é que, no processo, a gente tem visto? Uma tentativa de imposição do Ministério Público Federal e do juízo para nós aceitarmos por completo a proposta do Instituto Kabu. Só que o Dnit não entende como correta essa proposta. Nós temos a prerrogativa de apresentar e de discutir com os índios. Só que essa discussão não está sendo possível, uma vez que há uma negativa de fazer reuniões. O Dr. Luiz vai poder demonstrar melhor isso pelo Dnit. Há uma tentativa de fazer reuniões com as tribos indígenas que vem se tornando infrutífera, o que nos inviabiliza a celebração do PBAI, uma vez que a resolução da OIT exige a participação prévia e a oitiva das comunidades.

Em relação à... Em relação à... Eu me perdi.

Acho que era só isso, Senador. O ponto principal é esse. A questão das demais obrigações nós temos cumprido, que é a questão dos ramais, e hoje, quanto à situação processual do processo, as decisões encontram-se suspensas, está para julgamento pelo juiz a decisão. Então, hoje não temos nenhum óbice em relação à concessão. Ela foi assinada dia 29 e segue o rito.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado.

Pergunto ao Senador Zequinha Marinho se quer se pronunciar agora ou mais para o final.

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA. *Por videoconferência.*) - Presidente, logo, logo.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - O.k., Senador. Vou passar, então, a palavra para outros; no final, a gente...

Passo a palavra, então, ao Sr. Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, que é o Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (*Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador. Escutam-me bem?

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Sim.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Obrigado pela possibilidade de participar desta importante audiência pública.

Complementando a fala do Dr. Gustavo, o Dnit vem numa longa discussão junto com as terras indígenas sobre a execução do PBAI, apesar de já termos executado o PBAI ao longo dos mais de dez anos de execução do empreendimento e investido mais de R\$100 milhões na execução do PBAI especificamente, não só junto, em parceria com a Funai, num termo de execução centralizada, mas também diretamente, por meio da abertura de ramais e manutenção desses ramais que foram objeto do PBAI. No final de 2019, quando a gente já vinha caminhando para a finalização da primeira etapa, dessa primeira etapa, a gente começou a discutir a renovação do PBAI, e essa discussão se deu ao longo de 2020 junto com as terras indígenas, e de fato a gente não chegou a uma discussão em que chegássemos a um consenso.

Com base nessa dissonância de conceitos e de posições, o processo acabou sendo judicializado e, como bem colocou o Dr. Gustavo, hoje ele encontra-se suspenso, mas, apesar disso, o Dnit ainda continua executando o PBAI de forma parcial, porque a gente não consegue fechar a execução total em função dessa ausência de discussão com as terras indígenas. Então, apesar de, ao longo de 2021, nós tentarmos diversas vezes iniciar novas discussões com as diferentes terras indígenas, não obtivemos sucesso. Com isso, agora, já na fase de o processo ter encaminhado a rodovia para concessão, a gente considera que é muito importante que essa discussão aconteça, para que o PBAI seja discutido e chegado a termo, para a concessionária continuar com a execução desse PBAI, cumprindo com o processo de licenciamento.

Consideramos que é muito relevante que a concessão continue esse trabalho. Nós discutimos isso em detalhes, quais são as responsabilidades que nós entendemos para esse processo de licenciamento, para a execução do PBAI. A gente entende que a concessionária tem todos os meios de continuar essa execução do PBAI para atendimento ao processo de licenciamento.

A gente aqui no Dnit está à disposição para eventuais esclarecimentos.

Eram essas as minhas considerações.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Presidente.

Passo a palavra agora, então, ao Sr. Roger da Silva Pêgas, Superintendente de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *(Pausa.)*

O.k., Roger, pode falar.

**O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS** *(Por videoconferência.)* - Bom dia.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. *Fora do microfone.*) - Bom dia.

**O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Sr. Presidente; bom dia, Srs. Senadores.

É uma honra também aqui para a agência poder fazer parte desta audiência.

A agência tem aguardado esse processo da aprovação do PBAI. Tão logo ele esteja aprovado lá pelo Dnit - consta das obrigações contratuais da agência dar sequência aos trabalhos no contrato -, da mesma forma como em outros contratos, nós estaremos prontos para dar sequência, para seguir esse trabalho aí, que está sendo tão bem realizado pelo Dnit.

Eu não teria muito mais... Até porque neste momento ainda estamos tomando situação. Estamos no início do contrato, tomando ciência de como é que está toda a situação lá do processamento desse Plano Básico Ambiental Indígena.

Seria só isso, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Roger.

Com a palavra o Sr. Francisco Lima Guimarães, Assessor da Presidência da Confederação Nacional dos Agricultores Familiares e Empreendedores Familiares Rurais (Conafer) do Brasil.

**O SR. FRANCISCO LIMA GUIMARÃES** - Bom dia, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF. *Fora do microfone.*) - Bom dia.

**O SR. FRANCISCO LIMA GUIMARÃES** (Para expor.) - Bom dia, Senador; bom dia à mesa; bom dia a todos os participantes.

A Conafer vê com muita preocupação essa questão do PBAI, que está aí em discussão, até porque, já verificando aqui o documento emitido pelo Senador Carlos Fávaro, da capacidade econômico-financeira da Via Brasil e dos problemas que ela já tem em outras licitações dentro do Mato Grosso, em âmbito estadual, um investimento de R\$3 bilhões numa via federal fica muito acima, pelo que se coloca no relatório que foi encaminhado ao TCU, da capacidade econômico-financeira dessa consorciada.

Então, a gente tem uma preocupação muito grande, até porque existe um passivo que tem que ser honrado e também tem uma dúvida nossa em relação a esse passivo, que é justamente... A gente vê com muita preocupação uma atividade que geralmente é de exclusividade da União, Senador, que são justamente as questões indígenas, de alguma forma ser repassado para um ente não público, porque, por mais que respeitamos a gente venha a ter consideração pelo ente não público, o nível de comprometimento e de entendimento das questões eu acho que muda, e muda bastante. Então, a gente vê com muita preocupação essa questão.

A gente está aberto ao diálogo, obviamente. A gente agradece por ter sido convidado para fazer parte e ser ouvido aqui, mas, na nossa concepção, até que tudo isso seja resolvido, que efetivamente... Aqui também coloco a questão de ela ser a única participante numa licitação que poderia ter sido uma licitação internacional. Tudo isso não deixa a gente muito à vontade - não contestando os órgãos que aqui prepararam, mas é que não ficou muito claro para a gente que somente a Via Brasil poderia efetivamente cumprir com esse papel e a gente não teria oportunidade de ter tido outros participantes dentro da mesma pauta aqui e da mesma concessão.

Então, vamos dizer assim, é um processo de somatização de preocupações nossas, e gostaríamos de entender um pouco mais e ter um pouco mais de garantia. E, até que essas garantias viessem para a população indígena, no nosso entendimento,

a gente vê que todo esse processo deveria voltar ao Dnit para depois, de alguma forma, isso, mais na frente, efetivamente ter toda a segurança jurídica que precisa ter para que as garantias e os direitos fundamentais dos indígenas sejam preservados, em especial na questão do passivo que vai existir dentro daquela área, que, pelo que eu vejo aqui no documento, é um passivo em torno de R\$350 milhões.

Então, não é uma coisa pequena; tem um impacto muito grande em todos os sentidos. E a nossa palavra de ordem hoje ainda é a preocupação com todo esse processo até que ele efetivamente tenha a segurança de que a gente precisa.

Da minha parte, o.k. Obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Passo a palavra agora à Sra. Carla Fonseca, que é Coordenadora-Geral de Licenciamento da Fundação Nacional do Índio (Funai).

**A SRA. CARLA FONSECA** (Para expor.) - Bom dia. Bom dia, Senador. Bom dia, Presidente. Obrigada pela oportunidade de estar aqui.

Vou começar explicando para vocês como é a atuação da Funai e como é esse processo.

A missão da Funai institucional é promover e defender os direitos indígenas. Quando você tem algum empreendimento ou atividade suscetível a licenciamento ambiental que tem a presunção de afetar terras ou povos indígenas, você tem a Funai como órgão interveniente nesse processo. Nesse caso concreto da BR-163, na área de presunção de impacto, estão três terras indígenas: a Terra Indígena Panará, que é do povo panará; a Terra Indígena Mekragnotire; e a Terra Indígena Baú, ambas do povo caiapó.

