



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

**REUNIÃO**

21/10/2015 - 33ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Declaro aberta a 33ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da atual Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho, como sempre, a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da reunião anterior.

As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

Antes de qualquer outra comunicação, aquela de praxe.

Consulta nº 1, de 2013.

Em 2013, foi apresentada à Comissão de Constituição e Justiça a Consulta nº 1, originária do Requerimento nº 38, de 2012, desta Comissão, que solicitava manifestação daquele colegiado quanto à constitucionalidade e juridicidade dos projetos de lei que visam alterar a relação descritiva de transportes, constante do Anexo de Lei nº 5.917, de 1973 (Plano Nacional de Aviação).

A Comissão de Constituição e Justiça concluiu pela inconstitucionalidade de tais matérias e, tanto naquela Comissão quanto na Comissão de Infraestrutura, a Consulta nº 1, de 2013, serviu para embasar pareceres nesse sentido.

As matérias legislativas que deram origem à Consulta já foram, em sua totalidade, arquivadas.

Por essa razão, eu comunico ao Plenário da Comissão que o processado da Consulta nº 1 ficará sob a guarda da Secretaria da Comissão, para a instrução de futuras matérias que eventualmente tratem dessa temática.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 357, de 2015, do Diretor-Geral da Aneel, Romeu Donizete Rufino, que encaminha cópia dos documentos solicitados pela Comissão através do Ofício nº 95.

Segundo o ofício da Diretoria da Aneel, os referidos documentos foram entregues como contribuição da Eletronorte, da Eletrobras e de Furnas na primeira fase da Audiência Pública nº 32, de 2015.

Também foram encaminhados os documentos relativos à segunda fase da audiência, com nota técnica que analisa os documentos, além do voto do Diretor relator.

Cópias desses documentos encontram-se à disposição das Sr<sup>as</sup> e dos Srs. Senadores.

Outro comunicado.

Documento recebido pela Presidência:

Comunico o recebimento de nota informativa da Consultoria Legislativa sobre o Aviso nº 676, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria operacional referente à qualidade de serviços nos aeroportos brasileiros.

A auditoria teve por objetivo avaliar procedimentos adotados pela Secretaria de Aviação Civil, pela Agência Nacional de Aviação Civil e pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, para garantir o nível de serviços adequados aos usuários.

A Consultoria não vislumbrou medida a ser adotada no âmbito desta Comissão.

Cópia desse documento encontra-se à disposição das Senadoras e dos Senadores.

Outro comunicado.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 737, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria operacional para avaliar a governança em políticas públicas de mobilidade.

O documento foi enviado à Consultoria, de acordo com os trâmites adotados por esta Comissão.

Os documentos encontram-se à disposição dos Senadores.

Quero registrar, com muita honra para todos nós desta Comissão, a presença do Deputado Federal Silas Câmara do PSD, do Amazonas.

Dou as boas-vindas ao nosso Deputado.

Estive ausente desta Comissão por motivo de doença e tratamento médico. Isso me levou a uma ausência mais longa do que eu esperava. Entretanto, me confortou a solidariedade de todos, principalmente desta Comissão. Não faltaram manifestações de todos os Senadores. Entre eles, quero destacar os madrugadores de hoje, que são os Senadores Moka e Acir Gurgacz, mas outros virão certamente.

Eu quero agradecer ao pessoal de apoio, aos funcionários, a começar do universitário, dizendo que o universitário sentiu-se tão desamparado que foi bater na China. Na verdade, ele foi fazer um estágio, por suas expensas, que fique bem claro. Da china, ele prestou, a despeito da distância - é claro, hoje existe a informática - toda a solidariedade.

Agradeço ao seu substituto Pedro e a todos. Eu não vou nominá-los aqui. Na verdade, deveria até nominar. Vou nominar em outra oportunidade, mas agradeço a todos, agradeço à imprensa, sobretudo por não ter dado notícia da doença, senão poderia ser pior para mim.

Agradeço a todos os assessores dos órgãos envolvidos com esta Comissão. Aproveito, porque acredito que esteja sendo televisionado, para agradecer aos conterrâneos pelas manifestações de apoio que vieram de todo o Estado do Rio Grande do Norte.

Ontem, no Plenário, eu realmente fui alvo de manifestações de boas-vindas de todos os Senadores, a partir da manifestação do Presidente Renan Calheiros e do Vice Jorge Viana.

Bem, creio que não esqueci ninguém. Quero dizer que estou de volta. Acredito que vou passar pelo teste. As pessoas perguntam se eu estou bem. Eu digo: vamos testar. O primeiro teste é este.

Temos aqui, segundo o universitário, uma audiência pública que, a partir deste instante, vai ser realizada, atendendo ao Requerimento nº 69, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, do Senador Acir Gurgacz e do Senador Valdir Raupp.

Esse requerimento foi aprovado no dia 14 de outubro, para debater o processo de recuperação da rodovia BR-319, que liga Manaus a Porto Velho.

Para debater o tema, foram convidadas as seguintes autoridades, algumas das quais já se fazem presentes, e vamos oportunamente, dentro de poucos instantes, convidá-las a se sentar à mesa: Valdir Casimiro Silveira - Desculpe, é Valter Casimiro Silveira. Mate o homem, mas não erre o nome, já se diz lá na minha terra -, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; João Pedro Gonçalves da Costa, Presidente da Fundação Nacional do Índio (Funai); Thomaz Miazaki de Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama); Saleh Hamded, Diretor da representação em Brasília da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam); Alan Gurgel do Amaral, Diretor Tesoureiro da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero); e o representante do Governo do Estado do Amazonas.

É claro, eu não vou ensinar Padre-Nosso a vigário. O Senador Acir Gurgacz sabe de tudo, e Moka, como sempre, também sabe de tudo.

Essa rodovia foi inaugurada na década de 1970, a BR-319, que liga Porto Velho, capital de Rondônia, a Manaus, capital do Amazonas. É uma das principais rodovias do Estado do Amazonas e a única ligação terrestre da capital com o restante do Território nacional. Também é essencial para o Estado de Roraima, cuja única ligação rodoviária com o restante do País se dá através de Manaus, com a BR-174.

Em função da trafegabilidade comprometida é que está se realizando, hoje, esta audiência.

Vamos convidar para tomar assento à mesa o Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Sr. Valter Casimiro Silveira. Agradeço a presença do Diretor-Geral do DNIT.

Tenho igualmente a honra de convidar o Sr. Thomaz Miazaki de Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e de Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Agradeço a presença do nosso convidado.

Convido igualmente o Sr. Saleh Hamded, Diretor da representação em Brasília da Federação das Indústrias do Amazonas.

Agradeço a presença.

Convido o Sr. Alan Gurgel do Amaral, Diretor Tesoureiro da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia.

Agradeço a presença do nosso convidado.

Também quero registrar que já se encontra entre nós, e ao mesmo tempo convidar para a mesa, o Sr. Artur Mendes, Diretor de Políticas da Funai, Fundação Nacional do Índio.

Agradeço a presença de Elizete Lionel, Superintendente de Integração do Estado de Rondônia em Brasília. Não resta dúvida de que a Sr<sup>a</sup> Elizete veio melhorar o perfil da composição desta Mesa.

Como um dos autores do requerimento e saudando a presença do nosso 1º Secretário, o Senador Vicentinho Alves, eu concedo a palavra, para que possa fazer a introdução dos nossos trabalhos, ao Senador Acir Gurgacz.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Bom dia, Sr. Presidente. Seja, mais uma vez, bem-vindo a esta Comissão e aos trabalhos. V. Ex<sup>a</sup> fez falta aqui, no dia a dia, com o seu costumeiro horário britânico e as suas generosas colocações com relação ao nosso trabalho.

Seja bem-vindo, Senador Garibaldi Alves Filho.

Saúdo o Alan, da Fiero; o Artur Mendes, da Funai; o Thomaz, do Ibama; o Valter Casimiro; o Saleh, da Fieam; e a Elizete, do nosso Estado de Rondônia também.

Serei breve, Sr. Presidente, porque queremos ouvir os nossos convidados.

Quero dar as boas-vindas a todos e dizer da importância que é para nós, de Rondônia, a reabertura da BR-319.

Depois de muito debate, de muitas reuniões, de diligências que fizemos, em uma audiência pública aqui, no Senado, nós conseguimos - e na época era Diretor-Geral o General Fraxe - o entendimento entre ICMBio e Ibama de que, para a manutenção, não precisava de licença ambiental do Ibama. E assim foi feita a licitação pelo DNIT e foi dada a ordem de serviço.

Agora, do meio para o final da obra, o Ibama resolveu, como sempre, tentar paralisar as obras no Brasil, resolveu parar, mais uma vez, essa obra que é tão importante para todos nós. Por isso a importância desta audiência pública, para ouvirmos de fato o que o Ibama viu de tão preocupante com relação à manutenção da BR-319.

A minha colocação é sempre a mesma. Quando não se tem a estrada para fiscalizar, Sr. Presidente, o possível desmatamento ilegal pode acontecer. O transporte é feito pelos rios e não há como o fiscal chegar para fiscalizar. Com a estrada, nós teremos condições de ter fiscais para fiscalizar, tanto os fiscais do Ibama, como da Polícia Rodoviária Federal, da Polícia Federal, da Polícia Ambiental, seja a polícia que for. Sem estrada não há como fiscalizar.

Então, entendo que a estrada é muito importante também para isso. É uma estrada que vai dar atenção às pessoas que moram ao longo da BR-319 e fazer com que a produção de hortifrutigranjeiros de Rondônia, principalmente do entorno de Porto Velho, Itapuã, Nova Mamoré, Candeias, chegue aos supermercados de Manaus e também de Roraima

É claro que não queremos transportar a nossa soja pela BR-319. O transporte de grãos pesados continuará sendo feito pelas balsas. O transporte pesado, tanto de Manaus para Porto Velho como de Porto Velho para Manaus, Sr. Presidente, continuará sendo feito pelas balsas. O tráfego apenas de caminhões médios e pequenos é que vai ser feito pela BR-319. Então, era só para pontuar.

Agradeço a presença de todos e espero que tenhamos uma boa audiência pública.

Muito obrigado a todos.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pois não, Senador Waldemir Moka.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (PMDB - MS) - V. Ex<sup>a</sup> sabe que sou apenas um humilde suplente nesta Comissão. Quando começar a reunião da Comissão de Assuntos Sociais, de que sou membro titular, eu devo estar lá, pois hoje relato um projeto, mas eu queria, Sr. Presidente, dar uma contribuição antes de sair.

Em primeiro lugar, quero cumprimentar o retorno de V. Ex<sup>a</sup> e dizer que estranhamos muito o humor do Presidente que o substituí. V. Ex<sup>a</sup> é bem humorado, já o nosso querido amigo Ricardo Ferraço é mais duro no comando.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Na queda.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (PMDB - MS) - É, ele é apegado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Tanto que eu cá, não é?

**O SR. WALDEMIR MOKA** (PMDB - MS) - Mas é uma grande figura e conduziu os trabalhos. E todos nós aqui, sem exceção, torcíamos para o seu retorno o mais rápido possível.

Antes de sair, Sr. Presidente, eu queria dizer que este é um Governo que se caracteriza por isto: parece que temos dois governos no mesmo governo. Não é incomum o que vamos debater aqui. Quer dizer, é como o Senador Acir disse aqui: reúne, chega a um acordo e diz que pode fazer, mas quando a obra está na metade ou quase terminando, paralisam tudo. Eu fico imaginando, Sr. Presidente, o desperdício de dinheiro. Porque é fácil mandar paralisar. Mas lá tem uma empresa. Isso é que é difícil. As pessoas não pensam nisso.

Vou citar um exemplo. Estavam todos mobilizados, Polícia Federal e Polícia Militar, para desocupar as terras indígenas. Não tem nada que ver com isso. Na madrugada, sai uma liminar. Quer dizer, juntaram todo mundo, mobilizaram caminhões e militares, e agora não vai mais haver. Isso não é normal. Eu acho que antes de se tomar uma decisão como essa, já que se trata do mesmo governo, seria necessário conversar sobre isso. Não se pode simplesmente paralisar uma estrada, que nem é no meu Estado. É no Amazonas ou em Rondônia. Mas que analisem o que vai acontecer. Paralisam e acabou. Quer dizer, há alguém, um técnico ou um diretor, que acha que agora vai ter que ter. Antes não precisava ter. Agora, pelo que o Senador Acir Gurgacz me conta aqui, depois de mais da metade, quase no terço final, vai ter que ter.

Certamente, existe uma explicação, que eu imagino que seja plausível e razoável. Mas fica aqui essa questão. É que antes de o Valter assumir havia um general que resolvia tudo. Batia na mesa, falava, e não acontecia nada no DNIT.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Cuidado com o General, que ele está no meu Estado.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (PMDB - MS) - Agora, graças a Deus, é um funcionário de carreira. E fico feliz quando um funcionário de carreira assume a direção de um órgão, porque eu sei que esse funcionário veio dali e conhece, sabe como são as coisas.

Bem, são 9 horas, mas eu não queria deixar de fazer essas observações.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Não nos abandone logo.

**O SR. WALDEMIR MOKA** (PMDB - MS) - Tão logo relate, eu volto, quem sabe ainda a ponto de questionar, pois considero como algo que para mim não tem explicação.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de passar a palavra ao nosso primeiro convidado, quero salientar a presença do Deputado Federal Remídio Monai, do PR, de Roraima, e saudar a presença do Senador Paulo Rocha.

A palavra do Senador Moka me traz agora a oportunidade de agradecer, pois não gosto de me passar por ingrato, ao nosso Presidente Ricardo Ferraço, que durante esse tempo todo presidiu, segundo o Senador Moka, com mão de ferro. (*Risos.*)

**O SR. WALDEMIR MOKA** (PMDB - MS) - É mais a título de brincadeira. É que V. Ex<sup>a</sup> tem um humor que a todos nós contamina. E graças a Deus que é assim.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas eu quero agradecer. Eu realmente acho que, se demorasse mais, ele tomaria tanto gosto que era capaz de eu não voltar. Quer dizer, é aquela história: vocês não querem que eu volte, mas o que é certo é que eu tenho que agradecer a ele. Eu assisti às reuniões da Comissão pela televisão. Quando melhorei, passei a ser um espectador dos trabalhos da Comissão. Os meus atores preferidos passaram a ser os colegas Senadores. Entre eles, o nosso Presidente, a quem quero agradecer.

Nós estamos aqui justamente - parafraseando aquela música - para perguntar: por que parou? Se não me engano - o Diretor-Geral do DNIT pode me corrigir, pois ele inclusive confirmou há pouco -, a estrada parou há uma semana, a ordem de paralisação foi dada há uma semana. E foi com muita presteza que as duas Bancadas tomaram essa iniciativa.

Eu quero saudar o Senador Sérgio Petecão, que está ali na retaguarda, e agradecer sua presença.

Concedo a palavra, em primeiro lugar, ao Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Com a palavra, V. S<sup>a</sup>.

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Bom dia, Senador Garibaldi Alves Filho, Presidente da Comissão.

Cumprimento os demais membros da Mesa, os Srs. Senadores, as senhoras e os senhores.

Como o Presidente comentou, a manutenção da BR-319 foi paralisada na semana passada. Na verdade, quando o DNIT tomou conhecimento da decisão, na semana retrasada, ainda tentou uma medida no Ministério Público. Foi ingressada uma

ação do Ministério Público no Tribunal Federal do Amazonas para que o DNIT paralisasse as obras, e o DNIT também já havia tomado conhecimento de que havia sido expedida uma ordem de paralisação do Ibama em relação ao serviço de manutenção da BR-319.

A BR-319, como foi dito aqui pelo Senador Acir Gurgacz, foi aberta na década de 70. É uma rodovia que não vinha recebendo manutenção do DNIT, e havia alguns termos de compromisso junto ao Ibama para que não fosse dada continuidade à manutenção da rodovia, por um determinado período.

Em julho de 2012, por um entendimento do DNIT, fruto de um acordo do Senado com o Ibama e o DNIT, identificou-se que, para a manutenção das rodovias, seria dispensado o licenciamento ambiental, para se manter as características da rodovia, sem nenhum melhoramento, como alargamento ou aumento de capacidade ou, se for o caso, pavimentação.

Nesse sentido, o DNIT entrou com um pedido no Ibama para que fosse feita a manutenção do trecho do meio. Há três trechos nessa BR: um próximo a Porto Velho, que já é pavimentado; outro próximo a Manaus, também pavimentado; e o chamado trecho do meio, ainda não pavimentado, cuja manutenção está sob questionamento. O DNIT consultou o Ibama, o Ibama entendeu que, pelo baixo impacto ambiental, não haveria problema em se fazer a manutenção e indicou em documento que o órgão que deveria dar autorização para a manutenção seria o órgão ambiental estadual, o Ipaam. Dessa forma, o DNIT entrou com um pedido no Ipaam para fazer a manutenção. O Ipaam deu a autorização, deu a licença. O DNIT contratou as empresas para fazer a manutenção.

Basicamente, o serviço de manutenção contratado para essa rodovia é: recomposição mecanizada de aterro; recomposição de revestimento primário, para dar trafegabilidade à rodovia; limpeza lateral, a roçada; reforma de pontes de madeira, e são mais de 40 pontes; substituição de pontilhões de madeira deteriorados por bueiros; e substituição de bueiros metálicos rompidos. Basicamente isso. É a manutenção apenas a fim de dar condições de trafegabilidade na rodovia, mantendo sua característica original. O DNIT não está fazendo nada além do que já havia inicialmente na rodovia. Não estamos aumentando greide, não estamos aumentando plataforma, não há serviço de pavimentação. Estamos mantendo as características originais da rodovia.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Houve desmatamento?

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Não. O DNIT limitou-se a limpar a lateral da rodovia, dentro do que já estava previsto na faixa de domínio. As margens foram limpas porque até para dar segurança à trafegabilidade é necessário haver uma área de visão na rodovia. Esse tipo de limpeza é comum em todas as obras de manutenção de rodovia. O DNIT manteve as características originais da rodovia.

O relatório de fiscalização do Ibama identificou alguns pontos que talvez não tenham sido identificados na fase de fiscalização, como a origem da madeira utilizada para a construção das pontes e a origem da proteína que estava sendo fornecida para os trabalhadores. Juntou-se toda uma documentação com essas comprovações, que foi repassada para o Ibama. Nós repassamos essa justificativa para o Ibama na sexta-feira, e já iniciamos as tratativas a fim de esclarecer os itens de manutenção de rodovia, o que é considerado como manutenção de rodovia para o DNIT, para diferenciar de construção. Na construção, troca-se toda a base, faz-se todo um trabalho de base, de sub-base e capa, a pavimentação propriamente dita. Na manutenção, é apenas a reconstituição da rodovia, conforme o que já existia no local.

Era o que eu tinha para apresentar inicialmente, Senadores.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu vou consultar os membros da Comissão, em razão do número de convidados, se fazemos inicialmente a oitava, ouvimos três convidados, ou se ouvimos toda a Mesa.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Sr. Presidente, eu sugiro que possamos ouvir a Mesa toda, para agilizar os trabalhos.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - A Senadora que é a autora também concorda?

