



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

REUNIÃO

30/03/2016 - 7ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Declaro aberta a 7ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa ordinária da atual Legislatura.

Esta reunião tem como escopo realizar audiência pública interativa para debater a reconstrução da BR-319, trecho Porto Velho (RO) a Manaus (AM), atendendo a requerimento das Senadoras Vanessa Grazziotin e Sandra Braga, e ainda dos Senadores Acir Gurgacz, Gladson Cameli e Fernando Bezerra Coelho.

Teremos ainda deliberação de requerimentos e apreciação de um projeto.

Antes de conceder a palavra, antes até de convidar para compor a Mesa os nossos convidados para a audiência pública de hoje, gostaria de comunicar aos presentes que esta Comissão recebeu ontem o Ofício nº 108, do Parlamento Amazônico, que congrega todos os Deputados Estaduais dos nove Estados da Amazônia. Esse documento está assinado pelo Deputado Estadual Sinésio Campos, Líder do PT do Amazonas. Na correspondência, o Deputado informa que o Parlamento se reuniu no último dia 23 para debater o assunto da presente audiência. Os Deputados ressaltaram o seguinte:

1. A importância da imediata revitalização da BR-319 para a Amazônia e para os Estados do Amazonas, Rondônia e Roraima, uma vez que a falta da rodovia prejudica o crescimento econômico.
2. Um dos principais trechos em foco é o "trecho do meio", entre o km 250 e o km 655.
3. A recuperação da BR promoveria uma interligação estratégica, facilitando a mobilidade e o fortalecimento da economia regional, especialmente quando se fala da Zona Franca de Manaus.
4. A recuperação da BR contribuirá para a fiscalização e o combate à grilagem de terras.

Este documento ficará à disposição das Sr^{as} Senadoras e dos Srs. Senadores desta Comissão.

Informo ainda que esta audiência será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tiverem interesse em participar com comentários ou perguntas poderão fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania e também do Alô Senado.

Esta parte da reunião destina-se à realização de audiência pública. Sendo assim, eu convido para compor a Mesa o General Castro Neves, Comandante da 17ª Brigada de Infantaria de Selva.

Convido o Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Outra convidada da Comissão é a Dr^a Marilene Ramos, Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Retifico: General Costa Neves. Eu peço desculpa ao General, mas a culpa é do universitário. (*Risos.*)

Agradecendo pelo atendimento ao convite desta Comissão, vamos ter agora a satisfação de ouvir os nossos convidados para esta audiência pública. Eu convidaria, então...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Pela ordem, Presidente, se V. Ex^a me permite.

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

Com a palavra o Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Gostaria somente de agradecer a presença dos nossos convidados. É uma audiência pública importante. Nós já tivemos, por várias vezes, reuniões tanto no Ibama, quanto no DNIT, e também no Exército Brasileiro, para discutir e debater este tema tão importante que é a BR-319.

E quero aqui testemunhar a boa vontade do DNIT, em executar a obra, e também a boa vontade do Ibama, em ajudar para que nós tenhamos o licenciamento para a reconstrução da BR, não somente para a abertura. Isso porque o ponto alto, General, da nossa BR-319 é vê-la com trânsito normal, porque hoje ela já está reaberta, tem passagem normal, mas não com segurança, não com a qualidade que nós queremos. E o grande debate hoje aqui é exatamente quanto a este aspecto: que tipo de BR, que tipo de estrada nós queremos para a ligação entre Porto Velho e Manaus?

Eu dizia há pouco, através da Rádio Senado, Presidente, que nós saímos lá da ponta da Argentina, e nós podemos chegar até o Caribe por estrada. E o único pedaço sem asfalto é exatamente o trecho "meião". Não sei quantos quilômetros, mas são mais de 7 mil km, saindo lá da ponta da Venezuela, que é talvez Puerto La Cruz, que é entrada para o Caribe, chegando à outra ponta, lá na Argentina, devem ser de 7 a 8 mil km, e o único pedaço em que nós não temos asfalto, Senador Cameli, é exatamente nesse trecho do "meião".