E o que acontece? A gente tinha um PBA em execução relativo à fase de pavimentação da rodovia. A pavimentação, salvo engano, começou entre 2005 e 2008 e foi finalizada entre 2019 e 2020 nesse trecho que foi concedido. Quando você muda o *status* do empreendimento, você muda as medidas de mitigação e compensação relativos àquela fase do empreendimento. Quando você está implantando um empreendimento, você vai ter um número maior de trabalhadores da obra, você vai ter uma pressão maior pelos serviços públicos da cidade... Quando você está apenas operando aquele empreendimento, você muda o contexto, então você tem uma adequação de quais são os impactos que permanecem e quais são os impactos que não cabem. Então, essa discussão de nova pactuação de medidas é prevista e é o que acontece no rito de licenciamento. O que eu quero deixar claro aqui é que não existe... Houve a pactuação e houve o cumprimento durante esse prazo pelo Dnit. A Funai foi executora do PBA, que já é uma função que não é dela. Minha função é acompanhar e fiscalizar; se eu passo a ser executora, eu não faço a minha função de executar e fiscalizar, fica confuso: "Como é que você fez o seu trabalho?". Ótimo! Como é que eu vou poder...? E a gente não tem *expertise*, corpo técnico, equipe destinada. Então, a gente tem várias limitações nesse sentido.

Desde 2019, a gente está nessas discussões para se chegar em qual é o escopo da fase de operação da rodovia por parte do Dnit, por parte da Funai. O Instituto Kabu representa uma parte do povo caiapó; ele não representa as duas terras indígenas. Eu tenho três associações que representam as três terras indígenas: Iakiô, Mantinó e Kabu. O Kabu fez uma manifestação do que ele desejaria - ele desejaria ampliar as medidas -, e claro que a expectativa e a perspectiva indígena têm que ser consideradas.

O Dnit fez a proposta dele; as propostas eram divergentes. Então, a nossa intenção, como mediadora de conflito e buscando chegar a melhor termo, sempre foi fazermos a busca: "vamos fazer discussões técnicas até se chegar a um produto final", porque, para eu fazer a consulta às comunidades... Entenda: a consulta é livre, prévia, informada e de boa-fé. Se eu não tenho um produto minimamente definido para levar para a oitiva das comunidades, considerando que são três terras indígenas e várias aldeias, como é que eu consigo ter efetividade e eficiência nesse processo de oitiva? Como é que eu consigo garantir que você tenha os critérios técnicos atendidos?

E a gente tem tentado fazer esse diálogo desde o ano de 2019. No ano de 2020, a gente chamou para as reuniões. A gente tinha o contexto da pandemia, a gente tem a ADPF 709, que restringe a entrada de terceiros nas terras indígenas, pela questão sanitária. Então, a gente tinha limitações para fazer esse encontro, mas a gente sempre se dispôs a fazer e a tentar.

Desculpa.

A gente está nesse diálogo; a gente conseguiu fazer uma reunião com uma das associações, que é a Mantinó; o Dnit fez uma proposta para ver se a gente conseguia, com base nessa proposta, se fosse do interesse deles, fazer o detalhamento para a gente conseguir andar com o processo.

A judicialização não é só em questão da avaliação da concessão, eu tenho outros processos judiciais - o Dr. Gustavo pode falar melhor - envolvendo a BR-163, e esse diálogo sempre é recusado, porque se quer a garantia de que são as associações que vão executar. O Dnit, por ser um órgão público e se submeter à Lei de Licitações, não pode garantir que

o executor vá ser as associações indígenas, a gente não tem essa figura. Então, esse é o impasse que a gente tem e que a gente está tentando contornar.

Com a chegada da concessionária, a gente tem a possibilidade de continuar negociando, não é? Mas para a Funai o que importa é você ter a devida mitigação e compensação dos impactos; não importa se o empreendedor é o Dnit ou se o empreendedor é a concessionária. O ponto é: a gente tem feito todo o possível para que o processo volte ao curso normal.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Carla.

Passo a palavra, então, ao Sr. Junior Wesli, que é o representante do Instituto Kabu. *(Pausa.)*

Ah, não entrou ainda. O.k.

Com a palavra, então, o Sr. Fernando Fujisawa, Diretor-Presidente da Via Brasil, que é a concessionária responsável pelo trecho da BR-163 entre Sinop e Miritituba, no Pará.

**O SR. FERNANDO FUJISAWA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todos.

Aproveito aqui para agradecer a oportunidade de participar também desta sessão e poder ter voz para esclarecer algumas dúvidas ou situações que permanecem dentro dos discursos que são externalizados.

A Via Brasil BR-163 é uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) criada para cuidar da concessão da BR-163 de Sinop a Miritituba. Tem um CNPJ específico, participa de um grupo liderado pela Conasa. A Conasa possui outra concessão que também, coincidentemente, tem o nome de Via Brasil MT, que cuida de três trechos de rodovias estaduais no MT, regulada pelo órgão estadual, diferentemente da nossa, que é regulada pelo órgão federal.

Eu aqui respondo apenas pelo CNPJ da rodovia federal. Nós tentamos incluir o representante da MT, mas não foi possível, pela limitação de participantes, mas eu gostaria de esclarecer que são duas empresas, dois CNPJs diferentes do mesmo acionista, mas que possuem órgãos administradores diferentes.

Com relação à condição técnica e financeira da concessionária que foi levantada anteriormente. Todo esse processo foi demonstrado pelos acionistas antes da assinatura do contrato, eram condições precedentes à assinatura. Então, se nós assinamos o contrato no dia 1º de abril, todas essas condições foram demonstradas para a agência que nos qualificou para a assinatura do contrato. Então, esse processo pode ser visto, verificado e checado na agência, e, se restar alguma dúvida sobre isso, a concessionária está aberta também para demonstrar.

Nós fizemos... Nós estamos muito empenhados para tocar esse projeto.

No dia 1º de abril nós assinamos o contrato; no dia 4 de maio nós recebemos a rodovia; houve a assunção através da assinatura do termo de arrolamento e transferência de bens; hoje, dia 20, já são 16 dias de contagem desde o início da concessão, e nós temos mais de seiscentos colaboradores ativos já mexendo na rodovia, melhorando a pavimentação, fazendo a limpeza da faixa de domínio.

Eu tenho uma apresentação aqui com algumas fotos, não sei se é possível fazer isso. Posso fazer, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Sim, pode.

**O SR. FERNANDO FUJISAWA** (*Por videoconferência.*) - Acho que é importante a gente...

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Está liberado aí?

**O SR. FERNANDO FUJISAWA** (*Por videoconferência.*) - Liberou aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Está liberado.

**O SR. FERNANDO FUJISAWA** (*Por videoconferência.*) - Eu vou pular a parte da apresentação institucional, porque eu acho que que isso aqui a gente tem no contrato.

Tenho cinco equipes de pavimentação já mobilizadas atuando nos trechos prioritários, equipamentos diversos, sete canteiros e nove usinas preparadas para fornecer e transportar insumos. Então, todo maquinário aqui está mobilizado, já entramos com tudo na rodovia fazendo a limpeza da faixa. Tem até um vídeo aqui mostrando o trabalho que está sendo executado. Olha, isso aqui na data de 11 de maio.

Então, o que eu peço aqui é o apoio, o incentivo dos senhores para que nós continuemos tocando esse processo. Deixem a parte técnica e financeira por nossa conta, mas nos apoiem para que continuemos fazendo esse trabalho que já iniciamos com muito afinco, esse projeto aqui com o apoio da ANTT, da Funai, inclusive, e do Ibama, para que dê certo e que nós ajudemos a melhorar ainda mais a condição desses caminhoneiros que hoje trafegam nesse trecho tão complicado e importante para escoar grande parte da produção de soja e milho do país.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Fernando.

Vou passar a palavra para o Melillo Dinis, que vai falar pelo Instituto Kabu. *(Pausa.)*

Não entrou ainda?

Então, com a palavra o Sr. Marcelo Norkey Duarte Pereira, Vice-Presidente da Fundação Instituto Amazônico de Migração e Meio Ambiente (Finama).

Marcelo... Está na tela ou não?

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Oi, estão conseguindo ouvir?

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - O.k., Marcelo.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Estou aqui falando de forma remota.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Perfeito.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Muito bom dia.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Bom dia.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador. Na sua pessoa, cumprimento a todas as autoridades, Senadores que nos estão vendo. Na pessoa do Sr. Antonio da Justa Feijão, que está aí no auditório, cumprimento a todos que estão participando dessa audiência pública e também cumprimento a todos os moradores e povos da região do Tapajós, na BR-163, que fazem parte do Estado do Pará.

Eu gostaria que fosse liberada a apresentação para eu poder colocar aqui na tela.

Pronto. Não sei se já está na tela minha apresentação.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Não, não está na tela.

Está autorizado. É só colocar aí.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Só colocar aqui. Deixe-me ver aqui.

Apresentação. *(Pausa.)*

Realmente, não estou conseguindo colocar aqui a apresentação. Está na minha tela, mas não estou conseguindo. *(Pausa.)*

Infelizmente, não vou conseguir. Não estou conseguindo achar o *link* aqui para colocar.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Então, faça somente a fala mesmo.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Entrou?