**A SR<sup>a</sup> VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Eu concordo. É a nossa opinião.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Lasier.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Eu concordo, pois é comum, durante as perguntas, os convidados terem a oportunidade de complementar as informações.

Senador Garibaldi, eu queria saudar a sua volta. Depois de um longo tempo, V. Ex<sup>a</sup> volta com toda saúde.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos testar, não é?

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Nós sabemos. V. Ex<sup>a</sup> volta com a sua experiência, a sua habilidade e, sobretudo, o seu bom humor, que sempre caracterizou as reuniões desta Comissão.

Eu sugiro que V. Ex<sup>a</sup> estabeleça, quem sabe, um prazo um pouco menor para cada um, e depois eles complementam, com respostas, no andamento das perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex<sup>a</sup> se refere ao tempo de exposição?

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Exato, ao tempo de exposição. Em vez de dez ou quinze minutos, que fosse de seis ou sete minutos para cada um.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Dez minutos, que já acho pouco até. Ou quinze.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Bom, dez minutos então. V. Ex<sup>a</sup> é quem comanda. Nós estamos aqui para seguir a sua orientação.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Em razão da minha ausência, o meu comando está mais flexível.

Eu creio que dez minutos, com a prorrogação de dois minutos. Está bom? Serão dez minutos, com uma prorrogação de dois minutos. E vamos ouvir todos inicialmente, não é isso?

Então, com a palavra o Sr. Thomaz Miazaki de Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Ibama.

Com a palavra, V. S<sup>a</sup>.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Bom dia a todos.

Saúdo as Exmas e os Exmos Senadores representantes desta Comissão de Infraestrutura na pessoa do seu Presidente, o Exmo Senador Garibaldi Alves Filho.

Gostaria também de parabenizar a iniciativa, especialmente na pessoa do Senador Acir Gurgacz, que desde o primeiro momento tenho acompanhado os desdobramentos dessa diligência de fiscalização do Ibama, buscando intensificar a interação entre o DNIT e o Ibama, até para identificar possíveis soluções para o impasse criado principalmente a partir da nossa vistoria. O Ibama realizou uma vistoria na BR-319 no final de agosto deste ano. Foi emitido um relatório técnico dessa vistoria, e o relatório identificou e constatou a realização de obras em desconformidade ao processo de licenciamento ambiental que tramita no Ibama. E por isso recomendou a aplicação de penalidades, e dentre as penalidades previstas, a suspensão das obras.

Quero, a título de esclarecimentos, lembrar que o processo de licenciamento ambiental da BR-319 foi aberto no Ibama em 2008, tendo sido apresentado estudo de impacto ambiental. Então, o requerimento de licença por parte do DNIT foi uma licença ambiental prévia, com solicitação de emissão de termo de referência para a elaboração de estudo de impacto ambiental, uma vez que a obra foi considerada causadora de significativo impacto ambiental.

Com base no termo de referência, o DNIT apresentou o estudo de impacto ambiental em 2009. Em 2009, o Ibama emitiu parecer técnico informando a impossibilidade de emissão da licença prévia e solicitando complementações ao estudo de impacto ambiental que foi realizado, complementações sobre as quais o Ibama e o DNIT ainda estão em tratativas.

No ano passado, 2014, o DNIT solicitou a emissão de um novo termo de referência para a elaboração de um novo estudo de impacto ambiental relativo à recuperação e à pavimentação da BR-319.

O processo de 2008 foi aberto em função de uma Câmara de Conciliação da Advocacia-Geral da União estabelecida entre o DNIT e o Ibama. Após discussões no âmbito da Câmara de Conciliação, a medida culminou num termo de acordo e compromisso, firmado em 22 de junho de 2007, que estabelece tanto a previsão da abertura do processo de licenciamento ambiental quanto a paralisação das obras nesse trecho. O termo abordou quatro trechos no segmento Porto Velho-Manaus, e para o trecho do quilômetro 250 ao quilômetro 655,7, que é o entroncamento com a BR-230, ficou prevista a abertura do processo de licenciamento ambiental ordinário, com previsão de emissão de licença prévia com atestação da viabilidade ambiental.

A nossa vistoria, realizada em agosto deste ano, constatou que parte do objeto desse licenciamento ambiental foi executada pelo DNIT. Das obras fiscalizadas, constatadas na vistoria de agosto de 2015, parte é objeto do processo de licenciamento ambiental, e parte é objeto de avaliação do estudo de impacto ambiental apresentado para o Ibama.

Em função disso, não é regular, o DNIT não pode solicitar ao mesmo tempo uma licença para o Ibama e outra ao órgão estadual de meio ambiente. Portanto, em função de aquelas obras serem objeto do licenciamento ambiental do Ibama, e o Ibama, pelo fato de não ter emitido a licença, por relatório de vistoria recomendou a aplicação das sanções.

No dia 13 de outubro, nós tivemos uma audiência na Presidência do Ibama, entre Ibama e DNIT, e dessa audiência resultou um encaminhamento.

Em primeiro lugar, de acordo com o termo de compromisso estabelecido no âmbito da Câmara de Conciliação da Advocacia-Geral da União, o DNIT se comprometeu a não realizar nenhum tipo de obra nesse trecho entre o quilômetro 250 e o quilômetro 655. Dessa forma, seria necessário, para a regularização das atividades realizadas, uma revisão desse compromisso.

Em segundo lugar, seria importante, para evitar divergências quanto ao entendimento do que é manutenção e o que é recuperação e pavimentação, que estabelecêssemos uma previsão, nesse termo de compromisso, de que obras de manutenção são possíveis de ser realizadas e que obras não são, e, além disso, a largura da faixa em que pode haver ou não supressão de vegetação. O relatório constatou que em alguns trechos a rodovia chega a 5m. E hoje, após os trabalhos, a rodovia já tem alguns trechos com 18,6m, por meio da supressão de vegetação. Até para evitar esse tipo de conflito e para que o Ibama possa executar a fiscalização das obras, ainda que com caráter de manutenção das condições de trafegabilidade, e que não entre em discussão a pavimentação, que é objeto de licenciamento ambiental no Ibama, é importante que haja uma regulamentação sobre que atividades podem ser executadas, para, em cima disso, o Ibama poder exercer sua fiscalização e evitar esse tipo de divergência que está ocorrendo no caso.

Esses são os esclarecimentos. E, claro, estou à disposição de todos os Senadores para prestar mais esclarecimentos.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra, pela ordem, o Senador Acir Gurgacz.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Eu sei que fizemos um trato, mas gostaria que o Dr. Thomaz deixasse bem claro que o que está sendo feito na BR neste momento é a manutenção e não a pavimentação. E para manutenção não precisa de licença ambiental.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Ele sabe, mas não fala. É só para deixar claro, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de conceder a palavra ao próximo convidado, quero registrar, com muita honra para a Comissão, a presença em nosso plenário do Deputado Luiz Cláudio, de Rondônia.

Com a palavra, o Sr. João Pedro Gonçalves da Costa, Presidente da Fundação Nacional do Índio. *(Pausa.)*

Diante da ausência de S. S<sup>a</sup>, está presente e usará da palavra - desculpem-me - o Sr. Artur Mendes, Diretor de Políticas da Fundação Nacional do Índio (Funai).

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Senador Garibaldi, bom dia. Em seu nome cumprimento todos os Senadores aqui presentes, autoridades e demais interessados no tema.

Eu queria justificar a ausência do Presidente da Funai, que neste momento se encontra em viagem a Belém do Pará, acompanhando uma reunião importante que está acontecendo lá, uma etapa regional da Conferência Nacional de Política Indigenista.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra, o Senador Omar Aziz.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Dr. Artur Mendes, é um prazer recebê-lo aqui, mas o João Pedro poderia ter mandado um representante para essa reunião porque ele é do Estado do Amazonas e tinha a obrigação de estar aqui neste momento. Ele tinha toda a obrigação, como cidadão amazonense, de estar aqui hoje. Ele poderia ter mandado um representante para Belém do Pará, poderia ter mandado um representante para a China, mas hoje ele não poderia estar ausente desta reunião.

Fica aqui esclarecida essa questão. Ele é do Amazonas, representa o Amazonas. Hoje é Presidente da Funai, mas já foi Parlamentar e Senador pelo Amazonas. Era para estar aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Continua com a palavra o Sr. Artur Mendes.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Ao compromisso que ele havia assumido nessa viagem ele não podia deixar de comparecer.

A Funai participa do processo de licenciamento ambiental como órgão interveniente, como órgão de apoio do Ibama em temas relacionados a terras de povos indígenas.

Em relação à BR-319, como foi relatado aqui pelo Diretor Thomaz, houve o entendimento por parte do Governo - não é um entendimento unilateral do Ibama, mas por parte do Governo -, feito em uma Câmara de Conciliação, de que haveria a necessidade de seguir o procedimento de licenciamento nesse caso. A partir daí, a Funai foi chamada para integrar esse processo como órgão interveniente.

Inicialmente, a Funai identificou um certo número de terras indígenas que poderiam ser afetadas pela obra e indicou a necessidade de estudos de impacto, de um estudo específico do componente indígena nesse caso.

No decorrer do processo, houve uma regulamentação nova, que definia a distância mínima necessária para que uma terra indígena fosse considerada como impactada por uma obra desse tipo, ou seja, uma obra linear, como é uma estrada. Em função dessa mudança na normativa, o próprio DNIT solicitou um novo termo de referência. Houve redução do número de terras indígenas que seriam impactadas, e a Funai emitiu um novo termo de referência, indicando, portanto, a existência de cinco terras que deveriam ser contempladas no estudo de impacto referente às terras indígenas.

O termo de referência foi emitido no ano passado. O processo correu e só no ano passado é que foi emitido o termo de referência. Nós estamos aguardando o resultado dos estudos. A Funai irá se manifestar ao Ibama a partir do momento em que esses estudos estiverem concluídos e nós pudermos emitir parecer a respeito das medidas e das condicionantes que precisarão ser contempladas. Nós não temos participação direta. A estrada não corta nenhuma terra indígena diretamente, mas afeta algumas que estão em seu raio de influência. E esse raio de influência é definido pela Portaria nº 60 atualmente.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Qual é o raio de referência?

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - É de 20km.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - Nesse trecho, eu acho que não existe nenhuma terra indígena. Nós estamos falando da área lá em cima, na BR-230, que já está asfaltada. Você teria que nos dizer quais são os trechos em que estão essas terras indígenas. Você não sabe? Diga-nos onde estão.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Nós temos. Temos o mapa. Estão aqui: cinco terras indígenas.

Nos Municípios de Tapauá, Manicoré, Autazes,...

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - Eu estou falando de outra coisa, amigo. Eu estou falando do Madeira.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Eu sei. Eu estou falando das terras indígenas que foram identificadas.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - Tapauá está no Purus.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador...

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - Tapauá é Município do Rio Purus. E a BR-319 faz fronteira com o Rio Madeira. Você está falando de uma coisa. Em Tapauá e em Canutama, sim, o Ibama, irresponsavelmente, juntamente com a Funai, irresponsavelmente, deixou construir a Belo Monte, que hoje está prejudicando terras indígenas e está arrebentando o meio ambiente na nossa região. Isso vocês não viram. Para uma estradinha que está há 40 anos lá vocês criam um monte de celeuma. É essa a questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Omar, V. Exª está inscrito em primeiro lugar.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Eu sei, mas, veja bem, o Diretor Artur vem aqui e diz: "Nós temos terras indígenas que são afetadas". A Senadora Vanessa pergunta a ele: "Quantos quilômetros?". Porque não está na BR-319. Esse trecho da BR-319, Senador Garibaldi Alves, para quem não conhece, de um lado e de outro, as terras são alagadiças. Quando o rio enche, transborda, tanto é que tem que tem que subir o greide da estrada futuramente. Agora nós estamos em uma época de seca na nossa região, Senador Garibaldi, os rios não serão navegáveis daqui a um mês. E nós não teremos a BR-319 nem de terra batida. Se houvesse um pouco de responsabilidade por parte do Governo, de compromisso... E ainda diziam as esquerdas brasileiras, inclusive eu, que os militares vendiam a Pátria. Não havia, na época dos militares, nenhum órgão nosso que era de empresa estrangeira. Hoje, quem manda aqui não é o Ibama, não é a Ministra do Meio Ambiente; quem tem ingerência aqui são organismos internacionais, que não conhecem os nossos homens e as nossas mulheres. É essa a questão, Senador Garibaldi.

Então, o Diretor da Funai que está aqui fala em Tapauá. Tapauá, queira me desculpar, Sr. Artur, está no Purus. Está acima de Canutama.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Se o senhor me permitisse concluir, Senador, eu iria explicar a situação.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - O senhor disse 20km.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos ouvir o Sr. Artur Mendes.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Eu sei. Nesse caso específico, nós incluímos aqui no estudo, mas obviamente há uma consideração a ser feita, se o Senador permitir.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Eu permito que o senhor diga o nome dessas cinco trigos indígenas e onde estão localizadas.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - A Terra Indígena Apurinã do Igarapé Tauamirim, que realmente não está dentro dessa faixa dos 20km.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - É óbvio que ela não tem que estar aí.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Eu ia falar para o senhor. Eu ia falar para o senhor, se o senhor me permitisse. Infelizmente, fui interrompido.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu quero fazer um apelo ao Senador Omar e ao nosso convidado, até em nome da minha saúde.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Em nome da sua saúde, Senador Garibaldi. E é muito bom vê-lo, sempre renovado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra, o Sr. Artur.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - A Terra Indígena Apurinã do Igarapé Tauamirim realmente está a 40km da linha da estrada. Nós a incluímos no estudo porque ela é cortada por uma vicinal, que é a BR-366, que obviamente será afetada pela pavimentação da estrada. Posteriormente, o Ibama poderá avaliar se integrará ou não o estudo. Na portaria interministerial, nós temos a prerrogativa prevista de incluir, em casos excepcionais, terras que estejam além da faixa de influência. Nesse caso, optamos por incluir, mas ainda depende de uma avaliação também do próprio Ibama.

Nós temos a Terra Indígena Ariramba, do povo mura, também situada a 20km do limite; a Terra Indígena Cunhã-Sapucaia, também do povo mura, a 10km; a Terra Indígena Lago Capanã, também do povo mura, a aproximadamente 20km; e a Terra Indígena Lago do Barrigudo, apurinã, a 2,5km do traçado da estrada. A princípio, são essas as terras indígenas que serão contempladas no estudo do componente indígena. E obviamente isso será feito...

**A SR<sup>a</sup> VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - A do lago fica a quantos quilômetros?

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - A 2,5km.

**A SR<sup>a</sup> VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - É o Lago do Barrigudo?

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - É, Lago Capanã, 20km aproximadamente também.

Então, são essas as terras indígenas.

**A SR<sup>a</sup> VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - E os povos são apurinã e...

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Apurinã e mura.

É essa a situação, Presidente, e eu me coloco à disposição para responder as perguntas e quaisquer indagações a respeito. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu quero registrar e agradecer a presença em nosso plenário do Sr. Wilmar Lacerda, que é suplente do nosso Senador Cristovam Buarque.

**A SR<sup>a</sup> VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Pois não.

Com a palavra, a Senadora Vanessa Grazziotin.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Rapidamente, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, também quero saudar a sua recuperação e dizer que V. Exª, apesar de todo o problema vivido, que não foi pequeno, tenho ciência, voltou muito bem e muito disposto.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas é preciso que tenham cuidado.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Perfeitamente. Por isso que eu até sugiro que o Senador Omar seja um pouco mais comedido, em homenagem ao nosso Presidente.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - V. Exª dê conselho para o seu marido. Dê conselho para o seu marido.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Em primeiro lugar, Sr. Presidente, eu quero cumprimentar V. Exª e agradecer muito - ouviu, Senador Omar? O nosso Presidente estava de licença médica, eu liguei para ele, nós tratamos do assunto com o nosso Vice-Presidente também, com quem dialogamos, e conseguimos aprovar, extrapauta, na semana passada, o requerimento para a realização da audiência pública hoje. Portanto, muito obrigada. Eu sou muito reconhecida pelo desempenho e pelo empenho, sobretudo, de V. Exª num assunto que não afeta o seu Rio Grande do Norte, mas afeta a nossa Amazônia. Então, é de grande solidariedade com todos nós.

Eu pergunto porque fomos nós que apresentamos o requerimento, e eu observei que nem todos os convidados vieram. Eu pergunto qual é a razão da ausência do representante do Governo do Estado do Amazonas. Em relação a esse, sim, nós deveríamos estar preocupados com sua ausência, Senador Omar. Por que não está presente? Foi feito o convite, assim como o contato, inclusive pelo meu gabinete. Vejo aqui a representante do Estado de Rondônia e gostaria de saber o porquê da ausência do Governo do Estado do Amazonas, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Segundo o universitário, o Governo do Estado comunicou que se faria presente um representante, que até agora não chegou ao plenário da nossa Comissão. Até agora.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - E nem por isso eu vou tratar com desrespeito o Governo do meu Estado, Sr. Presidente. Ele deve ter alguma razão forte também para não estar aqui.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Sr. Presidente, eu não estou aqui para justificar a ausência de ninguém. Eu estou, como Senador da República, representando o Estado do Amazonas, para cumprir o meu papel aqui. Eu posso não ser comedido, mas não sou omissos em relação ao meu Estado. E se eu não tiver comedimento, ou coisa parecida, em relação ao Estado do Amazonas, tenha a certeza de que eu não serei omissos nunca. E essa omissão tem prejudicado muito.

Quero dizer ao senhor que de qualquer coisa relacionada ao Estado do Amazonas, como representante do Estado e como ex-Governador, tenho conhecimento para ajudar. E o Ipaam foi desautorizado pelo Ibama a dar licença ambiental. A partir do momento que deu para o DNIT uma licença para que fosse feita a recuperação, o Ipaam ficou desautorizado pelo Ibama. O Ibama entrou e multou em R\$7,5 milhões a obra, mandou paralisar a obra, causando um prejuízo enorme, prejuízo irrecuperável.

Então, em relação a isso, tenha certeza de que não serei comedido, mas serei respeitoso a V. Exª não pelo estado de saúde, já que sei que V. Exª é um jovem e tem muito a servir a este País ainda. Tenha certeza de que não serei omissos, de forma nenhum, em relação ao Estado do Amazonas.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Sr. Saleh Hamded, Diretor da Representação em Brasília da Federação das Indústrias do Amazonas (FIEAM).

**O SR. SALEH HAMDED** - Obrigado, Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho.

Saúdo a todos, na oportunidade em que agradeço o convite para este importante debate. Vou procurar concentrar a minha exposição na visão da classe empresarial do Amazonas, especificamente o Polo Industrial de Manaus na relação com a BR-319.