E há uma expectativa enorme do mundo inteiro... As pessoas querem conhecer a Amazônia, mas por estrada, através da BR-319, que é o coração da Amazônia.

Então, agradeço a presença dos senhores e da nossa Presidente do Ibama aqui, e também agradeço o engajamento de todos para que a gente tenha não apenas a reabertura do que já ocorreu, em função de uma diligência que nós fizemos todos aqui do Senado, mas a reconstrução desta BR tão importante para nós brasileiros e, principalmente, para nós do Estado de Rondônia.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. GLADSON CAMELI (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AC) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Gladson Cameli.

O SR. GLADSON CAMELI (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AC) - Como o Acre é muito ligado a Rondônia e ao Amazonas, eu não poderia deixar de entrar no embalo do Senador Acir. E faço as palavras do Senador as minhas também.

O Acre hoje, a Região Norte, tem dois grandes gargalos, que é a ponte sobre o Rio Madeira... E, agora há pouco, eu estava comentando com o Valter sobre a execução da obra, que, com todo o andamento, tira o Acre do isolamento, tendo em vista que temos uma estrada para o Pacífico também. Você pode sair da Argentina, ir até Lima, no Peru, pela Estrada do Pacífico.

E o que falta para interligar também? A conclusão da BR-319. Tendo em vista que há o impasse... Se a Presidente do Ibama me permite, eu escutei isso recentemente lá no Amazonas, há esse impasse quanto a saber de quem é a responsabilidade do impacto ambiental, se é do instituto federal, que é o Ibama, ou se é do local.

Mas o que eu queria pedir às autoridades competentes? Essa BR já foi feita, Sr. Presidente. Qual é o impacto ambiental que a BR-319 vai causar se ela já está aberta? Não vai haver mais desmatamento, porque não há.

E o Ministro dos Transportes já foi à região de Manaus, na região do Amazonas, e essa BR nunca saiu. Por que isso? Qual é o interesse que se tem em não sair essa BR? Tendo em vista que, quando se fala em Amazônia, se fala em preservação, mas estão se esquecendo de 30 milhões de amazônidas que lá residem. E eu não posso me conformar com uma situação dessa.

Faço um apelo, Valter. O que aconteceu com a BR-319, não vamos deixar acontecer com a BR-364, sentido Sena Madureira a Cruzeiro do Sul, porque, se nós cruzarmos os braços, daqui a dez anos, vou estar aqui lutando para que consigamos uma licença e os trabalhos possam retornar novamente na BR-364, que está indo no mesmo caminho da 319, no sentido Sena Madureira a Cruzeiro do Sul. E a BR-319 não é do Amazonas; ela é importante para o Estado de Roraima, do Amazonas, de Rondônia, do Acre, para toda a Região Norte e para o País também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço a V. Ex^a e concedo a palavra ao Sr. General Costa Neves, Comandante da 17^a Brigada de Infantaria de Selva.

O SR. RICARDO AUGUSTO FERREIRA COSTA NEVES - Exmo Sr. Senador Garibaldi Alves Filho, Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura, cumprimentando cordialmente V. Ex^a, cumprimento todos os Senadores aqui presentes; Dr^a Marilene, Presidente do Ibama; Dr. Valter, Diretor-Geral do DNIT, cumprimentando-os cordialmente, cumprimento todos os presentes.

Gostaria de iniciar esta minha participação, traduzindo e transmitindo a alegria e a satisfação de poder estar aqui com V. Ex^a, Presidente, para pensar a Amazônia. É uma oportunidade ímpar de nós pensarmos a Amazônia, de nós delimitarmos cenários futuros e delineararmos políticas estratégicas para todos nós, amazônidas.

Venho representando o General de Exército Theophilo, que é o Comandante Militar da Amazônia, que gostaria muito de estar presente aqui, Senador, mas, em função de um compromisso previamente agendado no Chile, ele está hoje em conversas com o Exército chileno.