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Entrou. Isso.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Consegui.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - O.k.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Eu faço parte do conselho gestor de duas unidades de conservação da região.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Coloque no módulo apresentação que fica cheio. Embaixo aí: apresentação.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Está aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Lá embaixo mesmo. Lá embaixo.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** *(Por videoconferência.)* - Aqui embaixo? Aqui?

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Não sei se é essa...

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Isso. É aqui.

Eu faço parte do conselho gestor de unidades de conservação. Fico muito agradecido ao Senador Zequinha Marinho, ao Senado Federal, por, neste momento, estar ouvindo as comunidades que moram na região.

Nós sabemos que já foram feitas várias audiências públicas para que seja viabilizada e ouvida a sociedade sobre a questão da Ferrogrão. Gostaria aqui de dar a nossa visão, como eu faço parte da classe garimpeira da região, assim como sou produtor rural da região de Altamira. Nós necessitamos muito desse empreendimento. A Ferrogrão beneficiará não só a nossa região, mas todo o Brasil.

Nós ouvimos algumas discussões com relação aos indígenas, é muito importante que eles sejam ouvidos, mas nós vimos salientar também que eles não são as únicas comunidades tradicionais na região. Nós, o povo garimpeiro, fomos reconhecidos, em 1983, como povo tradicional também, pelo Governo Federal. Foi criada, inclusive, a Reserva Garimpeira do Tapajós. O problema é que, no ano de 2005, o Governo Federal, de forma monocrática e por decreto, criou várias unidades de conservação, o que causou um impacto muito grande na sociedade do Tapajós, na BR-163. Por quê? Por que foi criada unidade de conservação? Não. Porque as unidades de conservação foram criadas praticamente com o mesmo problema que nós estamos encontrando na Ferrogrão, em que uma associação que tem as suas divergências com o projeto bloqueou o processo. E, infelizmente, a falta da Ferrogrão, desse empreendimento, prejudica toda a outra região que precisa, não só o Pará, não só o Tapajós, mas todo o Brasil precisa de mais um escoamento para a safra. Nós precisamos da Ferrogrão na região além de por todos os empregos que vão ser gerados, para escoar a nossa produção, tanto mineral quanto agrícola e até mesmo para o transporte de passageiros.

Então, as audiências... As unidades de conservação que foram criadas causaram um impacto negativo muito grande para a região. Elas não têm plano de gestão, as comunidades tradicionais não foram ouvidas. Então, nós temos vários problemas criados por essas unidades de conservação.

O que nós pedimos aqui - o tempo está curto, depois eu posso terminar a apresentação -, o que nós queremos é que, além do povo tradicional, a comunidade também seja ouvida e que a Justiça entenda que a população do Tapajós, do Pará é a favor de que a Ferrogrão continue, de que o processo continue e que, sim, a Justiça comece a olhar para as populações tradicionais que foram atingidas por unidade de conservação e estão esperando há 16 anos indenização e realocação, e nada aconteceu. E a Ferrogrão pode ser uma possibilidade de essas populações tradicionais receberem suas indenizações, suas realocações, que estão na lei, estão na lei do Snuc, uma lei que não está sendo cumprida pelo Governo Federal desde 2006.

Criar unidade de conservação é muito bonito, é muito bacana, todo mundo gosta, só que é uma política chamada política do voo de galinha. Na hora você reduz o desmatamento, você resolve um probleminha aqui, social, ambiental, mas, se não for cumprida a legislação, se não forem ouvidas as comunidades, se os estudos técnico-científicos forem feitos por pessoas capacitadas, ouvindo a sociedade, sem nenhum tipo de etnocentrismo ou sem ser escolhido um lado, nós não vamos ter o equilíbrio ambiental que pede o art. 225 da Constituição. A nossa região, Senador Zequinha, Senador Izalci, está sofrendo muito, na pobreza, na miséria devido à criação de unidade de conservação de forma irresponsável que foi feita em 2006.

Depois, a gente pode falar um pouco mais sobre isso. Tem pergunta, mas é isto que a gente pede: continuidade da Ferrogrão e cuidado com essas questões ambientais, porque só quem sofre depois é o povo - 16 anos sem recolocação e indenização, Senador Zequinha, 16 anos. Ninguém se preocupa com a população tradicional da nossa região, com os empregos, com a falta de saneamento, com a miséria causada pela política do voo de galinha, em que se cria unidade de conservação e se deixa depois o povo lá realmente sem nenhum tipo de conservação e na miséria.

Muito obrigado.

Depois podemos participar novamente para terminar a apresentação.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Marcelo.

Bem, eu vou passar a palavra agora ao nosso também autor do requerimento, Senador Zequinha Marinho. *(Pausa.)*

Senador Zequinha. *(Pausa.)*

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA) - Agora... Oi, está me ouvindo, Senador?

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Sim. Está bem.

**O SR. ZEQUINHA MARINHO** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - PA. Para discursar. *Por videoconferência.*) - Está ótimo.

Bom dia. Bom dia, meu Presidente; bom dia a todos os participantes presencialmente e aos que estão remotos como eu.

O assunto nos interessa de forma direta, porque trata do desenvolvimento do nosso estado como também do Mato Grosso; interessa ao Brasil de um modo geral.

Estava ouvindo aqui as colocações do Marcelo Norkey, que é uma liderança muito interessante, influente nessa região, comentando diversas questões que estão sendo tratadas neste momento.

A nossa legislação é um tanto complicada, mas a gente precisa cumprir, tocar, observar aquilo que tem que ser observado - desculpa -, mas uma coisa é importante a gente levar em consideração nessas horas... É claro que uma coisa não justifica outra, mas você mora num país que precisa avançar, que precisa tocar, mesmo que aos trancos e barrancos, um mínimo de desenvolvimento. Nós estamos com a Ferrogrão neste momento também suspensa judicialmente, correto? É uma ferrovia que vai tirar de circulação 350 mil caminhões/ano nesse trecho aí. Mas, por causa de uma besteirinha, de repente, você comete um erro que tem um impacto negativo bem maior do que aquilo que estava em andamento. Agora vem a suspensão judicial da concessão da BR-163.

É importante levar em consideração - eu queria aqui fazer um apelo tanto à nossa representante da Funai quanto ao representante do Ministério Público - que essa rodovia já está sendo operada, e, paralelamente, esses entendimentos precisam avançar. O que vai acontecer neste momento é só uma mudança de operador. Na minha compreensão, o Dnit vai sair de cena para entrar uma concessionária por um tempo muito curto, porque nós temos uma previsão de construção de uma ferrovia aí nesse trecho. Quer dizer, eu não sou contra absolutamente que a Funai e o Ministério Público vão construindo com o Governo os entendimentos necessários para, digamos assim, sanar esses problemas. Todo mundo sabe que essa ferrovia não passa dentro de terra indígena. Ela passa na região de terras indígenas, mas ela não tem um impacto direto. O impacto dela é indireto e não é lá essas coisas. O que tinha que impactar já impactou, porque a rodovia já existe há quantas décadas! É uma rodovia antiga, foi pavimentada, está em dificuldade para ser mantida, e o Governo não tem condições, está tentando construir a parceria aí, o contrato de concessão com a empresa. A empresa chegou para valer, está demonstrando aí que tem responsabilidade, interesse, competência, capacidade técnica. E a gente precisa construir um entendimento para não segurar o país.

Por essa rodovia passa grande parte da produção do Mato Grosso, como também da nossa produção aqui no Estado do Pará, no trecho paraense. É muito pequena? É, mas depende desse trecho para trabalhar.

Então vamos tocar isso, conversando com o Governo para que ele assuma as suas responsabilidades. Se nós formos parar tudo isso porque simplesmente vai trocar de operador, aí, eu acho que a gente acaba com o Brasil. Tem muita gente que diz que o Brasil não precisa de adversário; ele mesmo já tem o suficiente para se atrapalhar. A gente precisa levar isso em consideração em um país enorme, passando por grandes dificuldades, por imensos problemas. Na hora em que se tenta avançar na logística, que é fundamental para ajudar esse desenvolvimento, de repente, por uma questão burocrática, ele é travado judicialmente.

Quero aqui fazer um apelo à representação da Funai, à representação do Ministério Público: vamos avançando, vamos construindo, mas nós não podemos parar. Esse caminhão tem que ser consertado rodando, porque senão a gente acaba com o futuro deste país. Cadê a responsabilidade? Todo mundo aqui está no mesmo barco. Nós não estamos em barcos distintos, diferentes, absolutamente. Nós estamos no mesmo barco. Nós dependemos deste mesmo país para sobreviver. Nós não temos uma sobrevivência apartada da realidade. Então, a gente precisa botar a mão na consciência e ajudar o país a marchar.