A Zona Franca de Manaus, hoje, o Polo Industrial de Manaus abriga em torno de 500 empresas. Já tivemos 130 mil empregos diretos gerados; hoje empregamos pouco menos de 100 mil. Em 2014, tivemos um faturamento aproximado de R\$85 bilhões. Esses números nos levam a uma concentração industrial, a segunda ou terceira, maior do Brasil. Produzimos hoje cem por cento dos televisores fabricados no Brasil, aproximadamente 90% a 95% das motocicletas produzidas no Brasil. Temos produção de celulares, *tablets*, bicicletas, ares-condicionados, conversores de sinais e por aí adiante.

Naturalmente, o conceito industrial pressupõe que haja necessidade de escoamento da sua produção bem como da realimentação dos seus processos produtivos, para que isso feche o ciclo industrial. Para isso, há necessidade de que se tenha um escoamento de toda essa produção para o mercado consumidor.

Desde a sua criação, a Zona Franca de Manaus vem aproveitando, eu diria, os modais existentes, haja vista que não há nenhuma ligação cem por cento terrestre. Hoje, temos o modal rodofluvial, tanto via Belém quanto via Porto Velho, que leva, em média, 12 dias para escoar essa produção. Temos a cabotagem, que leva em média 20 dias para escoar essa produção, e temos o aéreo puro, que leva de 2 a 4 dias, dependendo realmente da frequência.

Bom, o que temos percebido é que a infraestrutura hoje é um dos nossos principais gargalos. O que tem acontecido é que os investimentos que havia em infraestrutura foram se deteriorando e não foram recuperando, haja vista a situação da BR-364, a BR-153, que têm dificultado, cada vez mais, o escoamento da nossa produção.

Por outro lado, não temos visto investimentos em portos, em aeroportos, o que tem realmente comprometido a vantagem comparativa do Polo Industrial de Manaus.

A competitividade basicamente pressupõe um tripé de vantagens comparativas: a vantagem que temos lá hoje, que é a questão tributária, a parte da infraestrutura e a parte da burocracia.

Infelizmente, o que temos percebido na última década é que a questão tributária não está mais compensando mais a burocracia e a falta de infraestrutura. Os custos hoje estão muito elevados para compensar a vantagem tributária. Isso tudo fica demonstrado quando analisamos novos investimentos. O Polo Industrial de Manaus na última década não teve um novo setor se instalando, não teve um novo subsetor se instalando, ou seja, não teve novos investimentos. E o que temos percebido é que os investimentos que lá estão vêm se deteriorando ao longo do tempo. Logicamente, não é só a BR-319 que afeta isso, mas, sem dúvida nenhuma, ela seria uma grande alternativa para escoar a produção a um custo menor.

Se observarmos hoje, os nossos concorrentes, os nossos paradigmas de hoje, que são os chineses, chegam aos polos consumidores mais rápido do que os produtos da Zona Franca de Manaus e a um custo menor. Esse é um fato do qual não temos como fugir.

Isso leva a crer, realmente, como digo e repito, que a vantagem tributária não está suportando mais os custos de infraestrutura. A perda de competitividade vem ano a ano bem como a Zona Franca de Manaus vem encolhendo ano a ano. Um exemplo claro disso é a fábrica de motocicletas recém-instalada no Estado de Pernambuco. O principal fator naturalmente é a infraestrutura. Não existe vantagem tributária para se instalar em Pernambuco, haja vista o alto índice de tributação que existe nesse produto. Só houve uma razão para essa decisão ser tomada: a infraestrutura, haja vista haver o Porto de Suape ao lado, haja vista que as BRs do Nordeste, muito merecidamente, estão trafegáveis, e nós estamos realmente ficando para trás.

A questão toda, senhoras e senhores, é que o Estado do Amazonas, a Amazônia Ocidental, não tem uma geopolítica definida. A única política que temos lá é a Zona Franca de Manaus. Esse é outro fato. Fizemos um estudo recentemente acerca da pressão sobre a floresta. Foi demonstrado cientificamente - isso aqui não é um estudo qualquer, tem uma metodologia científica - que a Zona Franca de Manaus eliminou a pressão sobre o desmatamento da floresta. Isso está comprovado por metodologia validada por órgãos internacionais. Isso mostra realmente que, sem ela, muito provavelmente a floresta vai sofrer uma pressão muito maior do que a BR-319.

É preciso naturalmente haver um modelo socioeconômico de desenvolvimento. A população que lá habita precisa de uma inserção social, precisa ter uma inserção digital, precisa fazer parte do Brasil. Esse isolamento muito provavelmente está nos levando a uma retração muito forte do Polo Industrial de Manaus. Ano a ano, os números estão caindo e ano a ano as empresas estão fechando. Isso, no longo prazo, pode ser que não se sustente.

Na verdade, temos insistido em que o Polo Industrial de Manaus, as empresas precisam realmente buscar novos caminhos para que elas reduzam seus custos, sejam competitivas e possam sobreviver. É uma questão de sobrevivência. Repito que não é a BR-319 que vai isoladamente resolver todos os nossos problemas, mas ela é, sim, uma parte importante, porque uma atividade industrial sem o seu escoamento e sem a realimentação dos seus processos praticamente perde toda a sua competitividade.

Temos acompanhado bastante esse debate, estamos preocupados realmente com o futuro da Zona Franca de Manaus. Gostaríamos que houvesse um investimento maior na infraestrutura tanto de estradas quanto de portos, aeroportos, energia.

Temos a energia mais cara do Brasil seguramente, e não é uma energia de boa qualidade. Ou seja: as indústrias que lá estão instaladas sofrem consequências pesadas por estarem instaladas lá.

Para finalizar, acreditamos realmente que, para que haja sustentabilidade do Polo Industrial de Manaus, precisa haver vontade política...

(*Soa a campanha.*)

**O SR. SALEH HAMDED** - para que se busque a competitividade com o nosso principal concorrente de hoje, que não está no Brasil: é o chinês. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a V. S<sup>a</sup> e concedo a palavra ao Dr. Alan Gurgel do Amaral, 1º Diretor Tesoureiro da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero).

**O SR. ALAN GURGEL DO AMARAL** - Senhores, bom dia.

Sr. Presidente, Senador Garibaldi, cumprimento a todos em sua pessoa. Não posso deixar de cumprimentar os nossos Senadores Valdir e Acir, que aqui estão presentes, Senadores do Estado de Rondônia, Estado do qual me orgulho de fazer parte.

Como amazônida que sou, fico muito triste em ver uma rodovia construída, inaugurada nos idos de 1976, no estado em que se encontra hoje a BR-319. Trafeguei por ela quando foi inaugurada. Saíamos de Manaus cedinho e, à noite, estávamos em Porto Velho para pegar a última balsa. Hoje, em Porto Velho, já temos uma ponte que nos liga ao Amazonas.

Lembro-me de que, da construção, a categoria daquela rodovia...

Hoje, não vou entrar em muitos detalhes porque acho que meu colega do Amazonas foi muito feliz em sua colocação, porque essa rodovia é fundamental. Temos duas capitais não ligadas ao Brasil, Manaus e Boa Vista, por via rodoviária. E precisamos corrigir esse equívoco, precisamos corrigir esse erro.

Quando da sua construção a categoria da BR-319 a enquadrava em 50m do eixo para cada lado, de faixa de domínio. Então, esses cem metros foram desmatados. Aí, os senhores vão dizer: "ah, mas cresceu, recuperou". Mas foi feito. Então, temos uma faixa de domínio de 50m de cada lado do eixo da BR-319. Hoje, precisamos de pelo menos uma rodovia carroçável porque não temos nada. Aliás, minto: temos hoje uma rodovia trafegável, mas em condições precárias.

Temos empresas lá trabalhando, que foram paradas por uma - desculpem-me senhores do Ibama e do DNIT - uma disputa DNIT/Ibama. Não vou entrar no mérito da questão e definir quem está com a razão. Sei que quem está com a razão é quem necessita da rodovia. Esse, sim, tem a razão e a necessidade, e são: o Estado do Amazonas, o Estado de Rondônia e todos nós que ali moramos.

O nosso modal, que abrange a hidrovia do Madeira carece da nossa rodovia BR-319. A BR-174, hoje, liga Manaus a Boa Vista, e não temos uma ligação efetiva de Manaus com o resto do Brasil, que seria a BR-319, senhores. Isso é uma falta de lógica. A biodiversidade que essa rodovia vai atacar ou vai prejudicar... se tinha que prejudicar, desculpem-me os senhores, já prejudicou há muito tempo. Hoje, quem está sendo prejudicado é o ser humano, é o caboclo, é o amazônida.

Manaus passou a ser uma cidade/Estado, como bem foi colocado aqui, e a 80% da população do Amazonas hoje está em Manaus. Por quê? Porque a Zona Franca de Manaus abriga o caboclo que estava lá, no interior, no mato. E se não dermos condições para a Zona Franca de Manaus continuar o seu avanço e o seu desenvolvimento, estaremos tirando da região um polo importantíssimo, fadando-a ao fracasso.

Peço aos senhores que mentalizem bem essas palavras porque Manaus depende de mais uma saída, porque a que tem hoje, aérea ou fluvial e marítima é insuficiente. Precisamos dar outras opções a Manaus e é isso que pedimos. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Quero registrar, com muita satisfação, a presença em nosso plenário da Deputada Federal Conceição Sampaio, do PP, do Estado do Amazonas.

A nossa última convidada a usar a palavra é a Sr<sup>a</sup> Elizete Lionel, Superintendente de Integração do Estado de Rondônia em Brasília.

Segundo o Evangelho, os últimos serão os primeiros. (*Risos.*)

**A SR<sup>a</sup> ELIZETE LIONEL** - Amém.

Em primeiro lugar, quero agradecer o convite desta importante audiência pública. Na pessoa do Presidente da Comissão, Senador Garibaldi Alves, cumprimento todos na Mesa, todos os Srs. Senadores e Srs. Deputados presentes, em especial, os Senadores do Estado de Rondônia.

Faço minhas as palavras inicialmente colocadas pelo Senador Acir Gurgacz e Senador Waldemir Moka. Defendi e gostei muito das palavras do nosso colega Alan. Faço minhas as palavras dele. Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - De acordo com o nosso Regimento Interno, temos aqui que conceder a palavra, em primeiro lugar, aos autores do requerimento, que são os Senadores Acir Gurgacz, a Senadora Vanessa Grazziotin e o Senador Valdir Raupp. Em seguida, teremos a palavra do Senador Omar Aziz.

Com a palavra, a Senadora Vanessa, claro.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Presidente, cumprimento V. Exª, cumprimento todos os convidados, nossa convidada presente. Cumprimento todos os Parlamentares na pessoa da nossa querida Deputada Conceição Sampaio.

Bem, Presidente, primeiramente quero dizer que vou procurar fazer essa primeira intervenção dentro do tempo limite. Mas eu gostaria muitíssimo, depois que fecharmos essa rodada, de termos a possibilidade de voltar, porque creio que estamos aqui em um diálogo. O nosso objetivo, o objetivo de todos nós é a busca da resolução do problema! Esse é o único objetivo desta audiência pública. Aliás, estamos com esse objetivo há muito tempo e não conseguimos resolver o problema.

O Presidente da Comissão, Senador Garibaldi, tem sido testemunha. Não há sabatina que envolva o DNIT, que envolva os órgãos de infraestrutura no Brasil, tratados aqui, nesta Comissão, que não venha à mesa o assunto BR-319. Não há. Não há debate nesta Casa em que não venha à mesa o tema da BR-319. Entretanto, piora o problema. Esperávamos que o problema, com o tempo, fosse sendo resolvido, o que efetivamente não aconteceu. O tempo passa, o problema aumenta. Então, com o curso das coisas, entendemos que seria necessário e urgente, até pela decisão mais recente do Ibama de embargar obras - o que, desculpe-me Sr. Thomaz, coloca em risco vidas - esta audiência pública. Coloca em risco vidas essa atitude do Ibama.

Em decorrência disso, sugerimos esta audiência pública para agora. Em decorrência disso também, faremos uma viagem, uma diligência. Senador Pimentel, na semana que vem, não estaremos aqui porque estaremos andando pela BR para vermos *in loco* a situação. Aliás, está sendo feito quase que semanalmente por todos os meios de comunicação do meu Estado, da minha cidade.

Tenho aqui uma cópia do jornal *Amazonas em Tempo* do último domingo. É um caderno inteiro. A equipe de reportagem do jornal percorreu a estrada para buscar checar a veracidade desses problemas que foram descobertos, segundo foi dito aqui no mês de agosto através de um relatório escrito pelo Ibama do Amazonas. E veja, Presidente Garibaldi, o relatório diz, entre outras irregularidades, que os alojamentos para os trabalhadores estão sem as mínimas condições de segurança e salubridade. O Ibama agora, também, faz o papel do Ministério do Trabalho? Eu não sabia disso. Eu não sabia que agora também o Ibama recebeu delegação do Ministério do Trabalho para investigar essas questões. Eu não sabia disso!

Então, vou deixar bem claro: nós, aqui, não queremos nos contrapor a ninguém. Estamos aqui em um coletivo com a Funai, com o Ibama, com o DNIT, com os governos dos Estados - infelizmente o meu não está. Está aqui o Governo do Amazonas, o representante das indústrias. Fizemos questão de convidá-los porque, Senador Garibaldi, de que adianta ter uma zona franca lá na Amazônia? E o objetivo foi exatamente este: integrar aquela região ao restante do País e levar àquela região o desenvolvimento com o menor impacto ambiental possível. Aliás, o Ibama deveria fazer um esforço maior para nos ajudar no reconhecimento legal do impacto positivo que a Zona Franca provoca ao meio ambiente de toda a Amazônia.

Não é à toa que o Estado do Amazonas é o Estado que tem a maior área de preservação. Não é porque seus governadores foram competentes não! E eu, aqui, quero destacar a competência do Governador Omar e a competência de todos os governadores que lá passaram. Mas se temos o maior nível de preservação é porque, diferentemente do Pará, de Rondônia, do Acre, temos um projeto de desenvolvimento alternativo que é a Zona Franca de Manaus.

Aqui já foi dito: trata-se de um polo de produção para o consumo interno. Portanto, ele tem que ir para as Regiões Nordeste, Sul e Sudeste. E vai como? Utilizando dois modais porque o terceiro está impedido, que seria o rodoviário, a estrada construída e inaugurada no início da década de 70. Hoje, só contamos com dois modais: o aéreo, que é caro - como é que se vai mandar motocicleta? Quanto vai custar a motocicleta que chegará em São Paulo ou no Nordeste, no seu Rio Grande do Norte? Como é que se vai mandar aquelas televisões enormes de motocicleta? - e o fluvial, que é um excelente modal, até mais econômico do que o rodoviário, mas que não funciona o ano inteiro. Esse ano, a estiagem já está sendo prevista como uma das maiores. Não funciona o ano inteiro esse modal. E quando não funciona? Ficamos com o quê? Com as mercadorias paradas? É este o Brasil que nós queremos, que, aliás, no meio de uma crise econômica, estamos discutindo? É óbvio que não!

Então vejamos. A BR-319 é um problema tão antigo quanto eu. Tão antigo quanto eu! Mas vamos pegar outro período para, dali para cá, analisarmos: 2007-2008. Por quê? Porque houve o Termo de Ajuste de Conduta, com o Ministério Público e tudo mais, Sr. Presidente, porque havia uma decisão do Ministério dos Transportes no sentido de recuperar. O Ibama foi contra, entrou na Justiça, inclusive, e em parceria com o Ministério Público embargaram tudo. E, a partir dali, foi feito um termo de compromisso com mais de 30 exigências ambientais. Até agora, foram gastos quase R\$100 milhões - só em estudos! Mas o estudo nunca fica bom. E então vem a minha primeira pergunta: por que o estudo nunca fica bom? Será que é porque o estudo é falho? Por que tantas reprovações desse estudo? Por que ele é falho? É incompleto? Por quê? Creio que a resposta já foi dada pelo representante da Funai.

No ano passado, se todos prestaram atenção, o que o representante da Funai disse? Mudamos a metodologia em 2014.

Acrescentamos mais uma área. E isso ocasiona o quê? Volta a ter que se contratar um novo estudo por parte do DNIT, por parte do Ministério dos Transportes. Um novo estudo e mais dinheiro. Aí, ano que vem, como já foi feito isso, falam: "não, mas há outra terra indígena que fica a 100km e vai ser impactada". Veja, ninguém mais do que nós quer preservar o meio ambiente. Sabemos que o nosso futuro - nosso futuro - não é só a BR-319, mas hoje ele passa pela BR-319.

O nosso futuro sabe qual é, senhores? Utilizar, de forma racional, a nossa riqueza, que é, segundo estudos do mundo inteiro, a maior riqueza do Planeta, que é a nossa biodiversidade. De lá, podemos extrair tudo que é produto, com valor agregado, e ganhar o mundo com medicamentos patenteados, corantes, absolutamente tudo. Mas, para isso, precisamos que a nossa Zona Franca de Manaus se desenvolva, e ela está sendo impedida de se desenvolver.

Então, Sr. Presidente, aqui quero, primeiro, dizer que essa parte, para mim, não está clara. Estamos aqui para debater, neste momento, a paralisação das obras emergenciais, o embargo que foi feito pelo Ibama. E, da mesma maneira que o Ibama embargou ontem, ele pode desembargar hoje, Sr. Presidente. Ele pode! E é disso que precisamos, é por isso que estamos clamando, Dr. Thomaz. Porque, do jeito que o Ibama embargou ontem, ele pode desembargar hoje.

Repito: não há repavimentação, não há recuperação genérica da estrada. O que existe são recuperações de pontos críticos: pontes. Está aqui a matéria com fotos. Mas olhem a motivo do embargo: baseado, pelo que percebo, Dr. Thomaz - e essa quero que o senhor me responda - no relatório de agosto do ano passado do que efetivamente naquilo que o DNIT vem fazendo agora, que é recuperando esses trechos críticos.

Os carros não pararam de passar, os caminhões não pararam de passar. Agora, se um caminhão passa por uma ponte que está caída ou uma ponte que está para cair, o que pode acontecer? Ou um ônibus com pessoas? Pode cair e matar as pessoas. Então, é ali, naquele ponto, que está sendo feita a ação de recuperação.

Vamos ver o que diz o relatório de agosto, porque, no *site* do Ibama, encontrei muito pouca coisa sobre a fiscalização agora das obras, mas encontrei muita coisa do relatório de agosto, que pega também parte das obras. O que diz: "supressão da Área de Preservação Permanente (APP)". Bom, nas APPs vivem inclusive comunidades indígenas, que plantam regulamente. Então, o que teria que ser feito? Para usar o mesmo peso e a mesma medida, teria que tirar os índios de lá? Que moram lá e que plantam lá? Os ribeirinhos, os caboclos que moram nas APPs e plantam nas APPs e que, portanto, estão subtraindo também? Com eles teria que ser feito a mesma coisa, a retirada deles da área?