Eu começo essa minha intervenção com uma foto que é característica da área da minha Brigada, que é o Forte Príncipe da Beira. É um monumento da humanidade, construído dentro do contexto da assinatura do Tratado de Madri, tão importante para a incorporação da Amazônia e para nós, brasileiros. Logicamente que isso toca, em especial, o Senador Acir, porque relembra tanto o nosso querido Estado de Rondônia.

As tropas que eu comando enquadram o Acre todo, Rondônia toda e o sul do Amazonas. Então, é em função da abrangência da minha área que o General Theophilo pediu para que eu estivesse nesta audiência.

A Amazônia é uma área a ser conservada e uma área conservada com grande vazio demográfico, ainda de difícil acesso, remota, distante dos centros de poder de decisão do nosso País, com uma infraestrutura precária, que dificulta a nossa circulação e a circulação de riquezas da nossa área. E, logicamente, quando falamos de Amazônia, estamos falando de uma grande diversidade de condições e de respostas aos desafios. Podemos dizer que temos várias amazônias dentro da nossa Amazônia.

Com essa área que é tão relevante para a nossa Nação, nós não temos dúvida de que a Amazônia traz em si, dentro das suas potencialidades, respostas para alguns dos grandes problemas da humanidade: água, energia renovável, economia verde, biodiversidade, sustentabilidade. Isso é a realidade da nossa Amazônia.

Eu queria trazer também a ideia da Pan-Amazônia, que vai além das fronteiras do Brasil e enquadra uma área de nove nacionalidades, aliás, ela é um banco genético impressionante do Planeta. E por que estou puxando isso aqui? Manaus é o epicentro dessa grande região pan-amazônica. Então, a importância estratégica de Manaus para o nosso Brasil e para a Pan-Amazônia é muito grande, mas, para que essa importância geopolítica se consolide, nós precisamos que esse centro esteja ligado ao centro do Brasil.

Logicamente, já começo a entrar no tema e no assunto que nos traz aqui.

Então, essa ligação da BR-319 já nos permite falar nessa integração do epicentro da Pan-Amazônica com os centros de poder, com centros de produção do nosso País.

Além disso, ela tem ainda as outras vertentes que buscam tanto o Atlântico, o Caribe, como, com outros projetos mais a oeste, para o Atlântico, ou mais para o sudoeste, buscam esses corredores bioceânicos. Então, a importância dessa BR-319 nós poderíamos colocar dentro desse contexto de corredores bioceânicos.

Eu já vi uma apresentação do Senador Acir em que ele coloca números a todas essas iniciativas, o quanto isso traz de possibilidades para o nosso Brasil e para a nossa Amazônia.

Nesse conceito, a BR-319 é uma parte desse conjunto maior.

Então, a realidade é que precisamos ainda conhecer a nossa Amazônia, para que possamos integrá-la, para que possamos desenvolvê-la e para que possamos defendê-la a Amazônia, como é o caso da minha atividade profissional.

Então, vemos como é uma necessidade premente conhecer, integrar, para que possamos desenvolver e para que possamos defender de toda sorte de interesses diversos do nosso.

A integração - assim como fizeram os nossos antepassados, desde da Época Pombalina, depois de 1750, com a assinatura do Tratado de Madrid e a incorporação desse patrimônio ao nosso País - hoje ainda se faz necessária. Mais ainda: todos nós que moramos e que nos apaixonamos por aquela área temos uma certa indignação, porque vemos uma área tão rica, com um potencial enorme, mas temos parte de nossos brasileiros ainda em condições não aceitáveis.

Estamos falando de conceitos como integração, desenvolvimento e sustentabilidade. São conceitos indissociáveis, têm que caminhar sempre passo a passo.

A integração dessa região, especificamente por onde passa a BR-319, ao nosso Brasil traz um choque de realidades. Até trouxe aqui essa ideia que Samuel Huntington traz: todas as vezes em que temos o encontro de realidades diversas, temos uma área cinzenta, onde acontece muita instabilidade. Até reforçando, existe um francês, o Ruffin, que é da teoria de "limes", que é basicamente a mesma coisa: quando as realidades diversas se juntam, temos a possibilidade de conflitos.