Essa rodovia não passa, como todo mundo sabe, dentro de nenhuma reserva indígena. Ela passa na região das três reservas, das três terras indígenas, como já foi mencionado, é claro, é natural. É natural isso. E ela não está sendo inventada agora. A rodovia já está aí há décadas. Ruim, precária, péssima ou boa - hoje está começando a ficar boa -, ela já está aí. O Governo precisa entender a legislação, e os senhores também, no sentido de a gente construir isso. Não é neste momento, em que apenas se vai mudar por dez ou onze anos, parece, essa miniconcessão, que a gente vai travar isso com ações judiciais. Em função disso, a gente para, não é? Que coisa interessante isso! Qual é a preocupação dos senhores com relação a este país? A gente precisa botar a mão na consciência. A gente precisa entender a necessidade que o país tem de rodar, de tocar. Outras e outros aí... Por exemplo, o Marcelo colocou: "Ah, nós fomos impactados, e ninguém nem sequer se manifestou em nosso favor".

Dentro dessa região aí, nós temos a Flona do Jamanxim. A Flona do Jamanxim pegou milhares de famílias numa reserva garimpeira que criaram lá atrás para abrigar o pessoal que foi de Serra Pelada. Esse pessoal teve seus direitos liquidados. Eu não vejo ninguém, nem o Ministério Público, nem quem quer que seja tentando defender algo que é justo também. Eles foram diretamente impactados pela Flona do Jamanxim e estão lá sendo violentados. Um direito adquirido e assegurado legalmente foi ignorado pelo decreto da Flona do Jamanxim.

Então, queridos, vamos trabalhar, vamos permitir o Brasil avançar. A BR-163 é fundamental para todos nós, incluindo os indígenas. Os indígenas que moram nessa região dependem do desenvolvimento dessa região, sobrevivem da economia

dessa região também. Então, nós não estamos em barcos distintos. Nós estamos no mesmo barco e temos que nos preocupar com ele. A gente precisa demonstrar isso na prática, não apenas no discurso.

Então, eu queria aqui fazer esse apelo aos senhores, dizer da importância de a gente compreender isso e deixar o país avançar. Enquanto o pessoal está tocando lá, vamos ter que fazer a manutenção dessa rodovia, porque o inverno foi fortíssimo e estraga o leito. Enfim, é tanta coisa! A gente sabe como é o trânsito violento que existe nessa região.

Vamos, vamos lá, mas vamos caminhar simultaneamente, paralelamente na construção desse entendimento, para que possamos ver a coisa avançando e não fiquemos sonhosos por parte de nós mesmos. Temos uma legislação que se preocupa demais e, de repente, prejudica violentamente aquilo que ainda é tímido, mas é o começo da construção do desenvolvimento de uma logística que não pode voltar atrás.

Muito obrigado, Presidente. Muito obrigado pela força que V. Exa. tem dado a esse tema na Comissão, a fim de que se encontre um consenso e se evitem essas judicializações, que tanto lá para a Ferrogrão, atendendo o PSOL... O PSOL não tem voto dentro do Congresso, mas tem voto dentro do Supremo. Isso é negócio interessante, mas temos que conviver com isso. Bom senso, bom senso, bom senso é do que a gente precisa neste momento.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Senador Zequinha. Passo a palavra também agora à nossa Senadora Soraya Thronicke.

**A SRA. SORAYA THRONICKE** (Bloco Parlamentar União Cristã/UNIÃO - MS. Para interpelar. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, em sua pessoa, quero cumprimentar todos os aqui presentes, os Senadores, o Senador Zequinha Marinho, que acabou de se manifestar.

Eu entendo que este debate, Presidente, sobre a suspensão da concessão da BR-163 é de extrema importância, pois essa rodovia corta o país de norte a sul e tem apresentado problemas na concessão em vários estados. Em Mato Grosso do Sul, não é diferente. Eu tenho encampado essa luta desde o início do meu mandato em busca de soluções para o problema da falta de cumprimento do contrato na concessão da BR-163. A minha equipe e eu tivemos inúmeras reuniões com a ANTT e com o Ministério da Infraestrutura, porque o contrato com a CCR MSVia, concessionária responsável pela rodovia em Mato Grosso do Sul, previa a duplicação de vários trechos considerados de alto risco de acidentes fatais, o que não foi cumprido pela concessionária. A população sul-mato-grossense está completamente insatisfeita e pagando um alto valor nos pedágios sem ter a contrapartida prevista na concessão, que é a tão sonhada duplicação da rodovia. E, após incontáveis tratativas, nós conseguimos um acordo para que a CCR MSVia realizasse algumas obras para melhorar o tráfego na rodovia e consequentemente a vida do usuário na BR. Uma dessas melhorias é no trecho do km 258 da BR-163, na saída de Dourados, que é minha cidade natal, para Ponta Porã, o trecho mais conhecido como trevo do DOF. Esse trecho, Presidente, é conhecido por registrar inúmeros acidentes fatais na rotatória que abrange a BR-163, e os moradores da região de Dourados esperam por essa intervenção desde 2014, quando a concessionária CCR MSVia assumiu a exploração da rodovia. E, segundo nos foi informado pela concessionária durante reuniões que tivemos com a ANTT, as obras devem ser entregues ainda no primeiro semestre deste ano. Além disso, o trecho da BR-163 que corta o Mato Grosso do Sul será relicitado, e, segundo me foi informado pelo Diretor-Geral, o Sr. Rafael Vitale, essa nova licitação deve ser finalizada ainda no primeiro semestre, porém do ano que vem.

A minha equipe e eu continuaremos acompanhando cada etapa desse processo, cobrando os órgãos competentes e, além de tudo, a CCR MSVia. Nós não vamos descansar até que sejam entregues à população soluções reais, concretas para que esse problema da BR-163 e, inclusive, da concessionária que vai assumir o trecho seja resolvido.

Uma das coisas que mais nos deixam chocados é que, quando a gente sai da nossa bolha, sai do nosso país e trafega por rodovias de outros países, vemos o quão atrasados nós estamos. E o duro é ver que as soluções são assim: "Ah, é daqui a um ano, daqui a dois anos, para licitar, para arrumar o contrato", "Não, agora foi judicializado, agora esquece, tem que parar tudo, agora tem uma liminar". E eu tenho estudado e me debruçado sobre a possibilidade de determinar que a Lei 8.666 obrigue - obrigue! - certos tipos de obra pública a ter um seguro, porque, se nós tivermos aquela cláusula de *performance bond* funcionando, nós teremos também um ente privado que tem seus recursos ali em risco porque alguém não entregou uma obra no tempo e na qualidade avençados.

É muito triste quando você... Eu tenho viajado muito de carro, nessa pandemia eu fui muito de Campo Grande a Brasília, e é impressionante: quando você entra em Goiás, você paga a tarifa, perdão, o pedágio muito mais barato do que no Mato Grosso do Sul, só que em Goiás você tem pista dupla, conectividade, segurança, uma série de coisas. Lá no Mato Grosso do Sul, você paga R\$7, R\$8, R\$9 e não tem tudo isso; quando é duplicado, é só para inglês ver, porque é só um trecho

arrumadinho, o resto não tem nada. E é muito triste, pois a gente já entrou numa "normose" de achar que isso é normal. Isso não é normal!

Eu entendo que a mão do Executivo tem que ser bastante firme em relação a tudo isso, porque não temos condições de suportar, com a carga tributária com que a gente arca neste país, não ter a contraprestação e ter empresas que simplesmente entram. Eu não sei se são aventureiras, porque não é possível que não tenha sido checada a solidez de uma empresa dessa, a capacidade de entrega dela, a saúde financeira dela. Aqui no Mato Grosso do Sul, a gente paga sem ter. Isso é muito triste. Perdoem-me o desabafo, mas são vidas. E a gente só reclama, reclama, reclama; tem reunião, reunião, reunião; audiência pública, como a que estamos fazendo aqui. E eu lhe pergunto, Presidente, a efetividade de tudo isso. Quando é que nós teremos concretamente o que nós merecemos, o que nós pagamos, que é entregar decência para o cidadão brasileiro?

Obrigada e desculpe o desabafo, mas nós precisamos nos reunir para encontrar definitivamente, Presidente Izalci, uma solução para isso, e que seja legislativa. Por isso, eu peço o apoio de vocês, para que nos abracemos para obrigar a entrega, o cumprimento desses contratos, porque é uma vergonha. O brasileiro médio, as pessoas na rua não entendem. Se a gente não entende, se a gente é enrolado aqui, se nos enrolam, porque para mim nos enrolam e muito bem... Eu estou vendo, mas como a gente vai traduzir para o cidadão lá fora que nos cobra?

Então, é triste. A mão pesada do Estado deveria agir nessas horas - e bem pesadamente mesmo, porque é uma questão de justiça e de... Enfim, é triste. É triste ver o Brasil nessa situação.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Senadora Soraya.