Diz aqui - isto peguei no *site* -: "estocagem de madeira sem licença". Será que foram as obras de recuperação que estocaram madeira? Não está claro. Diz ainda: "destinação irregular de efluentes, utilização de material de jazidas". Tudo isso é da obra? "Intervenções em corpos hídricos". Óbvio! Não sou ambientalista, mas é claro que, para fazer uma ponte, tem que mexer nos corpos hídricos, nos rios. E ainda: "alargamento de pista". Vamos ver isso *in loco*, o que foi alargado que não seja apenas para a recuperação. "Construção de bueiros". Qual é o problema de se construírem bueiros, que devem existir para escoar água? Construção de bueiros até ajuda. "Desvio de ponte danificada". É óbvio que, para consertar a ponte, tem que desviá-la". E ainda: "alojamentos para trabalhadores". Isso, na reforma, se a Presidente soubesse que o Ibama era tão prestativo em analisar questões trabalhistas, quem sabe não economizaria passando o Ministério do Trabalho para o Ibama, não é?

Enfim, temos essas questões que são muito graves, muito graves. Tenho certeza de que o problema desses refazimentos dos estudos de impacto ambiental não decorrem de questões de negligência.

Pode até haver uma ou outra falha, mas, no geral, sabe qual é o problema? É que sempre aparece um novo problema. E isso por quê? Porque não se quer construir a BR. E aí, Sr. Presidente, para concluir - porque há todos os que precisam falar -, quero levantar a seguinte tese, que não é o nosso caso, já que não estou acusando e nem falando para ninguém que esteja diretamente nesta sala e é o caso de muitas instituições mundo afora. O que existe é uma tentativa de bloquear parte da Amazônia, de isolar parte da Amazônia, que é exatamente a nossa, porque avalia que a BR é um foco de desmatamento muito forte. Só que isso é muito grave, porque, primeiro, tira o direito constitucional de brasileiros irem e virem. É o nosso caso, que vivemos no Amazonas, dos que vivem em Roraima, principalmente. É o nosso caso. Em segundo lugar, quando foi feito em 2007/2008 esse TAC para a BR finalmente sair e ser recuperada, nela foi criada uma estrada parque com 28 áreas de preservação. Vinte e oito áreas de preservação!

O Poder Público com a comunidade, os governos dos Estados - metade dela é de Roraima, a outra parte é do Amazonas - devem cuidar para que ela não seja foco de expansão de desmatamento. Isso é plenamente possível.

Vivo em Manaus a minha vida inteira e nunca vi, Senador Garibaldi, tanta fumaça na minha vida! Nunca vi tanta fumaça! Não se consegue respirar em Manaus, é a primeira vez que vejo. A culpa é da BR-319?

(Intervenção fora do microfone.)

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Será que é?

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - Deve ser.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Deve ser. O Senador Acir está dizendo que deve ser a BR-319. (*Risos.*)

Veja, há um problema ambiental muito maior, mas é a BR-319 que está parada. A BR-319 está parada em uma obra que, repito, não só, Senador Acir, é uma obra de recuperação pontual, mas é uma obra necessária para evitar acidentes com mortes inclusive - acidentes com mortes!

Então, concluo minha participação, lendo um trecho que não é meu. Recebi muitos *e-mails* lá do meu Estado, e este faço questão de ler. Diz o seguinte:

*Quero deixar aqui minha indignação pela não pavimentação dessa estrada. Isso porque temos que buscar o equilíbrio entre sociedade, natureza, homens e mulheres que lá habitam. O que estamos vendo são conflitos políticos de modais que não estão permitindo a reprodução digna e justa da vida daqueles que habitam dentro da BR, no entorno, em cima, embaixo da BR-319.*

Veja, há preocupação com as pessoas que já habitam.

Esse *e-mail* que recebi está assinado por Terezinha Fraxe, que é ambientalista, professora da Universidade Federal do Amazonas, e uma pessoa que trabalhou na elaboração - foi colaboradora - dos estudos de impacto ambiental.

Então, Sr. Presidente, quero que V. Exª, como Presidente desta Comissão, seja o grande árbitro a arbitrar uma solução. Repito: o que queremos aqui é que o Ibama desembargue o que embargou. Possibilidade técnica para isso há. Aliás, seguro-defeso não há mais, pode pescar. Então, o aspecto técnico, quando se quer, se acha. E para garantir a continuidade das obras, agora tem, enquanto seguimos em uma solução rápida para a sua recuperação total.

Obrigada, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço à Senadora Vanessa Grazziotin e concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Sr. Presidente, nobres colegas Senadores e Senadoras, Deputados Federais, o Deputado Estadual Francisco Souza, de Manaus, que está presente a esta audiência pública, e convidados, não vou ser repetitivo e vou procurar ser pontual.

Entendo que há uma predisposição muito grande com relação a todos nós, da Amazônia, com relação ao desenvolvimento e há uma discriminação ainda muito maior.

Vou evitar, Thomaz, falar aqui o que ouvi de vocês com relação à vontade de reabrir a BR-319. Não vou repetir as palavras da Presidente do Ibama porque entendo que não se faz necessário. Seria até indelicadeza da minha parte repetir o que ela disse para toda a população brasileira ouvir. Há uma discriminação muito forte com relação à reabertura da BR-319.

Pontualmente, foram gastos alguns milhões de reais na tentativa de conseguir a licença ambiental para a restauração. não se conseguiu. Foram gastos milhões de reais em época de crise. Mas, independentemente de crise, foram gastos para a manutenção alguns milhões de reais também. Entendo que é chegado o momento de ....

Dá para acionar a campanha? Não consigo.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Obrigado. Vou esperar terminarem lá e depois continuamos aqui. Espero, não tem problema não.

Sr. Presidente, esta é uma matéria importante. Já foram gastos alguns milhões de reais na manutenção dessa BR-319. E, agora, vamos perder toda essa verba, todo esse dinheiro? Entendo que é um desrespeito muito grande para a população brasileira, que é quem está pagando essa conta, quem está pagando essa obra. Há um desrespeito muito grande para conosco, de Rondônia, para as pessoas que moram ao longo da BR-319 e também com as pessoas que moram no Estado do Amazonas e de Roraima.

O meu pedido é simples: o fim do embargo pelo Ibama. É simples! O que está sendo feito lá é manutenção, como muito bem foi dito e acordado aqui, em uma audiência pública, com o General Fraxe, com a presença do Ibama, presença da Funai, ICMBio, Ipaam e DNIT.

Foi feito o pedido de desembargo, Dr. Walter?

Sim, foi feito. Então, esse é o único objetivo nosso, nesta audiência pública. Peço ao nosso Presidente que nos ajude a desembargar essa obra. Essa obra é importante demais para o País e é muito mais importante para o nosso Estado de Rondônia. Queremos levar os nossos produtos hortifrutigranjeiros para os supermercados de Manaus. Hoje, estão indo de São Paulo de avião. E, daqui a uns 15 dias, Presidente, a navegabilidade do Rio Madeira vai acabar. Vamos ficar sem ligação, a não ser de Belém para Manaus, que é muito mais demorado.

Então, Presidente, não dá para entender e aceitar que, sendo dois órgãos do mesmo governo, um quer fazer a obra e o outro não quer deixar fazer a obra. Um departamento ou um órgão do Governo investe milhões de reais para a execução e o outro investe alguma coisa para interromper o que foi gasto e abandonar o serviço que foi feito. Não queremos ser mais uma estatística das obras paralisadas no Brasil.

Fica aqui o meu pedido, meu apelo para que possamos desembargar. Vou, Dr Thomaz, evitar repetir as palavras da Presidente do Ibama em relação a isso. Vamos ver se conseguem resolver. Fica aqui o meu convite: dia 26 sairemos de Porto Velho com uma diligência para visitar essas obras. É importante a presença, a participação do Ibama, da Funai, do DNIT, dos governos dos Estados do Amazonas, Rondônia, que já confirmaram presença. Também é importante a presença das Assembleias Legislativas do Estado de Rondônia e do Amazonas. A Fiero já confirmou presença, os empresários do Amazonas também.

Seria até bom que chegássemos no meio da estrada, houvesse um interrompimento, causasse o caos e virasse conosco dentro.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Não, conosco dentro, que virasse manchete nacional, manchete mundial, para verem que o Brasil precisa de uma ação específica para o crescimento, para o desenvolvimento. Temos capacidade para diferenciar o desenvolvimento do desmatamento. E o desenvolvimento com preservação. Já demos exemplos, vários, principalmente com relação à aprovação do Código Florestal brasileiro. Ali consta muito bem: vamos produzir conservando; vamos levar o desenvolvimento com a preservação. E não há nada de errado, muito pelo contrário, em reabrir a BR-319 para conservar.

É a BR da sustentabilidade, não é a BR para o desmatamento, para o desenvolvimento ao longo da BR, mas, sim, a ligação e interligação dos Estados do Amazonas e Roraima com os demais Estados da Federação brasileira, principalmente o Estado de Rondônia, que quer levar o seu produto hortifrutigranjeiro aos mercados de Manaus.

Sr. Presidente, muito obrigado. Peço a V. Ex<sup>a</sup> que nos ajude a tirar o embargo dessa obra.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - E o pior é que estou no meio deles dois. *(Risos.)*

Concedo a palavra, como autor do requerimento, ao Senador Valdir Raupp. Em seguida, ao Senador Omar Aziz, Senador Lasier, Senador Ivo Cassol, Senador Blairo Maggi e Senador Telmário Mota.

Com a palavra, o Senador Valdir Raupp.

**O SR. VALDIR RAUPP** (PMDB - RO) - Sr. Presidente, Senador Garibaldi, quero inicialmente manifestar aqui a nossa alegria em vê-lo completamente restabelecido, voltando aos trabalhos nesta Comissão e no Congresso Nacional. Cumprimento os convidados na pessoa da Elizete, que representa o Governo de Rondônia, do Governador Confúcio Moura. Cumprimento o Alan Gurgel do Amaral, representante da Federação das Indústrias de Rondônia, na pessoa de quem cumprimento os demais convidados. Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, Senador Acir, Senador Ivo Cassol e Deputado Lúcio Mosquini, que chegou agora aqui, e o Deputado Luiz Claudio, que já passou por aqui, de Rondônia.

Esse projeto é, realmente, muito aguardado nos Estados de Rondônia, Amazonas e, por que não dizer, Roraima, porque você pode sair de carro de Porto Velho ou de qualquer lugar do Brasil, ir até a capital do Estado de Roraima, Boa Vista, ou a Venezuela, como estamos indo hoje de qualquer lugar do Brasil para o Peru. Para qualquer cidade do Peru, vamos de carro. Já fui, fiz essa viagem de Rondônia, passando por Rio Branco, chegando à divisa do Peru com o Brasil, e subindo a Cordilheira por estradas completamente asfaltadas. E cargas já estão indo de Rondônia, milho está sendo exportado de Rondônia para o Peru. Estão indo algumas cargas também para a Zona Franca de Manaus dos portos do Peru via Porto Velho. Já vi carretas lá do Peru transportando cargas para Porto Velho, cargas que vão para a Zona Franca de Manaus.

Agora, pergunto: por que a BR-319 não pode ser reaberta?

Nós temos a hidrovia. Isso é muito bom. A hidrovia do Madeira é uma coisa extraordinária. As cargas pesadas, as grandes cargas, a soja está sendo exportada em grande quantidade por três grandiosas empresas: a Maggi do Senador Blairo Maggi, a Bunge e a Cargill. Essas e outras empresas estão exportando por água. Estamos exportando também madeira, por água, de Rondônia; e carne. É uma pena que, devido à burocracia, ficam lá no porto 30, 60 dias, até 90 dias algumas cargas para

embarcarem na hidrovia, nas barcaças e nos contêineres do Rio Madeira. Mas há algumas cargas leves, e poderíamos evitar esse transtorno de embarque em porto, hidrovia, de desembarque. Poderiam ir direto, como foi no passado, pela BR-319. Vejam bem, como já foi dito aqui, Manaus é uma metrópole no meio da selva. É uma cidade de quase três milhões de habitantes, tem 400, 500 indústrias, e serviu, como já foi dito aqui, de amortecedor de tensão na floresta. O Omar e a Vanessa estão aqui, podem me corrigir se eu estiver falando alguma bobagem, mas o Estado do Amazonas tem 98% de preservação ambiental. Apenas 2% do Estado do Amazonas está desmatado. Dois por cento! O maior Estado do mundo. Não há nenhum Estado, segundo me consta, maior que o Estado do Amazonas. Ele é realmente um Estado gigantesco. Cabem alguns países europeus dentro do Estado do Amazonas em área territorial.

A Amazônia Legal são 61% do Território nacional. Os nove Estados da Amazônia Legal correspondem a 61% do Brasil, do Território nacional, e só tem 83% sem desmatamento. Dessa Amazônia gigantesca, que é a Amazônia Legal, só foram desmatados 17%. Nós ainda preservamos 83% das florestas da Amazônia.

Agora, eu pondero: já foram gastos, como foi dito aqui, R\$100 milhões para a adequação desse projeto na área ambiental, a fim de se obter a licença ambiental com vistas a restaurar essa rodovia.

Eu já fui de carro de Rondônia a Manaus, em 1981, dirigindo um Fiat 147. Saí de Porto Velho de manhã e fui dormir em Manaus. Voltei no outro dia. A gente fazia isso no passado; hoje, não consegue mais fazer.

Ainda ontem, eu liguei para o Superintendente do Ibama em Porto Velho, Dr. Thomaz, para pedir um helicóptero. Está havendo uma missão na reserva indígena Cinta Larga, uma reserva de cerca de 2,5 milhões de hectares, que vai de Pimenta Bueno, Espigão do Oeste, até a divisa com o Mato Grosso, em Juína, isto é, uma reserva indígena gigantesca, onde há diamantes, todo mundo conhece. Está havendo lá uma missão do Ministério Público Federal, capitaneada pelo Dr. Reginaldo Trindade, na companhia do Governador, bem como de Senadores, Deputados Federais e de algumas autoridades do Estado, para visitar o garimpo clandestino que há lá, a fim de dar um apoio aos índios Cinta Larga. Contudo, como só há um helicóptero que o Estado está locando - não há outro helicóptero em Rondônia -, eu perguntei se o Ibama, por acaso, não teria um, acho que da Helibras... Não; a Helibras é a fabricante. É de Curitiba uma empresa que aluga helicópteros...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Isso; a Helisul. De vez em quando, o Ibama loca um helicóptero da Helisul para ficar lá, em Rondônia, alguns dias; porém, agora, não há nenhum, ou seja, não há nenhum helicóptero em Rondônia. Só há dois no Estado do Maranhão, que estão atendendo não sei o que lá.

O desmatamento ilegal em Rondônia, assim como em outros Estados da Amazônia, vem acontecendo, Dr. Thomaz, em larga escala, e por quê? Porque não há fiscalização. A fiscalização do Ibama é ineficiente; a fiscalização das Secretarias Estaduais do Meio Ambiente, não só de Rondônia, mas de outros Estados, é ineficiente também. Dessa forma, o desmatamento está avançando. Todo ano, o desmatamento ilegal avança.

Não seria melhor, Senador Omar, Senadora Vanessa, em vez de gastar R\$100 milhões para adequar o projeto de uma rodovia já implantada... Já é uma rodovia implantada! Que não sejam, Alan, os 50 metros para cada lado, mas que sejam 15, 20 metros para cada lado. Você disse que precisava de uma rodovia carroçável...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Então, não precisa mais dos 100 metros, porque a vegetação já cresceu. Não precisa mais! Deixa a vegetação lá. Que façam lá sete ou oito metros de margem de desmatamento para cada lado, para restaurar essa rodovia.

Mas o ponto aonde eu queria chegar é o seguinte: não seria melhor investir R\$100 milhões na compra de 20 helicópteros - R\$100 milhões seriam suficientes - para fiscalizar as florestas, o desmatamento ilegal que está avançando em toda a Amazônia, preservando a Amazônia, em vez de fazer essa pequena faixa de uma rodovia já implantada?

Na minha avaliação, está havendo aí uma questão ideológica.

Nós somos da Base do Governo. Eu estou há 13 anos aqui, no Senado Federal, apoiando o Governo em tudo, muitas vezes até sofrendo desgastes - neste momento mesmo, quem apoia o Governo sofre um desgaste muito grande -, mas as coisas que a gente pede não acontecem. Então, são coisas onde eu vejo mais uma questão ideológica.

Eu briguei muito tempo com o caso do gasoduto. Já desisti dele, porque saíram as usinas do Rio Madeira, e eu acho que a geração de energia em Rondônia, hoje, é farta, tanto assim que nós já estamos exportando energia para São Paulo - mais de três, quase quatro mil megawatts -, se bem que ainda há alguns apagões lá por problemas de subestações, de rede etc. Assim, o gás para gerar energia não é mais o problema; também não temos um polo industrial em Porto Velho capaz de

sustentar todo o gás que vem daquele gasoduto. Então, já desisti da questão do gasoduto, para o qual, na época, também não liberaram a licença ambiental.

Mas, nessa rodovia, o que eu vejo aqui é mais uma questão ideológica. O Presidente Lula teve que tirar a Marina da Silva do Ministério do Meio Ambiente para poder liberar as licenças ambientais das usinas do Rio Madeira. E eu vejo que, neste momento, para essa obra aqui, com todo o respeito, o que há é mais uma questão ideológica.

Encerro aqui a minha fala, fazendo esse apelo, que já foi feito pelo Senador Acir Gurgacz, que tem sido, com todo respeito aos demais que estão lutando, quem mais tem lutado por essa obra, por já estar na sua segunda expedição.

Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Valdir Raupp.

Quero registrar que temos aqui, para satisfação dos membros desta Comissão, a presença do Deputado Federal Lúcio Mosquini, do PMDB, de Rondônia, assim como Deputado Remídio, que continua conosco aqui no plenário.

Concedo a palavra ao Senador Omar Aziz.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Sr. Presidente, quero cumprimentar V. Ex<sup>a</sup>, os convidados, os Senadores e as Senadoras, o Deputado Estadual Francisco Souza, do meu Estado, que é um grande lutador para que nós façamos uma ponte ali no Rio Solimões, ligando Manaus à BR-319. Ele está acompanhando esta reunião interessado em que nós tenhamos uma solução para isso.

Eu ouvi atentamente as exposições aqui, mas essa conversa eu ouço há muitos anos, Senador Garibaldi. É por isso que, às vezes, a gente não suporta mais ouvi-la, principalmente da parte de técnicos que tinham de ter o conhecimento para poder vir aqui e nos dar as explicações necessárias. Somos obrigados, aqui, a ouvir coisas boas e coisas ruins - tudo bem! -, como também falamos coisas que devemos e coisas que não devemos falar; mas não dá, sinceramente, para pedir favor ao Ibama. Não! O meu Estado, o Amazonas, exige que o Ibama resolva esse problema e acabe com essa burocracia irresponsável contra todo um povo. Nós não estamos pedindo, nós estamos exigindo de vocês, ou seja, que vocês tratem o Amazonas como um Estado brasileiro, que vocês tenham responsabilidades nas suas ações e não escrevam isso que vocês escreveram, justificando o embargo de uma recuperação - não é do asfaltamento da estrada, não; é de uma recuperação. Isso porque vocês não têm mais justificativas a dar.