Para nós, da Amazônia, esses conflitos vêm disfarçados das mais diversas matizes - aí estão algumas delas -, e isso impõe a necessidade da presença cada vez mais crescente e eficiente do Estado brasileiro, para que garantamos a integração, o desenvolvimento e a sustentabilidade.

Para nós, do Exército Brasileiro, a Amazônia é uma área prioritária de atuação. A diretriz do General Villas Bôas deixa isto mais do que claro: a importância dessa área para o Exército Brasileiro. É por isso que o Exército tem desenvolvido um projeto de vigilância das nossas fronteiras, mas uma vigilância com outro formato, uma vigilância baseada em sensores, baseada em tecnologia. É um projeto de caráter dual, porque ele não serve somente a nós, militares, mas a todas as agências municipais, estaduais e federais, para utilização de tecnologia da informação.

No CMA, em Manaus, temos uma grande concentração de tropas. Nesse contexto do Sisfron, que é usar tecnologia, sensores, para detectarmos algum problema na fronteira e imediatamente termos a condição de intervir tempestivamente, a possibilidade de deslocarmos tropa de Manaus para Porto Velho e, de lá, para toda a nossa fronteira, indiscutivelmente, é um fator que contribui sobremaneira para o cumprimento da missão das nossas tropas federais, ou seja, nós temos fronteiras cada vez mais seguras.

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO AUGUSTO FERREIRA COSTA NEVES - Além desse aspecto de presença de tropa na fronteira, eu ainda ressalto o fluxo logístico para as nossas tropas que estão ali localizadas.

Eu recebo material do Centro-Sul, do Rio de Janeiro, São Paulo, da Base de Apoio Logístico do Exército, que vai para Manaus. Quando chega a Porto Velho, nós colocamos em balsas, e vai para Manaus alguma coisa. Depois de Manaus, ainda há outros suprimentos que vêm também pela balsa para Porto Velho. De Porto Velho, aí então eu faço a distribuição para toda a nossa tropa que está disposta na faixa de fronteira.

Portanto, a abertura da BR-319, a consolidação, a melhoria das condições de trafegabilidade da BR-319, para nós do Exército, significa uma alternativa complementar aos modais de transporte que já temos na área e mais uma segurança de que a nossa tropa disposta na faixa de fronteira sempre estará em condições de defender o nosso Brasil.

Aqui fica bem claro como eu posso me fazer presente na ponta da linha, na faixa de fronteira, na linha de fronteira com os outros países, tendo a possibilidade de uma eficácia melhor na defesa da nossa Nação.

Em termos do Exército e o meio ambiente, o Exército tem uma Diretoria de Patrimônio Imobiliário e Meio Ambiente aqui em Brasília, cuja principal atividade é fazer a coordenação das ações ambientais com os órgãos federais, estaduais e municipais. É um corpo técnico muito qualificado em termos de preservação do meio ambiente, que atende todas as nossas demandas nas obras e nas atividades realizadas pelo Exército Brasileiro. Esta é uma preocupação constante do nosso Exército, a preservação do meio ambiente.

Nós temos, de uma maneira mais local, os grupamentos de engenharia. No caso, na nossa região, nós temos um grupamento de engenharia em Manaus, que possibilita uma resposta às nossas demandas ambientais da região da Amazônia. E agora está em estudo, pelo Exército Brasileiro, a criação dos Batalhões de Engenharia de Selva. Essas unidades poderão estar dispostas nas atividades do Exército, no terreno, para garantir que todas as demandas ambientais sejam atendidas e o impacto ambiental seja mitigado da forma adequada, para garantirmos a sustentabilidade que se requer, mesmo nas operações militares. Não temos condição de falar em emprego do Exército sem a observância às condições de preservação do meio ambiente e da sustentabilidade.

O Senador Acir conhece muito bem essa disposição, os meios de engenharia de que dispomos. O Dr. Valter, também, lógico, conhece pormenorizadamente as nossas capacidades e as nossas *expertises* na área da Amazônia, em termos de engenharia.