Eu passo a palavra agora, então, para o Melillo Dinis, representando aqui o Instituto Kabu. *(Pausa.)*

Está liberado. Está liberado, Melillo. *(Pausa.)*

Libere o som, Melillo. *(Pausa.)*

Seu vídeo está fechado. Não sei se está participando.

Bem, esta audiência pública foi exatamente aprovada para esta discussão, porque existe uma decisão judicial da Vara Cível e Criminal de Altamira que determinou a suspensão. A alegação era de que o Dnit não cumpriu a decisão liminar, que é exatamente a aprovação do Plano Básico Ambiental Indígena. O Dnit tinha um prazo de 15 dias para apresentar esse projeto. O Dnit teria já acatado a decisão, mas o juiz optou em conceder medida cautelar em favor da proposta do Ministério Público Federal.

Como disse a Senadora Soraya, a gente precisa buscar o entendimento. O Senador Zequinha também disse muito bem: temos que remar aí na mesma direção. Precisamos todos ter o bom senso de que precisamos resolver a situação. Nós temos, lá na ponta, as pessoas sofrendo, porque, no próprio Mato Grosso, como foi dito, a concessionária não fez a complementação, as obrigações de duplicação. Nessa questão do Pará também, a concessionária já iniciou os trabalhos, mas, ao mesmo tempo, veio a suspensão. E quem perde com isso é a população, as pessoas que estão lá na ponta e que dependem da rodovia para escoar a sua produção e também a comunidade que, às vezes, utiliza e corre risco com essa qualidade do transporte e da nossa rodovia - o Governo sem capacidade de investimento de duplicação e de manutenção.

Então, este é o objetivo da audiência: buscarmos aqui o entendimento. O Judiciário precisa estar mais próximo do mundo real. Não adianta ficar só no gabinete, precisa saber o que está acontecendo lá na ponta. As coisas precisam ter... É preciso conversar mais, conhecer mais o mundo real, para a gente poder resolver essas questões, evidentemente respeitando o meio ambiente, respeitando as leis, mas a gente tem que caminhar num rumo e em conjunto. Não adianta cada um ir para um lado porque a gente não vai resolver.

Tem aqui algumas perguntas que eu quero passar depois para as considerações finais para quem puder responder. Os nossos internautas mandaram aqui algumas perguntas.

Fábio Coura, aqui do Distrito Federal: "A concessão da rodovia está associada à compensação por impactos ambientais? Se não, sugiro que seja feito um plantio de árvores".

Guilherme Constant, de São Paulo: "Quais os impactos que a construção da rodovia causou no meio ambiente? Quais os impactos da obra nas comunidades indígenas?".

Tayline Silva, do Rio de Janeiro: "Quais os impactos da suspensão da concessão da BR-163?".

Diego Carvalho, de Pernambuco: "Quais são os estudos e pareceres técnicos dos impactos ambientais e sociais feitos pela empresa concessionária e pelo Dnit?".

Essas são as perguntas dos nossos internautas.

Eu vou, então, já para as considerações finais. Vou passar, vou devolver rapidamente para cada um daqueles que se manifestaram nesta audiência, para que possam fazer, em função das colocações da Senadora Soraya, em função das colocações do Senador Zequinha, também desses internautas e também dos representantes de cada instituição que aqui se manifestaram, para a gente poder realmente fazer o encerramento desta audiência. E eu vou, então, retomar aqui a palavra para as considerações finais e nosso encerramento da audiência.

Vou passar aqui, então, para as suas considerações, ao Sr. Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, pelo Dnit, nosso Diretor de Planejamento e Pesquisa.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Senador, obrigado de novo.

É só para, como consideração final, reafirmar o posicionamento do Dnit de que estamos abertos ao diálogo, para que a gente consiga, de fato, contribuir na continuidade da concessão da BR-163. Consideramos superimportante que esse processo não tenha uma descontinuidade. Nós conhecemos a realidade da região e a importância de termos um operador na rodovia BR-163, para que dê segurança aos usuários que trafegam pela via e que conseguem fazer um papel muito relevante no transporte das *commodities* produzidas pelo Estado do Mato Grosso. Então, o Dnit está e sempre esteve aberto ao diálogo.

E, só respondendo talvez um dos nossos colegas que perguntaram pela internet, sobre quais são os impactos ambientais ou impactos às comunidades indígenas, todo esse estudo foi feito durante o processo de licenciamento e isso foi entregue aos órgãos licenciadores, o que a gente chama de EIA/Rima e o Estudo do Componente Indígena. São documentos que estão no processo de licenciamento e qualquer um pode consultá-los. Então, são documentos que já existem, e isso foi estudado, tanto é que nós obtivemos a licença para implantação da BR-163.

Então, são essas as minhas considerações finais.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Luiz Guilherme pelo esclarecimento.

É evidente que a nossa reivindicação é de que realmente a gente possa cumprir e, se houver ainda alguma pendência, vamos dizer assim, de acordo com a decisão judicial, que isso possa ser agilizado ou que possa pelo menos ser conversado, para que seja resolvido.

Com a palavra, então, também para as considerações finais, o Roger da Silva, que é o Superintendente de Infraestrutura da ANTT.

**O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, Srs. Senadores, demais presentes, a agência vai atuar agora na nova concessão para dar as melhores condições à rodovia, nesse importante corredor logístico aí para o Estado do Mato Grosso e o Estado do Pará, para a nova fronteira agrícola do país - nova não, a mais consolidada fronteira agrícola do país.

O que a gente fala é que o modelo de contratos que a agência vem construindo de 2019 para cá - 2018/2019 para cá - tem se mostrado bem-sucedido em todos os casos em que as rodovias foram assinadas nesses contratos mais novos. A agência tem tentado procurar soluções nos contratos mais antigos e tem conseguido sair com a estruturação do processo da relicitação, como a Senadora Soraya comentou, já com a chegada de alguns investimentos e a retomada, a recuperação das rodovias. Em todos os estados, nós estamos retomando as ações nesses contratos de 2014, mas nos contratos mais novos a gente tem visto casos de bastante sucesso, já com obras ocorrendo, com a recuperação das rodovias e todas as ações necessárias da concessão já ocorrendo de forma muito bem-sucedida.

Então, a gente não tem a menor dúvida de que o contrato da BR-163, pela modelagem que foi feita, com todo o cuidado pelo Ministério da Infraestrutura e toda a equipe envolvida na estruturação desse projeto, vai ser um contrato - mesmo curto, mesmo um contrato diferente - muito bem-sucedido. A agência vai estar atenta à fiscalização para que esse contrato apresente, devolva para a sociedade tudo aquilo que ela aguarda.

Seria só isso a consideração. Muito obrigado aí pela possibilidade de a gente participar da audiência, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Eu só gostaria, reforçando essa dúvida aqui, de perguntar ao Roger e também ao Luiz Guilherme, os representantes do Dnit e da ANTT: que medidas foram tomadas para assegurar que questões ambientais e sociais não venham a provocar paralisações em obras ou mesmo na operação da rodovia? E a outra: há ainda alguma pendência ambiental ou social a ser superada durante essa concessão da BR-163? São perguntas bem pontuais, essas duas colocações.

Queria pedir ao Roger e também ao Luiz Guilherme que pudessem falar sobre isso.

**O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Todo o processo de transição da licença, da LI conseguida pelo Dnit está sendo feito para o processo de concessão. Então, em toda atuação que o Dnit teve lá, desde o início da construção, lá no início dos anos 2000, ele vem passando... As equipes têm sentado, conversado, de forma a fazer essa transição do licenciamento do processo de monitoramento por parte do Dnit para passar para a agência e concessionária.

Não sei se o Luiz gostaria de complementar com algo mais, mas, com certeza, essa transição está sendo realizada da forma mais tranquila possível.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Luiz Guilherme, pode explicar melhor aí se tem alguma pendência ambiental ou social a ser superada aí durante essa concessão e também se tem alguma medida para assegurar essas questões, para que não venham a provocar paralisações de obras novamente da operação da rodovia?

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Senador, eu vou comentar sobre a questão do processo de licenciamento ambiental.

Como a gente colocou, no processo de licenciamento ambiental nós precisávamos executar as ações voltadas ao PBA e ao PBAI. E na parte do PBAI que nós tivemos esses problemas durante o processo de renovação a partir de 2019.

Então, como a gente colocou, existem algumas ações que precisam ser colocadas em prática a partir de um novo PBAI, de uma nova discussão. E, para isso, nós precisamos fazer tratativas com as comunidades indígenas. Isso foi o grande agente dificultador ao longo de 2020 e 2021. Nós também temos uma responsabilidade em fazer a contratação e o processo está internamente já em andamento para a licitação da construção da Casa de Cultura, que era uma das obrigações do PBAI internamente, pelo Dnit, ficou com o Dnit essa responsabilidade. E até a transferência para as concessionárias, estávamos fazendo a execução também da manutenção dos ramais, que era uma das obrigações também do PBAI.