Senador Garibaldi, eu, como Governador do meu Estado, ajudei o DNIT, dando suporte logístico, para que pudéssemos fazer o trabalho de impacto ambiental. E ninguém trabalhou tanto quanto eu, como Governador, para asfaltar essa estrada. Mas entra ano, sai ano, sempre aparece uma justificativa: vão ser gastos R\$100 milhões, vão ser gastos R\$200 milhões, vão ser gastos R\$300 milhões, e ao bel-prazer de um Governo descompromissado com essa obra.

E, aí, eu não isento ninguém, não, porque, no Governo do Presidente Lula, para asfaltar a BR-364, que atravessou o Acre todinho, o Ibama deu, e a Marina, que V. Ex<sup>a</sup> cita, que é do Acre, que era Ministra do Meio Ambiente, concedeu a licença para a BR-364 atravessar o Estado.

V. S<sup>a</sup> conhece a BR-364, Dr. Thomaz?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Conhece. Ela está na Amazônia, não está? Está na Amazônia, como a BR-319 está na Amazônia. Daí, Sr. Presidente, Senador Garibaldi Alves, a nossa indignação.

Eu não estou aqui, como Senador da República... Não tenho, pessoalmente, absolutamente nada contra vocês. Mas essa é a indignação de todo um povo com o descaso em relação ao nosso isolamento, em relação à nossa dependência, sendo brasileiros que somos! É por isso que nós não estamos pedindo, nós exigimos que vocês tomem providências em relação ao isolamento de todo um povo. E não é só do Amazonas, não; é do povo de Roraima também, uma vez que Boa Vista tem muito mais relações com a Venezuela do que com o Brasil. E por quê? Porque não tem a ligação. É simples!

Sr. Presidente, os primeiros 230 quilômetros da BR-319, saindo do Porto da Ceasa e indo até o km 230, estão asfaltados - e asfaltados, primeiramente, pelo ex-governador Amazonino Mendes, na época em que Fernando Henrique Cardoso era Presidente da República. Ele teve condições de asfaltar 230km. Saindo de Humaitá, Sr. Presidente, do Km-230 até o Município de Porto Velho, está asfaltado, inclusive com essa ponte que foi citada. O que nós estamos pedindo, Sr. Presidente, são 400km de áreas de várzea.

Para quem não sabe, áreas de várzea são áreas alagadiças, onde não há como produzir absolutamente nada. Não adianta desmatar que você não vai produzir grãos; não adianta desmatar porque aquela madeira não pode ser utilizada, principalmente com a tecnologia que temos hoje para fiscalização, Sr. Presidente. É impossível você retirar madeira dentro da BR-319 e não ser captado pela tecnologia que temos hoje a serviço da fiscalização.

O que há, realmente, é a falta de compromisso com o Amazonas! A falta de compromisso para com a nossa região! E é essa a minha indignação.

Quando eu ouço o Sr. Thomaz, que está aqui como Diretor de Licenciamento do Ibama, quando eu ouço o Diretor da Funai me falar em cinco tribos indígenas...

Diretor Artur Mendes, a BR-364 sai do Município de Boca do Acre e vai até a fronteira do Acre. No Amazonas, nós tivemos a maior dificuldade para asfaltar uma estrada que foi asfaltada com a maior facilidade no Acre.

Não é verdade, Sr. Thomaz, em relação à BR-364?

Quando eu falo isso, Sr. Presidente, eu me esqueço até da Transamazônica, a BR-230. Tivemos problemas há dois anos dentro da BR-230, e por quê? Lá, à noite, um carro passava com quatro trabalhadores, um inclusive da Eletronorte. O veículo foi atacado por um grupo de índios, que matou essas pessoas. Houve um problema sério. Aí vem o Presidente da Funai pedir ajuda; aí vem o Presidente não sei das quantas pedir ajuda para que a gente intervenha, e por quê? Porque a gente não resolve um problema que é no Brasil. Isso não é em Cuba, não!

Olhem: é mais fácil pegar recursos subsidiados do BNDES e mandar para um país qualquer por aí do que resolver um problema dentro do Brasil.

Então, eu não vou pedir não, Diretor Thomaz Toledo! Esse crime de responsabilidade que vocês estão cometendo contra todo um povo não pode ficar impune; e digo que é porque você não mora lá, porque você não conhece a região, porque você nunca visitou a região, nem você, nem a Ministra do Meio Ambiente. Aliás, essa Ministra do Meio Ambiente esteve uma vez no Amazonas e passou alguns minutos lá na companhia da Presidente. Uma vez! Como é que pode uma Ministra do Meio Ambiente, instalada em um gabinete com ar-condicionado aqui em Brasília, não ir ao Estado de maior preservação ambiental do Brasil? Não dá para entender!

Talvez, se vissemos por alguns dias naquela região e soubessem do sofrimento por que os homens e mulheres amazonenses e brasileiros passam - talvez -, tivessem um pouco mais de sensibilidade. E digo isso porque, nessa questão aí, o que há é falta de espírito público! Vocês não têm espírito público! Vocês não têm o espírito nacional! Vocês preferem ser notícia de alguns *blogs* de algumas ONGs dizendo que são grandes preservacionistas do que, em relação ao povo brasileiro, vocês terem compromisso público.

Tenham compromisso público com o Estado! Tenham responsabilidade! Tenham espírito público! E digo de novo: não é favor não! Façam o trabalho de vocês, mas façam com responsabilidade! Não usem esses artifícios que vocês usaram aqui para embargar uma obra.

Vocês não precisariam ter embargado essa obra; vocês poderiam ter feito as recomendações para que fossem tomadas providências. Isso causaria um prejuízo muito menor, porque você mobilizar equipamento no meio da Floresta Amazônica, desfazer uma obra causa um prejuízo muito grande para o Governo brasileiro, que está fazendo essa obra.

Então, se vocês tivessem feito uma recomendação, Senador Acir...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - Na época de seca...

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Sim; na época de seca!

Agora, olha a irresponsabilidade de quem mandou embargar a obra... Irresponsável! Teria que ser processado pelo DNIT pela irresponsabilidade e pelos prejuízos causados; teria de devolver esses recursos gastos com esse prejuízo que está dando. Um irresponsável como esse sabe que este ano, por causa do El Niño, nós teremos a maior seca na nossa região.

O Rio Madeira, como disse há pouco o Senador Raupp, não estará funcionando não.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Ele não estará funcionando. Ali só estarão navegando balsas de baixo calado e pequenas balsas. Isso vai acarretar o desabastecimento da nossa região, porque não temos alternativa a não ser a fluvial para trazermos grandes cargas. Não dá para trazer grandes cargas de avião. Não é nem pelo preço; é porque você não tem como transportar combustível, você não tem como transportar uma série de produtos de que a nossa região precisa.

Por isso, eu acho que vocês precisariam se comprometer e olhar com carinho essa questão, resolvendo esse problema o mais rápido possível. Uma simples notificação ao DNIT, dando um prazo de seis, sete, dez dias para que fosse colocado em ordem aquilo que vocês acham que estava irregular, com direito de defesa ao DNIT, seria mais razoável do que embargar a obra; teria sido muito mais uma atitude brasileira, de brasileiros, ao contrário dessa atitude contra os brasileiros que vivem na Amazônia, que vivem na minha região.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Omar Aziz.

Concedo a palavra ao Senador Lasier Martins.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Obrigado, Senador Garibaldi.

Sr. Presidente. embora tenha dado apenas uma rápida saída para comparecer a outra reunião, estive aqui acompanhando desde cedo os debates sobre a problemática da BR-319. E, já que estamos concentrados na Floresta Amazônica e seus problemas, eu quero falar rapidamente e questionar os convidados sobre uma floresta de problemas que temos lá no extremo Sul.

Saibam os convidados que eu vou questionar sobre o Rio Grande do Sul, aproveitando esta reunião, ainda porque não há impedimento de em razão de uma eventual exclusividade da Amazônia...

Não é, Senador Garibaldi?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Aproveitaria a presença dos convidados, até para não termos de fazer uma outra audiência pública, com mais um convite para que venham aqui, para me dirigir, inicialmente, antes mesmo de falar sobre rodovias, ao Dr. Valter Casimiro Silveira, que me recebeu com muita cordialidade no mês passado, ele e a sua equipe, atendendo aos nossos interesses lá do Rio Grande do Sul, com a maior boa vontade, embora alguns itens ainda não estejam, na prática, sendo levados adiante.

Quero, depois, fazer uma pergunta ao Dr. Artur Mendes, da Funai, em razão de um problema muito sério que estamos vivendo naquele trecho da BR-386, na altura de Estrela, que foi motivo, inclusive, de uma tragédia anteontem de manhã, quando um caminhão, em alta velocidade, deixou desprender um rodado, que matou três indiozinhos de 12 a 15 anos, deixando ainda mais uma menina índia no hospital. Todos estavam na parada de ônibus para ir à escola. Isso se deu, repito, na altura do Município de Estrela, entre Estrela e Lageado, onde há uma comunidade indígena, que, inclusive, tem sido a causa da paralisação das obras que estão sendo levadas a efeito na região, uma vez que a comunidade não quer deixá-las andar. Então, daqui a pouco, eu quero fazer essa pergunta.

E quero aproveitar a sua volta para, além de saudar o seu regresso, porque vejo que o senhor volta fortalecido e em condições de retomar alguns itens importantes que estão parados, ponderar o seguinte: no início de agosto, Senador Garibaldi, requeri - e foi deferido o requerimento - que trouxéssemos aqui o Diretor-Geral do Depen, porque o Rio Grande do Sul vive o maior problema carcerário do País, como se já não bastasse termos o pior presídio, que é o Presídio Central de Porto Alegre, com 4,6 mil presos, quando ali caberiam apenas 2,6 mil. Requeremos, pois, esse comparecimento aqui e até agora não temos notícia. Ocorre que a situação se agravou, porque neste último fim de semana, o Juiz da Vara de Execuções Penais de Porto Alegre - vejam bem, senhores convidados, jornalistas, cinegrafistas e demais pessoas que nos honram com a presença - colocou em liberdade 500 presos, que deveriam ficar na cadeia, mas foram postos em liberdade, porque não há como detê-los por falta de espaço. Então, a criminalidade, que já era grande no Rio Grande do Sul, principalmente na Região Metropolitana, agora se agravou, haja vista que 500 presos, que tinham de permanecer presos, foram soltos porque não há como mantê-los encarcerados.

Então, Senador Garibaldi, nós precisamos trazer aqui o Diretor do Depen do Ministério da Justiça, para saber que verbas eles têm, qual é o critério de distribuição dessas verbas, pois não é possível continuar como está. É um caos o que vive o Rio Grande do Sul na questão da criminalidade.

Fecho esse parêntese e dirijo uma pergunta ao engenheiro Valter Casimiro Silveira, agradecendo, mais uma vez, a paciência com que nos recebeu em seu gabinete há pouco mais de um mês.

Dr. Valter, tínhamos a informação de que a segunda ponte sobre o Rio Guaíba, que deverá ser uma solução entre a metade sul e a metade norte do Estado, uma vez que é precária a velha ponte, a Travessia Presidente Vargas que nós temos lá, que a todo momento sofre danos, com interrupção do trânsito, o que causa grandes prejuízos... Enfim, a Presidente havia dito que deveria concluir a obra em 2017. Agora, veio o Plano Plurianual do Governo Federal para o Congresso e, ali, diz-se que a previsão é para dezembro de 2019!

Pelo que sabemos, agora, a obra está parada, até porque o Rio Grande do Sul enfrenta a maior enchente da sua história. Há 20 dias não para de chover no Rio Grande do Sul. Só não houve o transbordamento do Guaíba, do Estuário do Guaíba para o centro da cidade porque foi construído, em 1970, em meio a uma grande polêmica, o famoso Muro da Mauá, que impede a passagem das águas para o centro da capital. E, pela primeira vez na vida, essa obra mostrou a sua utilidade; pela primeira vez, as várias comportas foram fechadas, porque, no fim de semana, a subida das águas do Guaíba chegou a 2,98m, quase 3m. Isso nunca houve na história do Rio Grande! A maior enchente do Rio Grande do Sul se deu no ano de 1941, quando nenhum de nós aqui, nesta sala, certamente, era nascido, muito menos o Senador Garibaldi, que é um garoto. *(Risos.)*

A famosa enchente de 1941, hoje, a todo momento é lembrada no Rio Grande do Sul. Pois, agora, temos, para ficar na história, a enchente de 2015. E, talvez por isso, a nova ponte sobre o Guaíba também esteja paralisada.

Então, queria uma informação de V. S<sup>a</sup> a respeito, bem como queria uma informação sobre a duplicação da BR-290. Aliás, essa pergunta vai para o Dr. Artur, porque a obra aguarda liberação da Funai.

E, já que estou com essa pergunta para o Dr. Artur, pondero a ele: a BR-386, no trecho Tabai-Estrela, exatamente quando a Funai liberou o trecho onde existia um impasse devido à comunidade indígena, agora, com a morte dos três indiozinhos, que foram atingidos por um caminhoneiro, que está preso, que não teve a precaução de cuidar do rodado que se desprendeu, causando uma tragédia que foi assunto no dia de ontem na imprensa do Rio Grande do Sul, eu penso, Dr. Artur, que a Funai precisava ter alguém permanentemente lá para fazer essa mediação entre a comunidade indígena e os interesses coletivos daquela região. E digo isso porque essa rodovia, a famosa Rodovia Leonel Brizola, que une o Norte do Estado à capital, precisa de uma solução.

Agora, voltando ao Dr. Valter, quero me referir à nossa rodovia do escoamento da produção. A BR-116 demanda duplicação, porque ela une o Município de Guaíba ao Município de Rio Grande, onde está o porto, para onde vão 70% das mercadorias produzidas no Estado - a outra parte vai para Santa Catarina e sai pelos portos de Santa Catarina. Essa obra, ao que se tem notícia, como foi divulgado anteontem na edição do jornal *Zero Hora*, sob o título "Obras no Estado param ou têm o seu ritmo reduzido devido a falta de recursos", é uma dessas obras?

Essas são as perguntas: primeiro, um pedido de providência ao nosso Senador Garibaldi, que está aí para reativar a normalidade dos trabalhos da nossa Comissão, com relação ao Depen, que precisa vir aqui; segundo, as perguntas para o Dr. Artur com relação à liberação pela Funai da BR-290, que não acontece, e a questão da comunidade indígena na Tabai-Estrela, onde houve esse problema anteontem; e, terceiro, ao Dr. Valter, sobre a duplicação da BR-116 (Guaíba-Rio Grande), num trecho de 360km, onde há uma parte pronta, mas há uma parte que está parada; e, ainda, sobre a segunda ponte sobre o Rio Guaíba

Era isso.

Muito obrigado. Perdoem-me se me alonguei demais, invadindo a discussão do Norte trazendo os problemas do Sul.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Lasier e concedo a palavra ao Senador Ivo Cassol.

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Obrigado, Sr. Presidente.

Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, ao mesmo tempo em que nós estamos aqui discutindo essa questão da BR-319, eu quero aqui dar o testemunho, especialmente para os nossos convidados e também para os Senadores e aqueles que nos assistem, de que, na década de 70, mais especialmente nos anos de 1977, 1978, 1979, 1980, eu, motorista de caminhão, me deslocava de São Paulo, num caminhão toco carregado, chegava a Cuiabá e pegava a BR-364 com atoleiros. Cheguei a ficar 12 dias atolado perto de Cáceres. O meu destino era Manaus. Quando eu chegava a Porto Velho, Senador Omar, Senadora Vanessa, para me dirigir a Manaus, eu, que saía às 5 horas...

E registro aqui a presença do Dr. Alan Gurgel, nosso amigo de muitos anos. É uma alegria tê-lo aqui, e, em seu nome, quero cumprimentar todo o nosso povo de Rondônia e do Amazonas,

Para se ter uma ideia, Senador Omar, eu cheguei a demorar 12 dias atolado num determinado trecho, até chegar a Porto Velho, mas, quando eu chegava a Porto Velho - isso na década de 70 -, saindo às cinco horas da manhã, às seis horas da tarde eu estava em Manaus. E não era só produto que eu trazia - sabonete, papel higiênico - de São Paulo para Manaus; eu também carregava banana naquela época, do interior do Estado. Chegava em Porto Velho e descia para Manaus. Quando eu descia para Manaus, saindo de madrugada, às cinco horas da manhã, à noite eu voltava.

Já hoje, quase 40 anos depois, nós estamos no novo milênio, quando, na verdade, essa integração deveria ter sido complementada. Mas não; nós vemos uma regressão no Brasil. Isso é resultado do quê? E me desculpem a expressão: de má gestão.

Nós que fomos governadores, prefeitos - e está aqui o Senador Blairo Maggi, que foi governador, está aqui o Omar, que também foi governador -, não podemos aceitar que, dentro do mesmo Governo, haja quatro, cinco divisões. Isso é falta de gestão! E me desculpem, mais uma vez, a expressão. É falta de gestão! Ou o Governo fala a mesma língua, ou, infelizmente, nós estamos em países diferentes. E é o que está acontecendo!

O que não pode é estar o DNIT de um lado, com a infraestrutura para executar as suas obras e, de outro, a Funai e o Ibama, ao mesmo tempo. Eles têm de fazer a preservação ambiental - não sou contra -, mas é impossível admitir, não dá para concordar... É, ao mesmo tempo, dizer que nós não podemos ter a infraestrutura necessária, Senador Acir, para o nosso desenvolvimento, para o nosso progresso.

Nós estamos sendo escravos da biodiversidade, escravos de tudo, quando nós podemos recompor em várias áreas!

Se, na década de 70, eu saía de madrugada e voltava à noite e tinha segurança, por que, hoje, não posso fazer o mesmo?

Aí eu faço a pergunta: vocês acham que essas ONGs, o pessoal que está por trás, dizendo que não pode fazer, está fazendo isso de graça? Não estão coisa nenhuma! É conversa de bêbado para delegado!

Há lá, sim, os balseiros que ganham dinheiro e que estão bancando esse pessoal. Estou falando aqui como Senador: como há máfias em vários setores, como na saúde, também há um esquema podre dos donos, dos proprietários de balsas, para que todos os caminhões, toda a mercadoria desça o rio e suba o rio. Essa é a verdade!

Aí, alguém pode dizer aqui; "Ah, mas não tenho nada com isso!" Concordo com vocês; vocês são diretores - entram hoje, saem amanhã -, mas alguém está sendo bancado por esse esquema. Da mesma maneira que eu faço a pergunta para os nossos Senadores daqui sobre como está o interesse de fazer a ponte para o Acre: quantos anos demorou o DNIT para colocar aquela obra em andamento? Isso lá em Extrema, lá na Ponta do Abunã. Quantos anos demorou? E por quê? Porque toda hora tinha alguém entrando com uma liminar na Justiça, porque os donos das balsas não tinham interesse de deixar secar o leite daquela vaca, que dava leite direto. Então, eles vão retardar de tudo quanto é maneira.

Sr. Presidente, o que está faltando na verdade - e eu sou da Base do Governo - é gestão.