É muito grande para nós essa possibilidade de estarmos presentes também nas obras da BR-319. E essa rodovia, como já foi bem dito pelos dois Senadores de Rondônia e do Acre, sem dúvida alguma, favorece a integração da Amazônia ao Centro-Sul do Brasil. Ela vai nos trazer uma nova dinâmica de desenvolvimento regional e garantir a unidade nacional, tão relevante para a nossa Nação. Essa unidade, volto a dizer, que já vem sendo bravamente conquistada pelos brasileiros desde a construção do nosso querido Forte Príncipe da Beira.

Todos nós sabemos que os rios exercem uma influência muito grande na nossa Amazônia, não há dúvida disso. Como mostrei anteriormente, é pelo Rio Madeira que eu recebo o suprimento que dá a capacidade de durar na ação das minhas tropas. Mas não há como negar também que a estrada integra; o rio liga, e a estrada integra.

Então, esta ideia que nós temos da BR-319 com melhor tráfego é dentro dessas duas vertentes: de progresso, de desenvolvimento, mas também de uma vertente de sustentabilidade. E essa sustentabilidade pode e deve ser garantida pela presença do Estado brasileiro nessa área. A própria estrada já é um caminho que favorece a presença de todas essas agências e de outras, e eu só coloquei aqui nessa transparência alguns dos entes que podem se fazer presentes naquela área da BR-319, para garantir a presença do Estado e trazer esse binômio completamente casado de desenvolvimento e sustentabilidade.

Eu até aqui me usei de uma declaração da Senadora Vanessa Grazziotin, há alguns dias, no *JB*, falando sobre essa possibilidade do desenvolvimento com a sustentabilidade com que nós podemos fazer da BR-319 uma rodovia modelo, com todos os desafios que isso representa. Aliás, são grandes todos os problemas que nós vivenciamos na Amazônia, tudo na Amazônia é grande, o potencial, mas também os desafios. E os desafios não podem nos calar e não podem tolher a nossa iniciativa.

E eu termino essa minha primeira intervenção com uma frase do nosso Comandante, o General Theophilo, que bem retrata o orgulho que todos nós militares temos de servir na Amazônia. Esse é o nosso grande motivador, e o nosso lema é lutar pelo seu desenvolvimento sustentável, é uma obrigação. Cada um de nós, soldados, ali dispostos trabalhamos nesses dois sentidos, com orgulho de servir à Pátria, de integrar e de tornar realidade o potencial da Amazônia, com a sustentabilidade.

E o General Theophilo termina com uma provocação a todos nós, e é o que todos nós, todos os soldados da Amazônia se perguntam diariamente: "O que eu fiz pela Amazônia? O que eu trouxe de bem para esta região e para este povo?" Então, é com essa frase que eu termino essa minha apresentação, também sempre com a mesma incitação: o que temos feito pela nossa Amazônia? E com o nosso brado, que é característico, que é o brado: "Selva! A selva no ue!"

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço ao General Costa Neves, Comandante da 17ª Brigada de Infantaria de Selva.

Tenho a satisfação de conceder a palavra à Srª Marilene Ramos, Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Com a palavra a Srª Marilene Ramos.

A SRª MARILENE RAMOS - Bom dia a todos. Bom dia, Senador Garibaldi; quero agradecer o convite para estar aqui. Bom dia, Valter, grande parceiro!

General, parabéns pela palestra, que mostrou uma visão muito ampla do Exército sobre essa questão da Amazônia. É uma verdadeira aula sobre a Amazônia de vocês que estão lá, enfrentando as questões do dia a dia.

Quero cumprimentar todos os presentes na pessoa do Senador Acir Gurgacz, com quem eu tenho tido muitas conversas nos últimos meses, por conta de resolver, buscar dar um encaminhamento adequado a essa questão da BR-319.

Bom, sobre a questão da BR-319, primeiro, quero dar uma boa notícia. Eu estive ontem, pessoalmente, em Manaus, com o Governador, com o Ipaam, a Secretaria de Meio Ambiente, para justamente esclarecer, de vez, a posição de cada órgão com relação à questão do licenciamento das obras de manutenção da rodovia. Houve uma ação do Ministério Público, ainda no ano passado, que fez com que o Governo do Amazonas, o Ipaam, entendesse que não tinha competência para fazer esse licenciamento.