Então, no restante, dependíamos do fechamento do PBAI. Então, essa discussão ainda precisa acontecer de fato e acreditamos que ela se dará com o esforço de todos para que isso seja executado, mas já no âmbito da concessão.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Só para... Não querendo insistir muito, mas para a gente atender aqui às perguntas dos internautas.

A Tayline Silva aqui, do Rio de Janeiro, pergunta: "Quais os impactos da suspensão da concessão da BR-163?"

E o Guilherme Constant, de São Paulo, perguntou: "Quais os impactos que a construção da rodoviária casou no meio ambiente?" e "Quais os impactos da obra [...] [nas comunidades] indígenas?"

De Pernambuco: "Quais os estudos de impactos ambientais e sociais feitos pela empresa concessionária e [também] pelo Dnit?"

Se puder aproveitar para responder aos nossos internautas, eu agradeço, Guilherme.

**O SR. LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Sim, eu já tinha respondido em relação aos impactos ambientais indígenas. Isso está no processo de licenciamento e para isso é que existiram então as condicionantes, a execução dos PBAs, do PBA Indígena também. Em relação à questão da suspensão da concessão - e aí eu vou falar aqui como responsável e servidor do Dnit, a gente conhece a rodovia há muito tempo -, é muito temerário a gente ter esse risco de alguma suspensão da execução da concessão porque, nesse caso, a manutenção e a operação da via voltariam para o Dnit e hoje a gente vive uma restrição orçamentária muito grande no departamento. Então, traríamos para nós uma responsabilidade que não estamos preparados para assumir. Então, é um risco, para mim, de grande ordem a suspensão da concessão. Respondendo diretamente ao internauta.

E com relação aos impactos ambientais e indígenas, como a gente já reforçou, estão no processo de licenciamento indicados e foram tratados junto aos PBAs.

Então, eram essas as minhas considerações.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Luiz Guilherme.

Eu passo também para as considerações finais para o Francisco Lima Guimarães, que é o assessor da Confederação Nacional dos Agricultores Familiares e Empreendedores Familiares Rurais do Brasil.

**O SR. FRANCISCO LIMA GUIMARÃES** (Para expor.) - Obrigado, Sr. Presidente. Nossas considerações finais vão ser muito simples e muito diretas.

Mediante essa questão da suspensão judicial da dúvida em relação à capacidade técnica levantada na denúncia aqui do Senador Carlos Fávaro, também do próprio testemunho da Senadora Soraya, mediante essa dúvida da capacidade técnica e econômico-financeira, assim como essa questão da garantia plena do passivo indígena, que ainda está sendo visto, até que seja feito um novo PBAI, a gente prefere aguardar que tudo isso esteja efetivamente pronto para que a gente tenha um maior calço em relação às nossas tomadas de decisão. Com isso, a nossa defesa, apesar de entender o que o Presidente do Dnit colocou, é que retorne ao Dnit esse processo para que todas as garantias legais, técnicas e financeiras sejam efetivamente colocadas em pauta, até porque ainda há muita coisa a ser resolvida. Apesar de ter que trocar o pneu do caminhão, como disseram aí, com o caminhão andando, fica muito difícil ter as garantias que a gente julga necessárias, uma vez que ainda há algumas pendências que também entendemos como muito relevantes. Então, defendemos a volta da concessão ao Dnit até que tudo isso seja resolvido.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Só lembro que o Luiz Guilherme acabou de colocar, com relação ao Dnit, que não há nenhuma previsão orçamentária para qualquer manutenção por parte do órgão.

Vou passar agora para a Sra. Carla Fonseca, para também fazer as suas considerações finais, ela que é Coordenadora-Geral de Licenciamento da Fundação Nacional do Índio (Funai).

**A SRA. CARLA FONSECA** (Para expor.) - Bom, reforçando o entendimento do que o Luiz falou, o processo de licenciamento teve a participação da Funai desde o seu início, quando se estava planejando a pavimentação. Essa rodovia foi aberta na década de 70 e ela foi começar a ser pavimentada, o início do processo, no ano de 2000. Desde o começo a Funai atuou como órgão envolvido nesse processo, e a gente teve medidas definidas e executadas. Agora, a gente está pactuando o ciclo do que vem da operação.

Os impactos foram definidos à época do estudo. Do mesmo jeito que você tem o estudo de impacto ambiental, que é para determinar a viabilidade ambiental do empreendimento, eu tenho o estudo do componente indígena, em que você vai definir se aquele empreendimento é viável do ponto de vista do componente indígena e em quais condições. É como se o estudo de impacto ambiental fosse um bolo, e o estudo do componente indígena fosse uma fatia desse bolo, ele faz parte do todo. A gente teve todo esse rito legal e administrativo. A gente está dando continuidade ao processo porque existem impactos.

Vou tentar falar muito resumidamente sobre as perguntas de quais impactos que se tem em comunidades indígenas. "Poxa, mas está a 30km de distância, está a mais de 30km." Quando você tem a pavimentação de uma rodovia ou a implantação de uma rodovia, você vai ter uma maior pressão territorial, porque mais pessoas vão se mover para aquela região, e aí você tem pressão territorial sobre o território indígena, não é? Então, isso é um impacto que a gente precisa, obedecendo a hierarquia de mitigação, evitar, mitigar e compensá-lo. Então, isso é uma das ações, não é? Não dá para a gente falar de todos os impactos aqui, senão, eu ficaria me estendendo muito. Mas é isso.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Carla, só para você esclarecer um pouco e esclarecer também os que estão nos ouvindo pela Rádio Senado e também nos assistindo pela TV Senado, atendendo aqui as perguntas dos internautas, a estrada já existe e já está asfaltada, a questão que está sendo discutida aqui é a questão da concessão, quer dizer, ou alguém vai, como a empresa, ser a concessionária de uma coisa que já existe ou o Dnit continuaria mantendo aquilo que já existe. Então, os impactos já ocorreram independentemente se é Dnit ou se é a empresa. É isso ou não? Qual é a dúvida?

**A SRA. CARLA FONSECA** - Exatamente, não é? Os impactos vieram da abertura. A concessão em si não tem nenhum impacto negativo. Ela não agrava os impactos negativos que a rodovia teve, não é? Mas é alguém que tem o recurso específico para fazer a correta execução da manutenção da faixa de domínio, das obras de segurança, que não têm alimentação orçamentária do Dnit. E você tem a vantagem de que paga por essa rodovia quem usa. Quando tudo é do Governo, toda a sociedade paga, independentemente do uso. Quando você tem a figura da concessão, paga quem usa, não é? Então, a concessão em si não prejudica em nada; muito pelo contrário, você ter uma maior segurança viária porque você tem uma manutenção, porque você tem as obras de segurança que são necessárias é benéfico para a sociedade como um todo, inclusive para os indígenas, não é? Não tem prejuízo em si na concessão. Então, a Funai não tem nenhum óbice, nenhuma objeção ao processo de concessão. Inclusive, se manifestou no processo judicial nesse sentido.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - O.k.

Bem, eu vou passar para o Fernando Fujisawa, que é o Diretor Presidente da Via Brasil. E se puder reforçar aqui a dúvida do Sr. Francisco Lima Guimarães com relação a essa questão...

Eu sei que você já respondeu sobre a questão da capacidade da empresa, quando da participação na licitação, mas queria que você reforçasse isso, não é? A Senadora Soraya, não no trecho que está sendo discutido aqui, que é o trecho Sinop-Miritituba, que é onde a Via Brasil é responsável, mas, no Mato Grosso, o que se percebe é que a concessionária daquele trecho não fez e não tem cumprido realmente aquilo que foi estabelecido, que é a manutenção, a duplicação e a correção, como foi colocado pela Senadora Soraya.

Eu pergunto aí ao Fernando se essa empresa, se esse CNPJ que é a concessionária que venceu essa concessão, se de fato ela tem as condições econômicas, financeiras, contratuais de fazer aquilo que está estabelecido no contrato de manutenção, duplicação, etc.

Com a palavra, Fernando.

**O SR. FERNANDO FUJISAWA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Senador, obrigado novamente pela oportunidade.

Eu gostaria de reforçar que a concessionária ganhou o leilão cumprindo com todas as regras estabelecidas pelo Governo Federal, comprovando a sua capacidade técnica e financeira ao órgão regulador que é a Agência Nacional de Transportes Terrestres. E, por isso, ela assinou o contrato que está vigente desde então, desde 1º de abril.