Quando eu era Governador - está aqui o Alan, que é testemunha disso, está aqui o Senador Acir, que sabe disso -, se os secretários não se entendiam ou quando um queria aprontar com o outro, eu botava para fora do meu governo. Assim fez o Lula, lá atrás, com a Marina Silva. Ela fica dando uma de paladina da moralidade e do ambientalismo, mas ela foi a favor da rodovia para Cruzeiro do Sul

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. IVO CASSOL** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RO) - Sim, a BR-364, para Cruzeiro do Sul, ela foi a favor. E a BR-319, que é muito anterior, não pode fazer? O que isso significa? Isso significa a nossa integração, a integração do Brasil com a Amazônia.

A Senadora Vanessa falou agora há pouco: e a fumaça que tem? Gente, a fumaça ainda é pouca para o que vai acontecer no ano que vem. E sabe por quê? Porque o País está parado, está estagnado, está deixando de gerar riqueza, e esse pessoal que mora em Manaus vai fazer o quê? Vai para a mata, vai desmatar, vai derrubar para plantar para poder sobreviver. Não há outro caminho!

Outro exemplo que eu vou dar, como ex-governador: por várias vezes, pararam as balsas, encalhadas no rio no tempo da seca - e não era uma seca tão brava como a que vem vindo pela frente, não; era seca mediana. Na ocasião, não chegava combustível a Porto Velho. Nós não tínhamos combustível em Porto Velho, O nosso DER tinha que fazer estradas, mas ele mesmo parava por falta de combustível. Sabem de onde vinha o combustível? De 800km de distância; vinha de Araucária, de Curitiba, aqui, do Paraná! Vejam o absurdo!

É esse o nosso Brasil! Nós vivemos com o pires na mão atrás dos americanos, atrás de outros países que não nos deram exemplo nenhum. Então, desculpem-me, vocês do Ibama que estão aqui, vocês da Funai que estão aqui, mas o que está faltando a vocês é pulso e se entenderem entre si.

É muito bonito o Ibama chegar e dizer; "Ah, eu fiz um auto de infração de não sei quantos milhões contra o DNIT". Quem vai pagar essa conta? Somos nós mesmos! É o Governo, é o Estado, é a União, é o povo brasileiro que vai pagar! Como se isso fosse a solução.

É isso que tem de acabar, gente. Isso não está correto; não está certo!

Vamos preservar? Eu concordo. Temos que plantar? Vamos fazê-lo em áreas degradadas, como disse o Senador Omar há pouco. Nesse trecho de 400km ninguém tem interesse de plantar nada, porque ali não dá nada. Ali é área de várzea!

Para o asfalto que ali foi feito, foram investidos recursos lá atrás, e o Governo Federal se endividou por causa disso.

Hoje, pelo progresso e pelo futuro, nós somos escravos da burocracia e do sistema de quem os criou. Vocês sabem quem cria isso? Por isso que, muitas vezes, eu digo que sou contra a estabilidade no emprego, porque o cara entra no serviço público e cria dificuldades para valorizar o seu trabalho lá dentro. É verdade, gente!

Na questão política, eu sou contra, porque, às vezes, o político entra e já manda os caras bons embora. Mas, nessa questão, podem ver dentro de qualquer instituição: pode ser no Ibama, pode ser na Funai, quando precisam de gente, coloca o cara para dentro, mas aí ele começa a criar dificuldades para valorizar o papel dele lá dentro.

Isso está tudo errado, gente!

O que está precisando é a Presidente Dilma meter a caneta para cima, não ter dó de ninguém e defender o Brasil.

Então, nessa questão da BR-319, o mínimo que o Ibama ou a Funai têm que ter é respeito. A maioria dessas áreas ambientais foi criada depois da BR-319.

Está aqui outro exemplo: a BR-429 no Estado de Rondônia, gente. Nós temos um trecho, perto de São Francisco, que está parado há seis ou oito anos. E por quê? Porque as questões ambientais não deixam. Por onde vai passar a BR-429? Pelo céu? Só depois que nós morreremos. Pela água? Ou é por Vilhena, ou é pelo Mato Grosso, ou é por Guajará-Mirim. É o único lugar que passa.

Da mesma maneira, eu vi o Senador Lasier falar aqui. Nós não temos outro caminho! Eu não consigo entender: nós temos de duplicar a BR-101, a BR-116 e tantas outras rodovias, mas há a questão ambiental. Por causa de uns calangos, por causa de não sei do que não pode passar a BR por lá! Mas não tem outro lugar para passar!

Então, criam dificuldades para vender facilidades. E, neste Brasil, não há nada de graça, viu gente? Desculpem-me a expressão, mas não há nada de graça. Alguém vai dizer: "Ah, mas o Cassol está cheio de processos!" Estou sim, mas nenhum por roubo, nenhum por corrupção; todos por enfrentamentos como este que estou fazendo agora.

Então, a BR-319 representa o mínimo de respeito que aqueles do Ibama, que estão aplicando a multa, que aqueles da Funai, que estão criando dificuldade... Porque, se a mãe de vocês ou de alguém de vocês estivesse morando lá dentro, eu tenho certeza de que vocês teriam mais respeito.

Vou dar outro exemplo aqui: a BR-429. Caiu uma ponte, Senador Acir, Senador Omar, lá perto de Alvorada. Ali, na beira da estrada, tiveram que tirar o isolamento. Então, o pessoal do DER derrubou uma árvore e fez uma ponte. O Ibama foi lá e aplicou multa nos caras. É porque a mãe desse desgraçado não mora lá dentro! Se morasse lá, ele não iria aplicar a multa, não. Aquelas famílias estavam isoladas, não tinham por onde passar. Desculpem-me a expressão, desculpem-me a emoção, mas é a verdade, gente! Isso é uma falta de respeito. Tudo bem, há a lei, mas a lei tem que ser interpretada por homens decentes e sérios.

Fizeram outra coisa com a gente lá no Estado. Os fiscais foram à única jazida de calcário que havia lá e descobriram uma caverna com meia dúzia de morcegos. O que fizeram? Fecharam a usina de calcário, a única do nosso Estado. Blairo, eu tinha de ir perto de Cuiabá para buscar calcário. Veja o que fizeram conosco! Eu fui lá e enfrentei o Ibama. Sabem o que eu ganhei? Quatro multas no meu CPF. Quatro multas que, até hoje, estão me incomodando.

Se há alguém, em Rondônia, que desmatou dentro da legalidade, dentro da lei, fui eu, mas eu estou lá com quatro multas. Não posso nem vender gado para os frigoríficos. Estou tentando me defender até hoje e com dificuldade. Aí, agora, abriram a jazida de calcário para o nosso Estado, mas eu peitei, eu enfrentei. Por que não foram lá, tal como deveriam ter feito com o DNIT agora, e disseram: "Olha, está aqui: vocês estão errados nisso, consertem isso, façam isso aqui"? Mas não; só fazem para atrapalhar. É porque alguém está ganhando de alguém para fazer isso.

Desculpem-me a expressão. Não quero, aqui, colocar a culpa em quem está respondendo pelo Ibama nem pela Funai, mas, infelizmente, internamente, nos órgãos, podem cuidar, eu nunca vi nenhum ambientalista, nenhuma ONG fazer nada de graça; todos eles estão mamando em alguém.

Se vocês descobrirem alguém que faz alguma coisa de graça, avisem, porque nós estamos precisando em Rondônia arrumar muita coisa de graça. Mas não existe, não! Vocês me desculpem a expressão, mas essas são as verdades.

Por isso, Sr. Presidente, esta Casa, o Senado, neste momento, Omar, pode contar com o Senador Ivo Cassol, porque não é justo que, 40 anos depois, sejamos escravos do progresso e do desenvolvimento, quando nós podemos preservar e, ao mesmo tempo, progredir, crescer e desenvolver a nossa região.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Ivo Cassol e concedo a palavra, como último orador inscrito presente, ao Senador Blairo Maggi.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Obrigado, Sr. Presidente.

Primeiramente, eu quero cumprimentar V. Ex<sup>a</sup> pela volta à Casa. Tive oportunidade, ontem, de cumprimentá-lo no plenário. Com todo o esforço que o Senador Ricardo Ferraço fez aqui, não chegou nem perto da sua condução dos trabalhos aqui nesta Comissão. Todos nós sentimos a sua falta e a forma como V. Ex<sup>a</sup> conduz a nossa Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Então, seja bem-vindo, e vamos acelerar os trabalhos daqui para frente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN. *Fora do microfone.*) - Agradeço.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Eu quero ser solidário aqui a todos os colegas que me antecederam, principalmente aos de Rondônia e do Amazonas, que conhecem e sabem do grau de dificuldade das coisas

que estão dizendo. Não ouvi aqui nenhum exagero; não ouvi aqui nenhuma invenção entre as coisas que foram ditas. Todas as colocações feitas pelas Sr<sup>as</sup> e pelos Srs. Senadores têm, sim, o seu fundo de verdade.

Eu trabalho nessa região do Amazonas e Porto Velho com uma infraestrutura hidroviária para o transporte de grãos, a partir de Porto Velho até Itacoatiara, e eu não consigo entender essa questão quando alguém coloca como uma briga entre modais. Não há competição, principalmente na área de grãos... Ou melhor: qualquer possibilidade de você chegar a Porto Velho e não descarregar as cargas de soja, de milho ou de outros produtos que saem e continuar com o caminhão até Porto Velho é jogar dinheiro fora. Não funciona.

É muito mais caro transportar de caminhão do que transportar pela hidrovia. A hidrovia é o transporte mais barato que existe no mundo. Agora, que há, ali na região, um sobrepreço nos transportes fluviais, principalmente de Manaus a Porto Velho, isso há, porque não há competição com outro modal. Portanto, essa BR-319, com todo o histórico que já foi feito... Eu também andei lá em 1974, numa viagem que fiz com o meu pai. Saímos de Manaus pela manhã e fomos dormir em Humaitá - e isso em uma VW-Brasília. Meu pai, como não havia carro para alugar, comprou uma Brasília velha em Manaus e viemos para Porto Velho. Chegando a Porto Velho, ele vendeu a Brasília de novo, pegou o dinheiro e fomos embora. Então, eu já conhecia essa rodovia. E ela, por nada, por nada, serve como um vetor de diminuição de custos para a competitividade da Zona Franca de Manaus e dos produtos que podem chegar de Porto Velho para lá.

Também não dá para entender e aceitar quando dizem que é um vetor de desmatamento. Ora, essa rodovia foi aberta há aproximadamente 40 anos. Se você sair, hoje, de Porto Velho indo até Humaitá, passando por um trecho que é totalmente asfaltado - e já foi refeito esse asfalto umas duas ou três vezes, pelo menos, a última vez que eu passei lá deve ter uns cinco ou sete anos, como já havia passado há muitos anos atrás -, verá que o nível de propriedades é igual. Não há desmatamento na região. Não há área produtiva, porque as terras daquela região não são próprias para isso. A própria Fundação Mato Grosso, tempos atrás, incentivou, nos campos de Humaitá, a possibilidade de produção de soja e de milho; porém, não foi para frente, porque as terras lá não são próprias para isso. Há um veio de laterita a uns 40cm de profundidade no solo que retém a água. Ali, as raízes não se aprofundam. Será que tecnologia temos de desenvolver para plantar ali? Não sei.

Então, o Ibama não deveria ter essa preocupação de que essa rodovia serviria como um grande vetor de desenvolvimento e, conseqüentemente, de desmatamento na região, porque, como falou aqui o Senador Omar e os outros também, de Humaitá até Castanho, a rodovia passa estritamente, pelos padrões amazônicos, entre o Rio Madeira e o Rio Urus, do outro lado. É uma área totalmente encharcada, em que não há possibilidade de desenvolvimento de agricultura ou pecuária.

Como bem disse a Senadora Vanessa, eu fui um dos primeiros a defender, quando governador, nos fóruns em que ia, junto com o Governador Braga - havia um Fórum dos governadores da Amazônia, que, depois, seguiu com outros governadores -, que a permanência, a competitividade da Zona Franca de Manaus é o que há de mais efetivo para a conservação da Floresta Amazônica em toda essa região. O Amazonas tem, acho, cerca de 3 milhões de habitantes, e a cidade de Manaus, aproximadamente, 2 milhões.

Como disse aqui o Senador Ivo Cassol, se não há atividade nas fábricas, essas pessoas terão que fazer alguma coisa, e muito provavelmente essa alguma coisa será ir para a floresta e ocupar as terras e os rios. Não há outra atividade na região! Então, a defesa da Zona Franca de Manaus sempre foi feita e deve ser feita em cima desse argumento. Essa estrada é fundamental para isso. O Senador Ivo Cassol falou, até de forma emocionada: "e as pessoas que vivem lá? E as pessoas que foram para lá e moram lá?". Não são muitas também, mas estamos em uma fase no Brasil de cuidar das minorias. Todas as minorias têm acesso a um monte de coisas. Há Senador que defende, Deputado que defende. E quem defende a minoria do caboclo que está na beira dessa rodovia? Há vários Senadores que defendem aqui, mas ninguém dá bola! É diferente defender uma minoria que vive na cidade e uma minoria que vive no meio da floresta, porque os nossos olhos não veem, e o que os olhos não veem o coração não sente, mas é necessário cuidar disso.

Então, queria fazer um apelo aqui ao Ibama e também à Funai, enfim, a todos os órgãos envolvidos. Devemos tirar, sim, a ideologia dessa questão, e a 319, não tem outro jeito, é ideológica, porque outras rodovias foram construídas depois dela. A própria 163, que estamos terminando - não é Valter? - de Mato Grosso até o Pará, ganhou licenciamento. Estamos implantando e asfaltando. Isso aconteceu nos últimos 10 anos. Então, há saída para as coisas. Agora, quando não se tem vontade de fazer as coisas, não tem quem faça fazer. Sempre digo: contra um Estado organizado não há quem possa, nem para o bem nem para o mal. Aqui, no caso, o Estado organizado é para o mal, é para não deixar acontecer por uma questão ideológica. Temos que afastar essa questão ideológica. Não é possível deixemos da forma como está essa questão da BR-319.

Então, Acir, Vanessa, Cassol, Raupp, que são os Senadores dos dois Estados envolvidos, quero deixar aqui o meu total apoio, hipotecar a minha solidariedade nessa luta. Realmente, não vejo por que não dar a licença para a implementação dessa rodovia, e não é só para a manutenção, mas para o asfaltamento ou reasfaltamento. Quando andei lá, em 1974,

1975, não me lembro bem, era totalmente asfaltada a rodovia, não era a buraqueira que tem hoje. Então, não faz sentido continuarmos nessa teimosia, nessa queda de braço.

É claro que ouvi aqui, acho que a Senadora Vanessa leu, os itens por que foram impedidas as obras, e vem o grande problema da nossa burocracia. Um fiscal da ponta faz uma interpretação do que está acontecendo e coloca no papel, mas, depois, para se tirar o que ele colocou, é uma dificuldade. É a dificuldade que vocês têm. Tenho certeza disso. Depois que o camarada escreveu com má vontade "porque reabriu a estrada", "porque botou bueiro", "porque derrubou duas árvores para fazer a ponte", "porque pegou um cascalho na beira da estrada sem licença"... Quer dizer, a burocracia que temos hoje, se colocada para funcionar para as coisas não acontecerem, nem Cristo, se vier na Terra, não irá conseguir fazer. Então, é preciso boa vontade, entendimento de que algumas coisas são necessárias. Não consigo entender essa questão de que uma estrada, no meio de uma rodovia ou de uma floresta como a Amazônica, vai destruir a Floresta Amazônica. Meu Deus do céu! Isso não faz sentido! Não faz sentido esse tipo de coisa.

Portanto, aqui, é uma questão de bom senso, e gostaria de apelar ao bom-senso, já que meus colegas aqui também apelaram também para o bom senso, e dizer que não podemos abandonar e deixar aquelas pessoas que lá estão do jeito que estão. Claro, depois vêm os negócios, depois vem o transporte, vem isso, vem aquilo, mas, principalmente, pelas pessoas que lá estão abandonadas e que são brasileiros como nós. Não têm a mínima diferença. É uma minoria. Existe alguém que está defendendo essa minoria, mas precisa da compreensão do Governo, como o Governo tem com outras minorias e, inclusive, para defendê-las, acaba afetando a maioria também.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Blairo Maggi.

Agora, sim, o último Senador inscrito, Senador Telmário Mota.

**O SR. TELMÁRIO MOTA** (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Exatamente porque vou defender o último Estado que não está ligado ao Brasil, Roraima, por causa do Ibama.

Queria começar, Sr. Presidente, pedindo ao representante do Ibama que fizesse um curso de cidadania e brasilidade com esses agentes do Ibama antes de colocá-los no campo. Vejam os senhores: eles estão querendo proibir uma estrada que está sendo reconstruída. Vi aqui muitas defesas das minorias, mas temos que pensar no Brasil.

O meu Estado de Roraima, como território, antes de ter tantos órgãos como o Ibama e outros, era o Estado mais exportador de minério, de madeira e de gado bovino do Norte do País. Abastecíamos Manaus. Mandávamos para Rondônia e para o Pará. Hoje, Roraima, depois de Estado, 25 anos, continua com o mesmo rebanho, não chega a 1 milhão. Rondônia está com mais de 12 milhões, com uma vida quase própria; e Manaus, com 2 milhões de habitantes, um parque industrial fantástico, que poderia estar interligando e fornecendo para o Brasil. Roraima vive do Brasil. Oitenta por cento dos recursos que chegam ao Estado de Roraima são repasses federais. O Brasil sustenta o Estado de Roraima, um dos Estados mais ricos da Federação, rico em minério, rico em qualquer situação. Hoje, eu até digo que é a mais nova fronteira agrícola do País. A Venezuela, que está do nosso lado, possui 30 milhões de habitantes. Quem manda carne bovina para lá é o Centro-Oeste, via aérea! A soja e o leite vão da Nicarágua e do Equador, quando poderíamos ser o grande fornecedor disso, com essa interligação.

O maior sacrificado não está nem sendo Rondônia ou Manaus, mas o Brasil. É um Estado que está sendo isolado, isolado por incoerência, isolado pela falta, no mínimo, de compromisso e responsabilidade com a Nação brasileira. Imaginem: o Ibama sabia que aquilo era... Se alguém fez ali algumas unidades de preservação, já sabia que era uma estrada e que ela era o único caminho para interligar os Estados de Amazonas e de Roraima ao resto do País. Mas tomaram uma decisão dessas! Roraima sempre é o filho mais sofrido. Vejam agora: todos os dias, temos quatro ou cinco ou dez quedas de energia no nosso Estado. Com a energia de Tucuruí parada bem próximo. São mais ou menos 500km, e aqui vai, Artur, para você: é preciso decidir essa questão da Funai! Uma Ong atrapalhando! Sabemos o procedimento do Carvalho: vender dificuldade para colher facilidade! Eu queria ver o Carvalho, agora, e aqui tem pessoas da Funai, no Uiramutã, que é o Município mais pobre do Brasil, hoje, e que foi isolado. Lá, as comunidades estão passando necessidades. Eu queria ver o Carvalho lá. Mas, na hora de passar a linha de Guri, que vem da Venezuela, o Carvalho estava lá fazendo a transição, mas saiu do programa porque - tenho alguns primos indígenas, sou indígena - mandamos que ele saísse de lá, porque o dinheiro não estava servindo.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Quem é o Sr. Carvalho?