Mas eu e Valter - o Valter interveio diversas vezes, os próprios Senadores que têm discutido essa questão se envolveram e se criou esse impasse -, o que nós fizemos no Ibama foi invocar um princípio de que, se o órgão estadual não agir, o órgão federal pode agir de forma complementar. Com isso, nós retomamos o processo de licenciamento das obras de manutenção para o Ibama e, com um entendimento com o DNIT, as informações foram passadas, foi feito um pedido ao Ibama, e, com isso, nós reiniciamos o processo de licenciamento.

Ontem, fiquei pasma quando cheguei porque ainda havia uma demanda por informações que não estavam completas no processo que estava no Ibama, e os técnicos, os analistas já haviam feito a vistoria, até durante a Semana Santa, para viabilizar a emissão dessas licenças rapidamente. Mas, enfim, na presença do Governador, liguei para o seu superintendente e resolvemos tudo.

Ontem, à tarde, eu recebi a informação, quando cheguei de volta a Brasília, de que o processo estava completo e que a licença sairá. Nos próximos dias, nós teremos a licença...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Já temos licença então, Presidente?

A SRª MARILENE RAMOS - Não temos hoje, ainda, porque só ontem, no final da tarde, o processo ficou completo, mas a garantia é de que, até sexta-feira, a gente tenha licença dentro daqueles parâmetros que foram acertados. (*Palmas.*)

Eu tinha certeza de que vocês iam ficar muito felizes, mas só por isso já valeu a pena a viagem a Manaus, para retirar e resolver esse problema.

Bom, dito isso, nós temos de passar para outra questão. Qual é a BR-319 que nós queremos; qual é a que nós precisamos; qual é a que, de fato, exerce, pode fazer o papel que se espera, de permitir essa integração, mas, ao mesmo tempo, integrar-se àquela situação complexa que nós temos ali. Ali, é o "meião" - esse trecho da BR-319 que, hoje, está ainda em processo de licenciamento é o chamado "meião" -, é uma zona muito preservada, cercada por unidades de conservação, terras indígenas, um ecossistema extremamente frágil, e, por isso, nós não podemos fazer uma estrada qualquer.

Então, desde que começamos esse debate, nós trouxemos esse exemplo das estradas parques, que foi uma experiência que nós tivemos no Rio de Janeiro. Havia um impasse no Rio de Janeiro com a questão de pavimentação de estradas que cortam unidades, até parques nacionais. Então nos saímos para essa solução numa escala de Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro representa 10% do Brasil; as estradas parques do Rio de Janeiro devem representar 10% da BR-319. Lá, nós chegamos a fazer um decreto estadual que normatiza o que é uma estrada parque, que atributos ela tem.

Nós trouxemos isso para discussão, e há também sempre a discussão: a BR-319 passa paralelamente a uma hidrovia. Aliás, eu estou falando e não mostrei o famoso "meião", que são esses 400km que estão ali em vermelho, que é o trecho que está dependendo de um licenciamento, que, por sua vez, depende de um estudo de impacto ambiental abrangente para se definir qual a estrada que nós vamos ter nesse trecho.

Aí é só para vermos a complexidade da situação. Nós temos, em roxo, terras indígenas; em verde, são unidades de conservação; algumas delas são unidades de conservação de uso sustentável, ou seja, são reservas extrativistas, o que pressupõe, em havendo a reserva extrativista, a retirada até de madeira de forma seletiva e sustentável. Então, há a necessidade de transportar também esses produtos, mas, ao mesmo tempo, essas unidades de conservação e as próprias terras indígenas ainda precisam ser melhor estruturadas para garantir essa proteção.