Eu queria aproveitar para esclarecer algumas questões com relação aos problemas ambientais. Existe uma compensação ambiental - acho que foi questionada aí por um dos ouvintes da Rádio que o Dnit... Existia uma compensação ambiental que não foi cumprida, e, para o processo de transferência da licença que existe hoje no trecho do Pará, nós já alinhamos com o Dnit e vamos assumir uma grande parte dessa compensação ambiental que até então não foi cumprida.

Com relação aos programas ambientais que existem no Estado do Pará, todos eles serão cumpridos pela concessionária, todos eles serão herdados e cumpridos, será dada a devida continuidade a esses programas que existem hoje, ocasionados e elaborados na época da construção da rodovia.

E, para o trecho do Mato Grosso, para o qual não existe uma licença, foi feito todo o processo para a emissão dessa licença ambiental, com a elaboração de programas básicos ambientais, que serão cumpridos também pela concessionária após a emissão da autorização para operação, inclusive o PBAI. Nós já temos agendada uma reunião com as principais lideranças dos povos indígenas para o final do mês agora, 31 de maio e 1º de junho, para retomarmos essas conversas, com o apoio tanto da Funai quanto do Ibama.

Eu gostaria novamente de pedir o apoio e incentivo dos senhores para que essa concessão dê certo. Nós temos uma janela hidrológica curta de cinco meses, em que nós conseguimos trabalhar com afinco para poder recuperar o pavimento e as condições de trafegabilidade dessa rodovia. Então, o que nós precisamos é de apoio e incentivo.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Você colocou bem aí a questão da contrapartida. O próprio Dnit disse aqui que tem uma parcela, alguma coisa na área cultural. E, na prática, a gente sabe das dificuldades quando é do setor público, as dificuldades para executar isso: questões orçamentárias, questão de projeto. Então, na medida em que a Via Brasil, dito aí agora, poderá contribuir com o Dnit para cumprir a parte que o Dnit ainda não fez... Não sei se é só essa questão cultural, que é essa obrigação, mas, de qualquer forma, é muito mais fácil, muito mais ágil a instituição privada fazer essas coisas e depois acertar com o Dnit, compensar com o Dnit, do que esperar a execução pelo próprio Dnit. Então, isso pode ajudar muito na solução desses problemas.

Agradeço.

O Melillo Dinis não conseguiu entrar no momento certo, mas está na...

Você consegue entrar, Melillo?

Nós já estamos nas considerações finais, mas, se você conseguir entrar para fazer também sua fala...

**O SR. MELILLO DINIS** (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todas e todos!

Meu caro Senador Izalci, Presidente desta sessão, e todos os demais, cumprimento todos, pelo Senador Izalci, aqui de Brasília.

Quero dizer que fomos pegos de surpresa para essa agenda. O ideal seria que estivesse aí uma de nossas lideranças indígenas, especialmente a diretoria do Instituto Kabu, que foi convidada, mas não chegou... Pelo menos são as informações que eu tenho de Novo Progresso. Eu estou aqui em Brasília. Mas isso não chegou a Novo Progresso. A gente tentou, Senador Izalci, estar presente. Mas eu não vim aqui falar de problemas de agenda, mas de problemas do presente e do futuro.

Esse assunto... Eu sou advogado, para quem não me conhece, do Instituto Kabu. O Instituto Kabu é uma organização 100% indígena, formada pelo povo Kayapó Mebêngôkre, e representa aldeias que estão nas Terras Indígenas Baú e Menkragnoti, que estão no contexto do corredor de sociobiodiversidade e infraestrutura em que passa a BR-163.

Então, acompanhamos isso há muitos anos. Há muitos problemas do passado. Infelizmente, a narrativa - a parte que eu pude escutar, é claro - otimista dos órgãos governamentais não corresponde à percepção que as lideranças indígenas têm. Nós temos, desde 2019, lutado duramente para recompor e retomar os ciclos do componente indígena do Plano Básico Ambiental, sem nenhuma capacidade de resolver isso diante das posições que não são as posições mais compreensíveis desses órgãos. Nós entendemos as limitações de orçamento, porque nós também temos orçamento, mas, infelizmente, o que não tem acontecido é um diálogo de boa-fé, Presidente, Senador Izalci Lucas. Esse diálogo de boa-fé pressupõe exatamente que a gente resolva. Para ficar no exemplo da Casa de Cultura, são 12 anos - 12 anos! - em que isso não se resolve. Isso ficou para o Dnit, e, pelo jeito, ficaremos por mais muitos anos sem resolver isso, exatamente diante das incertezas orçamentárias e dos modelos de gestão do setor público, quando se envolve com temas indígenas, que não compreende as dimensões que estão estabelecidas.

De todo modo, quero dizer que a BR-163 tem um grande problema - isso está evidenciado na ação judicial na qual eu sou advogado do Instituto Kabu; essa ação judicial é o tema das sessões sobre a concessão -, que é exatamente a falta de licença de operação. Não há licença de operação. Não há licença de operação... Por mais que a licença de implantação esteja sob julgamento - vai haver julgamento, inclusive, nos tribunais, em breve, sobre isso -, o grande problema é que, sem o diálogo, sem a participação dos povos indígenas, representados por suas associações e por seus grupos que estão mobilizados em torno disso, não teremos qualquer tipo de solução.

Portanto, eu quero, primeiro, saudar a chegar da concessionária, da empresa Via Brasil, como o Dr. Fernando acabou de confirmar. Teremos uma primeira conversa de apresentação ao final do mês de maio, quando vamos dialogar. Isso não resolve os problemas do passado, mas é um sinal positivo. A concessionária foi muito mais gentil conosco do que as tentativas anteriores com os órgãos. A gente tem decisões feitas, conjuntas pelos povos caiapó e panará, convidando os órgãos para esse diálogo. Até hoje, esse convite não foi aceito, a não ser nas condições dos órgãos. A gente convidou para vir até Novo Progresso, uma das aldeias dos povos, para dialogar dentro dos marcos, dos diálogos, dos protocolos que todos conhecem e que esses povos estabelecem para esse tipo de diálogo.

Eu quero dizer que a gente vê com bons olhos esse início de diálogo, mas não resolve, Senador Izalci, a gravidade que é ter um projeto de infraestrutura sem ter os cuidados necessários socioambientais. Há graves problemas ambientais e há graves problemas em relação aos povos indígenas, a que não tem sido dada a importância necessária que tem que ter em algo que acontece dentro da Amazônia e dentro do setor, desse corredor de biodiversidade do Xingu.

Então, eu quero agradecer, parabenizar, pedir desculpas pela chegada tardia. Imagino que isso a gente depois vai conversar, mas eu prometo, Senador Izalci, que eu vou visitar o senhor no seu gabinete, onde eu tenho muitos amigos além do senhor, para explicar todas as dimensões do que vem acontecendo sobre isso. Nós temos um longo relato, e vai ficar claro que, mais do que um problema orçamentário, é um problema de gestão, que não começou nesse Governo, mas que se arrasta ao longo dos anos sem uma solução e que, portanto, prejudica a todos, especialmente os povos originários, indígenas, que estão na região e que chegaram lá muito antes da BR-163.

Eu fico contente por saber, Senador Izalci Lucas, que o senhor, com a sua capacidade de diálogo, de entendimento das questões, vai poder também contribuir numa busca de soluções, porque, apesar de o passado ser muito duro, especialmente para os povos indígenas, eles todos estão comprometidos com soluções, porque eles são os principais interessados na mitigação desses embargos e também na consolidação de relações com os órgãos públicos e também com agora a empresa privada, no sentido de garantir os seus direitos e ao mesmo tempo proteger a floresta de novos ataques. É a região que tem tido mais ataques do ilícito do Brasil, e, portanto, é por conta disso que eles estão ali lutando para manter a floresta em pé.

Muito obrigado e peço mais uma vez desculpas pela chegada tardia.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Melillo. Para fazer justiça à Mesa, aos nossos servidores aqui da Comissão, foi feita uma tentativa de contato dia 10, dia 12, dia 15, dia 18 e ontem um contato pessoal. Essa é a informação aqui da Mesa da Comissão.

Fico feliz com a fala do Fernando quando diz que está tentando ajustar com o Dnit o cumprimento dessa obrigação, que se arrasta já há algum tempo. Nós citamos aqui a Casa da Cultura e entendemos e reconhecemos aqui a incompetência e a falta de planejamento dos governos, não é só desse também. Como você disse, há anos, nós não temos política de estado, temos política de governo, e muitas vezes não colocam no orçamento para cumprir as obrigações, que é o caso específico aqui. Com certeza não colocaram no orçamento do Dnit recursos suficientes para cumprir todas as exigências e pendências, vamos dizer assim, com as questões ambientais e concessões, com relação não só à BR-163, mas a outras

também. Mas tenho certeza de que a entrada da empresa nesse aspecto pode agilizar muito esse processo de cumprimento dessas obrigações, que são obrigações antigas e que não foram criadas.