**O SR. TELMÁRIO MOTA** (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Esse Carvalho é um parasita da Nação brasileira que vive, hoje, ancorado na Eletronorte e que tem uma forte influência na Funai e no Waimiri Atroari. É quem fala. Agora, teve uma audiência pública e foi ele quem falou, de cabo a rabo, nessa Waimiri Atroari. E é justo. Acho que os atroaris

devem receber o recurso. Há um recurso da Eletronorte que estava paralisado. A energia está parada lá, mas a área que tem que passar é do DNIT. Eu nasci numa comunidade e sei o que prejudica e o que não prejudica. Eu vi os itens que eles colocaram e é um absurdo! É um absurdo! Aquilo ali é para inglês ver!

Então, o Brasil está sendo paralisado por interesses menores. Não estão pensando no Brasil como Brasil. Não estão pensando no Estado de Roraima como um ente federativo que poderia estar, hoje, aumentando o PIB brasileiro. Na crise que o Brasil vive, está se retirando de todos os cantos, e um Estado inteiro daquele poderia estar produzindo, poderia estar aumentando substancialmente as exportações e importações, no setor primário, poderíamos estar abastecendo todos os países caribenhos, mas de repente estamos paralisados por uma ONG que impede a passagem da energia, e, agora, vemos o Ibama nesta incoerência. É uma incoerência paralisar uma estrada que já foi estrada. É uma reconstrução. Não está se abrindo uma nova estrada. Além disso, há a interligação. Não há como chegar a Roraima se não passar por essa estrada que liga Rondônia, Manaus, o Norte. Essa estrada dá vida. É preciso fazer isso. Não podemos viver isolados ali. Somos brasileiros.

Está presente o Deputado Remídio, Deputado Federal pelo nosso Estado, que também tem interesse na região. S. Ex.<sup>a</sup> veio presenciar essa audiência tão importante.

Quero parabenizar o Senador Raupp, que foi quem solicitou, e todos que já falaram e, sobretudo, fazer um apelo muito grande, Artur, a vocês, na Funai, ao Thomaz, que representa o Ibama, e ao pessoal do DNIT, para que encontremos, sim, um caminho não só pensando no nosso umbigo, em satisfazer à reivindicação da ONG A ou da ONG B, mas pensando nesse Brasil como um todo. Não há como desenvolvermos Roraima ou Amazonas ou o Norte do País se não for, no mínimo, usando esse sentimento de brasilidade, esse sentimento de desenvolver todo o Estado de Roraima. Roraima não pode mais ficar paralisada, refém dessas atitudes. É lamentável! Está para ter um caos no meu Estado. A questão da energia, Artur, virou coisa de louco. São cinco, seis, sete, oito vezes. Ninguém vai para lá. Ninguém vai colocar uma indústria. Ninguém vai investir no setor primário. Os eletrodomésticos queimam assustadoramente. Há realmente uma avalanche de reclamações nesse sentido.

Sei que já muitas coisas foram faladas. Eu queria fazer um apelo de um Estado que está muito mais isolado, porque, hoje, só se vai para Roraima via aérea, porque, via terrestre, é só de Manaus para lá, e o que Manaus acaba mandando para Roraima, porque nós temos também a zona de livre comércio, é o turismo, que vai todo para a Venezuela.

Então, é preciso integrar o Brasil. A integração do Brasil passa por essa BR, passa pela questão energética e passa, sobretudo, pelo sentimento de brasilidade, de cidadania. É importante que tenhamos, acima de tudo, esses interesses. Não vejo a reconstrução dessa estrada, a reativação dessa estrada como uma depredação ao meio ambiente e muito menos à Amazônia. Essa história de dizer que, ao longo da história, vai fazer desmatamento... O Ibama controla isso! São pagos para isso, e muito bem pagos! Têm diárias e tudo. Ninguém vai fazer, se não faria em toda BR. Faria até Manaus, que são pouco mais de 700 km. Não faz! Então, essa é uma história que não cabe, que não tem nenhum fundamento. É uma alegação que não se sustenta. Na verdade, a longa verdade é que temos três Estados brasileiros do Norte que não se interligam. Eles estão isolados do Brasil. Mais grave do que isso, um país quebrado como o nosso ainda tem que sustentar o Estado de Roraima, que poderia contribuir para a Nação brasileira.

Queria fazer esse apelo, esse grito de dor!

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Senador Telmário.

Concedo a palavra ao Sr. Thomaz Miziaki de Toledo, que é Diretor de Licenciamento Ambiental do Ibama. Também faço o mesmo apelo ao senhor, no sentido de que possamos ter realmente a liberação da BR.

Com a palavra, o Sr. Thomaz.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Obrigado, Presidente.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Obrigado, Presidente.

O fato que o Ibama registra na audiência pública de hoje é que, se há interesse contrário à execução da BR-319, ele não esteve aqui hoje representado, porque, dos diversos atores presentes aqui na audiência, pude registrar que todos se manifestaram favoráveis à implantação da BR. Então, cabe ao licenciamento ambiental estabelecer como executar essa pavimentação.

Houve manifestações aqui favoráveis à restauração das condições originais da BR de 1972, então, à pavimentação, à reconstrução e pavimentação. Até na intervenção do Senador Telmário, a última intervenção, S. Ex.<sup>a</sup> mencionou algumas vezes o tema restauração. Houve manifestações também favoráveis ao levantamento do embargo, à retomada das obras de manutenção, incluindo uma manifestação bem objetiva do Senador Acir Gurgacz

O levantamento de embargo é possível, sim. Ontem, esclareci para o Walter que o ofício - e estou até com uma cópia do ofício do DNIT encaminhado, na última sexta-feira, para o Ibama - não solicita o levantamento do embargo. É uma formalidade que o DNIT precisa cumprir. O requerimento pede só anulação do auto de infração que aplicou a multa ou a redução do valor da multa. Não fala nada sobre embargo. É uma formalidade. Está previsto na instrução.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - Não foi feito o pedido?

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Não, de levantamento de embargo não.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM. *Fora do microfone.*) - (*Ininteligível.*)  
(*Intervenção fora do microfone.*)

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Isso, levantamento de embargo.

O Ibama poderá levantar o embargo para as atividades que não estão contempladas no pedido de licença ambiental do DNIT para emissão de uma licença prévia com base no EIA/RIMA, objeto do licenciamento ambiental, processo aberto em 2008.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Desculpa, Presidente, só para fazer uma pergunta técnica. Sendo feito o pedido de levantamento de embargo, é possível dar o embargo e um prazo, ou seja, a obra continua com um prazo para que o DNIT tome as providências que o Ibama está pedindo, ou não é possível isso?

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Senador, por isso que é questão de manutenção e recuperação e pavimentação, porque recuperação e pavimentação, o Ibama não pode autorizar isso, porque o DNIT pediu uma licença prévia para o Ibama.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Não, não existe pavimentação.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Exatamente. O que não for objeto deste requerimento... Está lá um pedido de licença do DNIT de 2008 e um estudo de impacto ambiental apresentado pelo DNIT que caracteriza as atividades que ele iria desenvolver. Para o que não estiver contemplado nisso, nesse objeto do licenciamento, sim, ou seja, pode haver o levantamento do embargo para as atividades manutenção. Não estão contempladas no processo de licenciamento... O Ibama não pode autorizar algo sem o licenciamento para o qual o próprio DNIT pediu licença ambiental.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Mas, Thomaz, deixe-me explicar. Eu acho que está faltando sentar e dizer qual é o tipo de procedimento a se fazer, porque o fiscal pode entender que, nessa recuperação de via, ele esteja usando a piçarra, o que não está autorizado não sei onde, e criar um clima para que seja embargada novamente. Sabemos o que é recuperação. Ninguém está pedindo o asfaltamento agora. Nós lutaremos pelo asfaltamento futuramente, e, com certeza, vamos continuar lutando, mas, em relação à obra em si, a esse tipo de recuperação que está sendo... E já tinha até ônibus fazendo transporte de pessoas Manaus-Porto Velho. Não sei se você sabe, mas já tinha uma empresa fazendo duas linhas, não é Acir?

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - Sim, duas empresas.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - É lógico que o tempo de viagem ainda é um pouco longo, demorado, por causa das condições da estrada, mas já estava acontecendo. E mais, não tenha dúvida nenhuma, Thomaz, qualquer recuperação que seja feita, no inverno, infelizmente, voltará à estaca zero, porque os invernos são rigorosos. Como eu falei para vocês, naquela região, nesses 400 km do meio, é alagadiço de um lado e do outro, é várzea. O material não é bom para estrada. Tem que ser trazido material de muito longe. Há uma série de problemas naquela estrada. Por isso, se fosse pedida a suspensão do embargo e o Ibama definisse com o DNIT o que pode ser feito e o que não pode ser feito, pelo menos teríamos a recuperação mais rapidamente.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Perfeito. Acho que este é realmente o encaminhamento que nós havíamos orientado ao DNIT, um requerimento para levantamento do embargo. Talvez tenha havido um equívoco por parte do DNIT, que entendeu que o ofício já solicitava esse levantamento de embargo, mas não foi feito. Foi feito só o pedido de anulação do auto de infração e imposição de multa ou redução do valor da multa. É preciso ser feito, e a sugestão que fizemos também foi nesse sentido, para evitar divergências de interpretação do que está sendo executado, se é manutenção ou recuperação, de que já conste no rol de atividades, que poderá ser feito não só neste momento, mas também, caso nos próximos anos isso se torne necessário, no licenciamento ambiental do Estado.

A Senadora Vanessa trouxe aqui intervenções de APP e jazidas. Nada disso é expressamente proibido, mas deve ser licenciado, e, sendo objeto de licenças ambientais, geralmente em estradas, são licenças ambientais emitidas pelos Estados, órgãos estaduais. Isso é feito de forma regular. O fato é que, no relatório de vistoria, está registrado que, quando o Ibama solicitou essas licenças, o responsável pela obra não as tinha para apresentar. Não sei se não tinha para apresentar ou se, de fato, essas licenças não tinham sido emitidas. A atividade não é vedada pela lei. É passível de ser realizada, sim, mediante licenciamento ambiental.

Para a reconstrução e a pavimentação, que é o pedido de licenciamento ambiental que temos em tramitação desde 2008/2009, só queria dizer, por mais que de fato existam questões ideológicas, sempre, na discussão da 319, que o licenciamento ambiental, a tomada de decisão sobre a emissão ou não do licenciamento e as condicionantes, o instrumento mais importante que existe no processo é o estudo de impacto ambiental. Não é à toa que está na Constituição Federal. Quem traz a discussão de desmatamento, de aumento de desmatamento provocado pela rodovia é o estudo de impacto ambiental apresentado pelo próprio DNIT e elaborado pela Universidade Federal do Amazonas. Se existe a discussão em cima desse tema nesse processo, precisa, sim, ser objetiva. A própria recomendação do Senador Raupp deve ser considerada no âmbito dessas complementações que estão sendo desenvolvidas, mas a questão do desmatamento é trazida pelo estudo de impacto ambiental, inclusive, na conclusão, há um destaque relacionado a isso. Então, é um ponto que precisamos discutir ainda para avanço do processo.

O Ibama, é claro, está aguardando a apresentação do estudo. É importante o DNIT consolidar esses estudos, as complementações solicitados pelo Ibama, para que possamos avançar no processo de licenciamento, da restauração/pavimentação.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Me permite, Sr. Presidente?

Com relação à pavimentação, está bem claro. A minha pergunta é a manutenção. Está autorizada? Está retirado o embargo para a manutenção, expressa e exclusivamente para manutenção? Imaginem, se formos lá e não tiver nenhuma máquina, vamos ficar atolados no meio da estrada.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Hoje não está. Hoje está embargado. O DNIT precisa solicitar o levantamento do embargo... *(Pausa.)*

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Por favor, use o microfone.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Vamos conceder a palavra ao diretor do DNIT, Sr. Valter Casimiro.

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Como o próprio diretor colocou aqui, o DNIT pediu anulação do auto entendendo que, anulando o auto, se tem automaticamente o levantamento do embargo. É uma questão de terminologia. O DNIT vai hoje apresentar o pedido oficial para o Ibama. Acertamos também a definição do que é uma obra de manutenção, com a descrição de cada item da manutenção, o tamanho da pista de rolamento, quanto tem de acostamento, quanto tem que ter de área livre para poder garantir a visão do condutor, o que é uma recomposição de revestimento primário, o que é um arçoado, uma limpeza lateral.

Essas explicações estão indo hoje para o Ibama, acrescentando o pedido de levantamento de embargo, para poder possibilitar...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Uma pergunta: não dá para fazermos um acordo aqui? Esse é o ponto, senão não vamos ter nenhum avanço na nossa audiência pública. Queremos um acordo aqui e agora. Dá para pedir para ele?

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Sim. Sim.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Então, peça! *(Risos.)*

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Acredito que o Ibama vai querer o formal, porque precisa de um documento formal.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Posso ser o juiz. *(Risos.)*

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - O DNIT, desde o primeiro dia que recebeu a notificação de que estava com a obra embargada, tem tido reuniões com o Ibama no sentido de conseguir liberação para a continuidade das obras de manutenção, explicando para o Ibama o que é uma obra de manutenção, que o DNIT não tem interesse em fazer nenhuma obra para a qual esteja prevista a reconstrução, que foi o termo usado, aqui porque a rodovia já tinha sido objeto de

construção no passado. Para as obras que são de reconstrução, o DNIT entende que realmente é preciso um licenciamento ambiental, e isso consta de um termo de cooperação do DNIT com o Ibama, e está disposto a cumprir esse termo. O DNIT, em momento nenhum, quer se eximir da obrigação de cumprir com as condicionantes ambientais, com a regra ambiental, com os estudos ambientais.

Hoje, estamos em um processo de contratação dos estudos para os componentes indígenas, com termo de referência. Houve uma determinação do Tribunal de Contas para que paralisássemos os contratos para o EIA/Rima, em função do estudo que está sendo feito do componente indígena, para que não se tenha um contrato em andamento sem ter realmente efetividade. O DNIT está em via de lançar um edital para contratação desses componentes indígenas. O compromisso do DNIT é entregar ainda hoje essas explicações para o Ibama, para que ele tenha formalizado esse pedido de levantamento de embargo e a explicação do que são esses itens de manutenção de rodovia.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Presidente, temos um acordo ou não? Fica a pergunta?

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Tem uma sala aqui ao lado para fazer logo o acordo, a reunião.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Presidente, esse é o melhor palco porque nós, aqui, contamos com a arbitragem de V. Exª.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não, a sala é nossa! Vamos fazer o acordo lá e, depois...

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Posso me manifestar, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pode. V. Srª é a palavra mais esperada aqui.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - O conceito que manifestei aqui, inclusive orientando o DNIT que solicite o levantamento de embargo, é um posicionamento com base na legislação. Sendo solicitado, o Ibama vai conceder.

Em relação à formalidade, o Ibama não abre mão da formalidade, principalmente porque tivemos um termo de acordo de compromisso firmado em uma câmara de conciliação da Advocacia-Geral da União que não foi atendido. Então, exigimos a formalidade, sim, uma solicitação de levantamento de embargo com uma proposta de atividade de manutenção. O Ibama vai avaliar o quanto dessas atividades é objeto do processo de licenciamento e o que não é, para poder levantar o embargo em relação às obras de manutenção que não constam no requerimento de licença do DNIT. Qualquer outra manifestação do Ibama tem uma limitação de legalidade. O DNIT precisa atuar assim.

Embora o Senador Acir Gurgacz, desde o primeiro momento, tenha promovido de fato esse diálogo entre o DNIT e o Ibama buscando uma solução, a solução é viável porque é prevista na própria legislação, que prevê a aplicação da penalidade embargo e o levantamento do embargo. Então, o Ibama não está fazendo nada mais do que cumprir o que está previsto em lei. É importante ter a formalização, embora, desde o primeiro momento, tenhamos trabalhado em cima dessa solução.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Dr. Valter, é possível protocolar isso hoje?

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Assim que eu sair daqui, vou preparar o documento e assinar, para enviar para o Ibama na primeira hora da tarde.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Gostaríamos de receber cópias.

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Mando cópia para todos os senhores.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Na sequência, o despacho do Ibama também, do desbloqueio.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Fica o convite, Dr. Thomaz, para ir conosco na semana que vem. É importante a presença de V. Sª junto com a gente, e do Valter também. É importante irmos *in loco*, já com a estrada liberada, é evidente, com o embargo retirado, até por conta das máquinas que estão lá paralisadas e que vão dar manutenção, nessa própria expedição também que acontecerá na semana que vem.

**O SR. OMAR AZIZ** (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AM) - Sr. Presidente, vou ter que sair porque está tendo uma audiência na Câmara sobre o seguro-defeso. Quero agradecer a presença e a complacência de V. Exª. Eu me sinto feliz pela sua volta, restabelecido. Espero que V. Exª possa contribuir muito ainda com o Brasil e com este Senado.

Espero que tenha agilidade, porque, se não aproveitarmos o verão da nossa região, no início de novembro vai começar a chover, e não adianta nem a liberação porque não vai acontecer obra nenhuma em época de chuva. Então, precisamos agilizar essa liberação por causa das chuvas, do regime de chuvas que temos lá. Isso pode acontecer.

Não precisa me responder, agora, Thomaz, até porque não sei se é da sua área, mas não dá para entender também a Ministra Kátia Abreu, Ministra da Agricultura, acabar com o seguro-defeso. O senhor sabe que o seguro-defeso, na nossa região, é um grande protetor da procriação de espécies no nosso Estado. Tirando o seguro-defeso, vamos ter, no ano que vem, dificuldades na produção de peixe. Acabando com esse seguro neste ano, teremos grandes problemas no ano que vem. O pescador vai pescar peixe ovado, que não vai reproduzir. Houve uma portaria da Ministra Kátia Abreu suspendendo por 90 dias, 120 dias o seguro-defeso. Está tendo uma audiência. É para não pagar o seguro-defeso. É a justificativa que o Governo dá.

Acho que o Ibama tinha que dar uma olhada com carinho nesse sentido. A proteção da nossa fauna é importante, e o Governo não está em sintonia com o meio ambiente, com o Ibama em relação a essa questão. Acabaram com o seguro-defeso, mas não vemos um posicionamento do Ibama com relação a isso! O Ibama não se posiciona em relação a isso, mas é de responsabilidade dos senhores tomarem a iniciativa de se posicionar em relação a essa questão.

Sei que pode não é a sua área, mas é importante que o Ibama se posicione em relação a esse decreto do Governo, assinado pela Ministra Kátia Abreu, acabando com o seguro-defeso no Brasil. Ela acabou com o seguro-defeso no Brasil.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de o Senador Omar Aziz, antes de V. Ex<sup>a</sup> deixar este plenário, eu acho que eu tenho direito de fazer uma pergunta. A minha pergunta é a seguinte: chegando a solicitação do DNIT, quanto tempo, quantas horas, quantos minutos teremos para o despacho da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama?