Quando eu ouço, General, a sua palestra, e isso foi comentado ontem pelo Governador lá em Manaus, eu entendo a disposição do Exército em integrar esforços para a proteção dessa região. Eu acho que isso faz parte desse processo, que não somos nós, o Ibama, que pedimos, mas toda a sociedade, preocupada com que surja aí um novo arco do desmatamento exatamente no coração da Amazônia. O Brasil vai precisar estabelecer condições que garantam que isso não vá acontecer. É uma área em que, se não tivermos esse cuidado, é impossível avançarmos com qualquer licenciamento.

Eu fico muito feliz de ouvir o interesse e a disposição do Exército, que eu acho que é a força que, de fato, pode dar essa garantia para nós.

Temos também a questão dos assentamentos.

Desculpem-me.

Aqui é a posição da rodovia em relação à hidrovia do Madeira, que vemos que é exatamente paralela.

O que estamos buscando também é - está faltando, agora veio o resto da apresentação - a questão dos assentamentos.

Aí sim, a questão da hidrovia e da estrada, que são paralelas. Então, precisamos ver de que forma a hidrovia e a estrada também convivem, também se complementam, o que tem que passar pela hidrovia e o que tem que passar pela estrada.

O processo de licenciamento, que é muito criticado, realmente é um processo difícil, conturbado. Ele se inicia lá em 2005, aliás, começa em 2005, há um início de recuperação da estrada que já estava degradada; em 2007, é feito um pedido; em 2005, há uma interdição das obras, por não estarem licenciadas, e estavam acontecendo soterramento de igarapés, de áreas sensíveis, retirada de material em áreas de preservação, enfim, uma série de ações que fizeram com que houvesse a interdição.

Foi assinado um TAC, na época, entre o DNIT e o Ibama, em que o DNIT se comprometeu a fazer o estudo de impacto ambiental justamente para esse trecho, chamado "meião". O estudo de impacto ambiental apresentado em 2008 foi considerado incompleto, não atendeu. Houve reapresentações em 2009, mas o estudo de impacto ambiental não foi aprovado pelo Ibama. Agora, em 2013, houve um reinício de entendimentos, de tratativas entre o DNIT e o Ibama, em que foi emitido um novo termo de referência para o estudo de impacto ambiental. Neste momento, ainda o DNIT está trabalhando na elaboração nesse estudo de impacto ambiental.

Com o reinício das obras de manutenção, que inicialmente tiveram licenciamento pelo Ipaam, surgiu a questão de, de novo, haver obras que não estavam de acordo com o TAC que tinha sido assinado lá em 2008, e houve uma nova interdição. Agora, com esse licenciamento e uma revisão do TAC, vai ser possível o reinício das obras agora, ainda no primeiro semestre.

Ao mesmo tempo, estamos conversando com o DNIT sobre a necessidade de alteração do projeto, de um estudo mais abrangente, em que possamos definir quais são, para os modais de transporte que temos, as características que eles têm que ter, quais os atributos que têm que ter para conviver com essa situação complexa.

Aí é a questão das fragilidades.

Uma questão que nós temos que ver é que, na verdade, essa estrada atravessa a região do meio, essa região do interflúvio dos Rios Madeira e Purus. A ocupação, tanto no Rio Madeira quanto no Rio Purus, vai ao longo do rio. Então, há como que uma pressão que vem do rio para o meio. Se nós tivermos essa estrada no meio da região, estabelecendo nova frente de

avanço, isso poderá trazer um comprometimento muito sério à preservação daquela região. Temos problema de situação fundiária, ameaças e a questão do novo eixo do desmatamento, com o comprometimento dessa sustentabilidade.

Aí é um exemplo que mostra que esse fator de risco não é desprezível. Ele é um fator de risco grave. E aí até o Senador Gladson - acho que saiu agora - comentou que não haverá mais desmatamento. Não é o que os dados indicam. Vocês verão aí que em azul era o desmatamento até 2003; depois, em laranja amarronzado, ali, é o desmatamento de 2004 a 2012, e em vermelho é o desmatamento de 2013 e 2014. Então nós vemos como, em dois anos, a área de desmatamento avançou naquela região do entroncamento da BR-319 com a Transamazônica, a BR-230. Então, nós temos um fator de pressão pelo sul que, no momento que houver melhores condições de tráfego, pode avançar. Ali nós temos que segurar esse desmatamento.