Espero que esta audiência e esse diálogo que vai acontecer também possam viabilizar o entendimento e que a gente possa ter essa via, que já funciona, que já foi asfaltada, mas que o Governo já reconheceu e já disse que não tem condições de manter, a BR-163, que é fundamental para a economia do Mato Grosso, do Pará, do Brasil como um todo. Acredito que a gente possa buscar aí um caminho de entendimento para que isso aconteça.

Eu quero agradecer, mas passo aqui agora também a palavra - nós temos ainda o Júnior... não, já foi chamado - ao nosso Marcelo Norkey Duarte Pereira, para suas considerações finais. Ele é Vice-Presidente da Fundação Instituto Amazônico de Migração e Meio Ambiente (Finama).

Marcelo.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** (*Por videoconferência.*) - Olá! Novamente, agradeço a participação e gostaria de novamente poder dividir a tela aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Para suas considerações, Marcelo. Pode fazer as considerações finais.

**O SR. MARCELO NORKEY DUARTE PEREIRA** (Para expor. *Por videoconferência.*) - O.k.

Nós gostaríamos de falar aqui e também responder até uma das perguntas dos internautas. Nós sabemos da importância dos povos indígenas, dos povos originários, como disse aí o representante do Instituto Kabu, mas também gostaríamos de falar sobre os povos tradicionais da região da Cuiabá-Santarém, da BR-163, e desse Distrito Sustentável do Tapajós.

Nós, populações tradicionais, que somos mais de 95% da população da região, estamos sofrendo há muito tempo, mas pela criação das unidades de conservação. Nós não vimos aí o MPF, a Justiça cobrar do ICMBio que realoque, que indenize, cumpra seu papel. A Justiça parece que, nesse caso, tem um olhar muito etnocêntrico do que realmente acontece. Nenhuma das unidades de conservação realocou e pagou nenhuma indenização para ninguém; para nenhuma população tradicional, pescador, garimpeiro tradicional... Porque o garimpeiro é um povo tradicional reconhecido pelo estado ali na região do Tapajós.

Um internauta perguntou qual é o impacto ambiental da paralisação da obra. É imenso! É imenso, porque uma das políticas de sustentabilidade que é apresentada, que existe hoje, é justamente a autorização da agricultura mais voltada ao confinamento (*Falha no áudio.*)... Então, a possibilidade de faltar alimento para o gado dificulta a vida do produtor rural, aí a pressão sobre a floresta aumenta muito. Então, qual é uma das oportunidades de realmente se colocar uma pecuária sustentável na região? É o confinamento, criar em pequenas áreas, manter a reserva legal em pé, criando, plantando um pouco na sua área ou adquirindo produtos de outra região que produz muito, como o Mato Grosso, sem desmatar mais a Amazônia.

Então, o desenvolvimento sustentável da região, da qual falou aí o representante da Kabu, justamente está sofrendo muita pressão tanto no escoamento da produção como na chegada de insumos para as pecuárias modernas de hoje em dia, em que você reduz a pressão sobre o desmatamento, aumenta o confinamento e melhora a qualidade e a dinâmica da produção agrícola.

Então, nós aqui da Finama gostaríamos de continuar o diálogo com o pessoal da concessionária, com o pessoal das associações indígenas, com todos, porque realmente o povo tradicional da BR-163, do Tapajós, de Moraes de Almeida, de Itaituba, de Novo Progresso está sofrendo muito com essa criação de unidade de conservação, que nunca cumpriu o Snuc. Eles não cumprem. O ICMBio não cumpre o Snuc, não cumpre a lei; não indeniza, não realoca, não faz plano de manejo, não tem conselho gestor, nada. É realmente um estado inconstitucional a criação de unidade de conservação na região da Terra do Meio.

As pessoas estão morrendo, as pessoas estão passando necessidade, estão na miséria. E nós consideramos a BR-163 um excelente mecanismo no desenvolvimento sustentável da região do Pará, porque aí você reduz... Como nós só podemos usar 80% do nosso território, nós precisamos fazer uma pecuária mais dinâmica e sem pressão. Então, atividades como a atividade garimpeira, que é uma atividade que desmata pouco, apesar de ter que ainda fazer muita coisa importante, a gente também tem o direito constitucional de existir, art. 174. É um diálogo que precisa existir. Como disse o pessoal do Kabu aí, precisamos dialogar, precisamos achar soluções sustentáveis, sugestões dinâmicas e que venham a orientar mais de 90% da população, melhorar a qualidade de vida dessas pessoas. E é muito importante a BR-163 estar trafegável, para chegar produtos de qualidade e para que as pessoas tenham o direito de ir e vir. E precisamos também de um trem de passageiros na Ferrogrão que chegue ao Parque Nacional do Jamanxim para poder fazer turismo, para ficar mais barato. Então, a gente pode ajudar na construção disso.

A Finama agradece essa participação.

E quero dizer ao internauta que perguntou qual é o impacto: o impacto ambiental negativo para a paralisação dessas obras é imensurável, não só ambiental, como social, porque realmente precisamos delas - mais de 95% da população é afetada diretamente pela falta de escoamento e de estrada.

Muito obrigado.

Um bom dia a todos e um bom final de semana.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Obrigado, Marcelo, pelas suas considerações finais.

Para encerrar a nossa audiência, o Sr. Gustavo Trivelato, que é Procurador-Chefe da Procuradoria Federal Especializada junto ao Dnit.

**O SR. GUSTAVO TRIVELATO** (Para expor.) - Obrigado, Presidente.

A minha fala é bem pontual, é só para deixar claro aqui que a concessão não está suspensa. A AGU trabalhou nesse caso e conseguiu a reversão da decisão de primeira instância. Então, hoje, a situação jurídica do processo é de prosseguimento da concessão até a decisão de trânsito final desse processo.

Nós estamos bastante otimistas quanto à ação, ao futuro dessa ação, principalmente no que tange à concessão. Eu não vejo, pelo menos no âmbito jurídico, tanta preocupação quanto à suspensão desse processo, porque, até o trânsito em julgado, a gente vai conseguir mostrar ao Judiciário a importância da rodovia, a importância da concessão e os impactos positivos que a privatização traz não só para o social, como também para as comunidades indígenas, dada a facilidade de manejo da concessionária, como já foi falado aqui, na mitigação desses eventuais danos que ainda permanecem, mas que já foram mitigados por dez anos, com o montante, como o Dr. Luiz já apontou, de mais de R\$100 milhões.

Então, a gente tem que deixar isto bem claro: primeiro, as comunidades indígenas não foram esquecidas, elas sempre foram tratadas como deveriam ser; e, em relação ao processo, a gente está com todas as decisões suspensas, haja vista que os tribunais de segunda instância entenderam tanto a importância do empreendimento, como as ações que o Dnit, os órgãos públicos estão adotando para a mitigação dos eventuais danos ambientais.

**O SR. PRESIDENTE** (Izalci Lucas. Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil/PSDB - DF) - Bem, é evidente que o nosso objetivo é que haja esse entendimento. Foi confessado aqui que, quanto às obrigações assumidas lá atrás, como a Casa da Cultura, por exemplo, não foi ainda elaborado, cumprido o acordo. Então, é evidente que pode ter uma liminar, uma suspensão da liminar, qualquer coisa nesse sentido, mas é preciso buscar que todos façam a sua parte, porque, daqui a pouco, vem outra ação e outra coisa, e nós queremos realmente esse entendimento.

Fiquei feliz quando a empresa se dispôs também a ajudar o Dnit, inclusive, a cumprir as obrigações que a União assumiu através do Dnit e que, muitas vezes, por questão orçamentária ou questão de gestão mesmo não são executadas. Então, esse entendimento, essa fala é muito importante para que a gente possa atingir nosso objetivo, que é preservar o meio ambiente e dar condições também de vida decente, digna para as pessoas que moram naquela região e dependem economicamente também dessa região.

Então, quero aqui agradecer também a participação e o requerimento do nosso querido Senador Zequinha Marinho, que tem ligação direta no trecho lá do Pará; à nossa querida Senadora Soraya Thronicke também, que expôs muito bem aqui a situação da concessão do Mato Grosso, que é outra discussão, é outro trecho; de qualquer forma, ela colocou muito bem, há muitas pendências, muita coisa a ser feita ainda, duplicação, manutenção. Eu agradeço a participação de todos vocês que estiveram aqui nessa audiência.

Antes de encerrarmos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião.

As Sras. e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Por fim, agradeço, então, a todos pela presença, em especial, a das Sras. Senadoras e dos Srs. Senadores e também dos nossos convidados que participaram deste encontro.

Declaro, então, encerrada a nossa audiência pública, esta sessão.

Obrigado.

*(Iniciada às 9 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 47 minutos.)*