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Senador...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Olhe que estive doente. (*Risos.*)

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Presidente, não posso me comprometer com prazo aqui com o senhor, não só pelo fato de estar retornando às atividades, mas por toda a deferência que o Ibama tem em relação ao senhor, eu não posso estabelecer prazos aqui, até porque não é um ato que dependa só da Diretoria de Licenciamento Ambiental. O levantamento do embargo é feito pela Presidência do Ibama, com uma manifestação técnica da Diretoria de Licenciamento Ambiental. Eu não tenho como me comprometer com o prazo com o senhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas V. S<sup>a</sup> acredita que será rápido.

**O SR. THOMAZ MIAZAKI DE TOLEDO** - Sim. Sim. Claro. Todo interesse social aqui manifestado justifica, hoje, a urgência na tramitação das avaliações.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Não sei se o Ibama considera toda essa movimentação nossa. Não sei. Sinceramente, pelo que ouço e tenho acompanhado, Thomaz, não sei se vocês consideram essa manifestação de todos nós. Agora, vamos tentar fazer alguma coisa para dar uma interrompida nessas ações dos senhores. Com certeza, vamos tentar. Não tenham dúvida disso.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Diretor-Geral do DNIT, Dr. Valter Casimiro.

**O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA** - Bom, me comprometo aqui a entregar, no início da tarde, o documento pedindo o levantamento de embargo com a explicação do que são obras de manutenção, para poder deixar registrados os itens que serão objeto de obra na 319 e deixar claro que, em momento algum, o DNIT fez obras de reconstrução da rodovia. Foram exclusivamente itens de manutenção e serviços que são comuns serem feitos em todas rodovias do País. O DNIT, como responsável pela manutenção de toda a malha federal, tem já o costume, nos seus contratos, de prever esses itens de manutenção das rodovias.

Com relação à pergunta do Senador Lasier sobre o andamento das obras, o retardamento, o prolongamento dessas obras no Estado do Rio Grande do Sul, como a da segunda ponte do Guaíba, a 116, e tenho relatado isso para todos os Parlamentares, Senadores e Deputados - recebi já vários dos senhores, no meu gabinete -, informo que, em função do contingenciamento, das restrições financeiras do País, tivemos que reduzir o nível de execução dos nossos contratos de construção em torno de 45%, o que dilatou o prazo desses contratos. A redução de 45% na execução imediata por si só prevê a dilação desse prazo contratual. Então, o que seria feito em um ano será feito em, aproximadamente, dois anos, quase 50% de redução no ritmo de execução.

Hoje, o DNIT teve que priorizar as obras de manutenção, mas nem por isso deixamos também de reduzir o valor investido em manutenção, em função dessas restrições orçamentárias e financeiras. Na parte de manutenção, tivemos que reduzir o valor previsto a ser investido em aproximadamente 35%. Isso gerou uma manutenção. O que estávamos prevendo fazer com uma solução chamada Crema tivemos que fazer com uma obra de manutenção. Não é uma manutenção mais estruturada. É uma manutenção mais simples de uma rodovia para que ela tenha condições de trafegabilidade. Ela não ficará cheia de buracos, mas também não será recomposta toda capa do pavimento.

Por isso, Senador, essa dilatação dos prazos nos contratos.

Sabemos também que existem algumas empresas com dificuldades financeiras, o que acaba reduzindo o ritmo de execução dos contratos, fazendo com que as obras fiquem mais lentas.

Era isso. Coloco o DNIT à disposição dos Srs. Senadores. Da mesma forma como falei aqui na sabatina, o gabinete da Diretoria e toda a Diretoria do DNIT estão à disposição para esclarecimento dos Srs. Senadores e Deputados. No que for preciso, me coloco à disposição. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de conceder a palavra aos demais convidados, queria comunicar que chegaram à mesa 64 perguntas feitas por telespectadores.

Confesso que gostaria que essas perguntas fossem respondidas, mas não agora, porque não há tempo. Não há como viabilizar isso.

Queria apenas registrar os nomes das pessoas: Pedro Fernandes, do Amazonas; Luis Américo, aqui mesmo do Distrito Federal; Rodrigo Carvalho de Oliveira, de São Paulo. Pedro Fernandes foi quase um recordista aqui; Rodrigo, também - houve uma disputa aqui. Cristiane Costa, que perguntou de Goiás; Marco Aurélio Lessa Villela, do Distrito Federal, este foi o recordista mesmo.

Duilson Pantoja Melo, de Rondônia; Pedro Cruz, do Rio Grande do Norte, conterrâneo e solidário; Robson de Carvalho Almeida, do Amazonas; César de Oliveira Silva, da Bahia.

Mobilizou o Brasil.

São esses, então.

Vamos entregá-las a cada um dos convidados, mas as perguntas são dirigidas principalmente ao Ibama, na sua grande maioria, ao DNIT e à Funai. Mas, se os representantes das outras entidades quiserem também ter o devido acesso às perguntas, será um prazer passá-las para eles também.

Concedo a palavra, para as suas considerações finais, ao Sr. Saleh Hameded, Diretor da Representação em Brasília da Federação das Indústrias do Amazonas (Fieam).

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não.

**A SRª VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Antes de o Dr. Saleh falar, quero pedir desculpas, pois já chegamos às considerações finais. Eu também tenho de acompanhar a outra audiência pública, que trata do seguro-defeso, e está acontecendo na Câmara dos Deputados. Para nós, do Amazonas, é muito importante. Nunca vi manifestação pública no interior do Estado, em Municípios pequenos, como estamos vendo agora.

Mas agradeço a presença dos convidados e muitíssimo a V. Exª, Senador, que contribuiu demais. Tenho certeza de que, a partir desta audiência, vamos resolver o mais rapidamente possível esse problema. E, ao Senador Acir também, pelo empenho.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Confesso que contribuí com uma certa chantagem emocional. (*Risos.*)

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Senador Garibaldi, se possível, eu gostaria, mesmo que sucintamente, que V. Exª permitisse depois que o Dr. Artur Mendes respondesse sobre as duas questões da Funai.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pois não. Desculpe, Senador.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Com a palavra, o Dr. Artur Mendes.

Eu queria fazer aqui três pequenas intervenções: uma delas, respondendo ao Senador Lasier, e as outras duas, um esclarecimento à Senadora Grazziotin e um comentário sobre a fala do Senador Telmário Mota. Infelizmente, ambos não se encontram aqui, mas é importante fazer este registro.

Com relação às questões levantadas pelo Senador Lasier, de fato houve essa tragédia nas margens da BR-386. A Funai já havia se manifestado favoravelmente à continuidade da obra em agosto, manifestação feita ao Ibama, como previsto na norma do licenciamento. Essa manifestação já serviu para que o Ibama autorizasse a continuidade das obras. No nosso entendimento, a tragédia, a qual lamentamos muito, assim como V. Ex<sup>a</sup> e todo o Estado, não guarda relação com a obra em si. Não vemos como esse fato possa interferir no processo.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Com sua licença, Dr. Artur. A Funai teria alguém que fosse lá tentar acalmar, porque anteontem, na segunda-feira, depois da tragédia, os índios bloquearam aquela importantíssima rodovia até meia tarde, e provocaram um gigantesco engarrafamento. E um líder dos índios disse que lá não sai mais estrada. Ora, claro que disse isso no calor da emoção.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Claro.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Agora, é importante. Eles poderão, com o trauma que vivem, continuar criando essa dificuldade. Então, é preciso uma mediação; é preciso alguém da Funai que vá lá fazer uma reunião com eles, tentar achar uma composição.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Nós temos a nossa coordenação regional no Estado, temos nosso pessoal que irá ou já está fazendo essa mediação. Então, não estamos ausentes. Sabemos do trauma que isso provocou, com morte de crianças. Estavam na beira de uma estrada, esperando uma condução escolar para ir para a escola. Então, precisamos entender também a revolta da comunidade.

Agora, esse fato em si não tem relação com o licenciamento. É algo a se lamentar profundamente, devendo-se buscar inclusive uma segurança maior para essas crianças que estão vivendo ali e que, de certa forma, correm esse risco, ao se exporem ali na beira da estrada, mas obviamente é um caso à parte. Ou seja, não é algo que vá afetar o prosseguimento da obra.

Com relação à BR-290, estamos já finalizando, estamos na fase conclusiva da análise, dentro do prazo previsto também na norma, que é de 60 dias, para análise do plano básico ambiental. Então, concluído ou antes mesmo de concluído esse prazo, vamos nos manifestar ao Ibama da mesma forma como foi feito na 386. Certo? Então, em breve teremos essa manifestação também para a 290.

Não sei se fui claro.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - O prazo era de 60 dias. Está terminando?

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Não, ele começou há poucos dias, quando recebemos. Então, acredito que, até final de novembro, ou alguma coisa assim, teremos essa manifestação.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Perfeito.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Com relação ao que foi dito pela Senadora Grazziotin, quero esclarecer que não houve inclusão de novas terras nesse processo por parte da Funai - no processo da 319, aqui no caso. Houve, sim, em função de uma nova norma que estabeleceu distâncias mínimas para que as terras indígenas fossem consideradas, a redução de treze para cinco terras indígenas. Não houve inclusão de nenhuma terra. Esse é um esclarecimento que eu queria fazer, Senador.

E o terceiro ponto, que não posso deixar de passar, é para lamentar profundamente as palavras do Senador Telmário Mota - profundamente -, porque ele mostrou desconhecer por completo o que está acontecendo ali na divisa do Estado de Roraima com o Amazonas na terra indígena waimiri-atroari. Não existe ONG atuando ali. A Funai mantém um convênio com a Eletronorte em função dos impactos da Hidrelétrica de Balbina há exatos 27 anos.

Quem gerencia e executa esse convênio é a Funai; é um servidor da Funai. A pessoa a que ele se referiu, o Carvalho, é um servidor da Funai que, no caso, já se aposentou, mas é contratado pela própria Eletronorte como consultor e atua dentro do processo a pedido dos próprios índios. É uma pessoa que tem um histórico absolutamente reto e correto em relação à questão indígena. Jamais foi levantada uma falha sequer na sua trajetória como servidor público.

E ser chamado aqui de parasita, o senhor me desculpe, é uma ofensa gravíssima e uma injustiça, que eu não posso deixar passar, com o meu colega, com quem convivo há 27 anos. Acompanho há 27 anos, como membro do Conselho Consultivo desse programa por parte da Funai, esses trabalhos que são desenvolvidos nessa terra indígena.

Então, queria lamentar profundamente as palavras do Senador Telmário Mota. Lamento que ele não esteja presente, mas, se estivesse presente, eu faria a mesma intervenção aqui.

Muito obrigado.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Sr. Presidente, pela ordem.

Infelizmente, o Telmário não está presente. Só para pontuar: ele deve ter os seus motivos para ter dito o que disse.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Ele tem os seus motivos. Os motivos dele...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Não sei quais são. Como ele não está presente, eu não vou...

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Os motivos dele são boatos...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Eu gostaria que se respeitasse a ausência dele.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - ...denúncias anônimas, fatos que jamais foram comprovados e denúncias que sequer têm um autor. Ele está repercutindo aqui dentro do Senado, nesta que é uma Casa respeitável obviamente, denúncias sem autor, denúncias que circulam pela internet e que não têm absolutamente nenhuma relação com a realidade.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Bom, agora o senhor concluiu que há denúncia.

Se há denúncia, ele trouxe denúncia para cá.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Ele trouxe a denúncia, de forma...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Ele está baseado em uma denúncia feita a ele. Não é aleatória.

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - ...de uma forma totalmente irresponsável, porque essas denúncias sequer têm autor.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Concluiu?

**O SR. ARTUR NOBRE MENDES** - Concluí. E agradeço muito, Senador, a sua mediação, feita de forma extremamente sábia e ponderada.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço.

Agora, concedo a palavra ao Sr. Alan Gurgel do Amaral, pedindo desculpas à Sr<sup>a</sup> Elizete que, se quiser, acredito que o Sr. Alan não fará nenhuma objeção a que ela possa manifestar-se de imediato.

**O SR. ALAN GURGEL DO AMARAL** (*Fora do microfone.*) - Com certeza.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Estou deixando sempre a senhora por último e posso ser acusado de discriminação.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Então, vamos ouvir o Sr. Alan. (*Risos.*)

**O SR. ALAN GURGEL DO AMARAL** - Ainda bem. Sempre bom ter esses momentos de descontração, que nos levam a ficar mais leves, porque este tema é bastante pesado, pois entendemos que envolve mais uma parte política, de que comecei falando.

É um problema DNIT/DER. Ora, o DNIT não sabia que podia pedir suspensão do embargo? O Ibama não podia avisar o DNIT que ele podia pedir a suspensão do embargo? Todos precisamos dessa obra. Todos precisamos dessa estrada.

Poxa vida, são coisas tão simples, mas ninguém conversa. Coisas tão fáceis de serem resolvidas, talvez, mas nós, que precisamos, não estamos sendo aquinhoados com a solução.

Então, pedimos, senhores, que encontrem uma solução pelo amor de Deus! Os nossos Estados e a Região Norte precisam da BR-319. E faça mais uma vez o apelo: vamos nos entender. Que a BR-319 saia e que possa ser utilizada pelos cidadãos brasileiros.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço e concedo a palavra à Srª Elizete Lionel.

**A SRª ELIZETE LIONEL** - Obrigada, Senador.

Bom, diante de tudo o que foi feito e pedido aqui, apelos louváveis, lógico, eu só tenho a pedir uma coisa: clemência. Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Todos já se manifestaram? (*Pausa.*)

Não. O nosso último convidado para suas considerações é o Sr. Saleh, Diretor da Representação em Brasília da Federação das Indústrias do Amazonas (Fieam).

**O SR. SALEH HAMDED** - Obrigado, Presidente. Serei breve nas considerações finais, só para ressaltar que não existe nenhum modelo de produção que não necessite de um escoamento adequado da sua produção. Essa política de isolamento de fato existe - nós a percebemos ao longo dos anos - e tem por motivação a questão de preservação da floresta. Entendemos que, se o modelo Zona Franca de Manaus naufragar, essa pressão, para a floresta, pode ser muito maior. Talvez estejamos fazendo um erro histórico com relação à questão ambiental naquela região. A população que ali habita não só preserva, mas ela abre mão da inserção social que o resto do País tem.

Então, é preciso realmente refletir sobre todos esses aspectos, porque o modelo Zona Franca de Manaus, repito, é o único modelo de desenvolvimento socioeconômico que existe na região. Sem ele, muito provavelmente, a pressão pela floresta é inevitável.

Era isso.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes de encerrar esta audiência pública, eu queria agradecer aos autores do requerimento, que aqui estão sendo representados pelo Senador Acir, já que os outros dois, o Senador Valdir Raupp e a Senadora Vanessa Grazziotin, tiveram de se retirar. Justificaram a ausência momentâneas.

Acredito tenha sido uma das audiências públicas mais produtivas que já tivemos aqui, pela saída oferecida, pela conclusão, que teve certo pragmatismo, porque as audiências públicas são realmente muito movimentadas e oferecem a esta Casa uma oportunidade de debater grandes questões, sejam de natureza nacional, sejam de natureza regional. No entanto, quando se termina uma audiência, há sempre uma ânsia de termos uma conclusão de ordem mais prática.

Hoje, tivemos aqui essa possibilidade pela participação de todos, mas eu queria realmente destacar a participação daquele que foi alvo das maiores indagações e comentários e até da minha chantagem emocional, no bom sentido. Refiro-me ao Dr. Thomaz Miazaki de Toledo. Quero agradecer a compreensão dele, a tolerância, a sensibilidade como ele encarou tudo aquilo que aconteceu nesta audiência.

Agradeço ao Dr. Artur Mendes, Diretor da Funai, também pela sua sensibilidade; ao Alan Gurgel do Amaral por suas colocações, muito valiosas; ao Saleh Hamed, pelas preocupações aqui colocadas.

Agradeço - desculpe a intimidade - à Srª Elizete pela sua participação, pela sua sensibilidade.

Vou declarar encerrada esta audiência pública, agradecendo aos Senadores, inclusive ao Senador Lasier, que trouxe aqui a contribuição do Rio Grande do Sul.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Teremos votação de requerimentos, Sr. Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Teremos, sim. Foi bem lembrado aqui.

Há dois requerimentos extrapauta, de autoria dos Senadores Wellington Fagundes e Acir Gurgacz.

## ITEM 1

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 71, de 2015

- Não terminativo -

*Nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e dos arts. 90, inciso II, 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro, em aditamento ao RQI 53/2015, desta Comissão, para que seja estendido o convite para participar da audiência pública pretendida o Senhor Edgar Ferreira de Sousa, Presidente da Federação Nacional dos Taxistas e Transportadores Autônomos de Passageiros (FENCAVIR) e Presidente da Seção de Autônomos da Confederação Nacional do Transporte (CNT).*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes e outros

**Relatoria:**

**Relatório:**

**Observações:**

Trata-se de uma audiência, desculpem, para tratar da questão do Uber.

Passamos ao outro requerimento, também de autoria dos Senadores Wellington Fagundes e Acir Gurgacz.

## ITEM 2

### REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 72, de 2015

- Não terminativo -

*Requeremos, nos termos do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), em aditamento aos RQI nos 54 e 67, de 2015, seja a audiência pública - aprovada para discutir a conjuntura das obras rodoviárias sob concessão - realizada em duas reuniões: a primeira com as empresas vencedoras da concessão rodoviária da 3ª Etapa - Rota do Oeste; Concebra; Via 40; MGO; e MSVia -; a segunda com as entidades ligadas ao processo de concessão - Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG); Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR); Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Para tanto, incluímos como debatedores os senhores: Odenir Sanchez, da Concebra; Túlio Ab Saber, da Via 40; Helvécio Soares, da MGO; e Maurício Negrão, da MSVIA.*

**Autoria:** Senador Wellington Fagundes e outros

**Relatoria:**

**Relatório:**

**Observações:**

Antes de submetê-lo à votação, houve uma omissão da minha parte e não quero deixar que ela se patenteie.

Refiro-me à participação do Diretor do DNIT, o Sr. Valter Casimiro Silveira, que mostrou, igualmente aos demais convidados, sua grande sensibilidade quanto às questões colocadas.

Terminou por coroar esta audiência, com a solicitação que será feita ao Ibama...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO. *Fora do microfone.*) - Deu casamento...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - No meio deles dois, fiquei certo de que poderia, afinal de contas, realizar este casamento, mas ele vai ser realizado. Não tenha dúvida. E eu serei, pelo menos, convidado. Serei o padrinho.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - É, só está faltando a certidão.

Mas eu quero, sem mais delongas, cumprimentar todos os presentes e agradecer-lhes pela paciência, convocando nova reunião desta Comissão para a próxima quarta-feira, dia 28 de outubro.

Mas eu quero, sem mais delongas, cumprimentar todos os presentes e agradecer-lhes pela paciência, convocando nova reunião desta Comissão para a próxima quarta-feira, dia 28 de outubro.

Está encerrada a reunião.

*(Iniciada às 8 horas e 36 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 6 minutos.)*