Nós continuamos perdendo floresta. No ano passado, nós tivemos 5.800km² de floresta perdidos de novo, um aumento em relação ao ano anterior, que tinha sido de 5.000km². E continuamos tendo pressão, continuamos perdendo. É realmente algo sério com que temos que nos preocupar.

Nós mostramos aí, em detalhe, como esse desmatamento avança ao longo da rodovia, o chamado efeito espinha de peixe.

Fala-se tanto em ferrovia. Não sabemos se isso é algo possível para uma região como essa. Mas já é uma solução de transporte indicada para outras regiões onde já se verificou, como na BR-163, um aumento expressivo do desmatamento depois do asfaltamento. Então nós temos essa dificuldade e temos que encontrar uma solução para isso.

Aí são apenas detalhes do rio, que já falei.

O que nós temos que refletir, então, no estudo de impacto ambiental? Nós temos que averiguar a viabilidade ambiental da rodovia; qual é a vulnerabilidade do ambiente; quais são os impactos ambientais previsíveis; o que é mais adequado; quais as medidas de mitigação que temos que apresentar; os custos ambientais que estarão envolvidos; os benefícios e o que nós vamos ter que encarar para garantir essa possibilidade de uma rodovia trafegável o ano todo, se isso é possível, as soluções de engenharia possíveis.

Aqui, falando em estrada parque, nós temos alguns exemplos de atributos que uma estrada parque tem que ter. Obviamente, não é um modelo que se adapte exatamente, foi tirado da literatura. Então há a questão de existirem postos de controle com monitoramento permanente de quem entra e quem sai, com que tipo de carga; a possibilidade de estruturas elevadas em regiões para garantir o fluxo hídrico de um lado ao outro da estrada - quando a estrada foi construída, na década de 70, isso foi desconsiderado -; a integração com a hidrovía e soluções até como as soluções ferroviárias; o tipo de piso, pavimento, pavimentos que induzam velocidades de tráfegos mais lentas; soluções de passagem de fauna, soluções com passagem de fauna elevada, passagem subterrânea, que nós temos que garantir; soluções de drenagem que não propiciem processos erosivos, que vão assorear os igarapés, as vias, os recursos hídricos. Enfim, são soluções que têm que ser pensadas e incorporadas ao projeto da rodovia.

O projeto apresentado ao Ibama é um projeto de pavimentação de uma rodovia sob os moldes tradicionais, sem nenhum desses atributos. Este tipo de projeto não responde aos desafios que nós temos naquela região, não responde aos impactos ambientais esperados para essa rodovia, se ela for pavimentada, simplesmente, sem nenhum tipo de cuidado. Então, isso é que nós precisamos discutir, quanto isso custa, como incorporar todos esses elementos a um projeto que garanta essa boa convivência entre a rodovia e o meio ambiente ali.

Obrigada.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Sr. Presidente, pela ordem, se V. Ex^a me permite.

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) - Obrigado.

Primeiro, gostaria de cumprimentar a nossa Presidente do Ibama e dizer que esse esforço que o Governo está fazendo para não apenas a manutenção, mas a reconstrução da BR-319 é da maior importância para interligação da Amazônia e também para o combate ao desmatamento. A senhora colocou aqui que houve um aumento do desmatamento exatamente quando a BR estava fechada. E hoje a BR está aberta.

Com a BR aberta, possibilita-se a presença da fiscalização; possibilita-se o trânsito do Exército diariamente, para poder ajudar nessa fiscalização. Sem a BR, sem a estrada, só ficam aquelas pessoas que passam por qualquer lugar, para promover um desmatamento, para tirar a madeira ilegalmente. Com a presença dos fiscais é que a gente pode combater esse desmatamento. Mas eu só quero cumprimentar e agradecer ao Governo, que está fazendo um esforço enorme.

E aqui eu me dirijo às pessoas que estão lá em Porto Velho nos assistindo, para dizer que valeu a pena todo o esforço e todo o trabalho que o Ibama está fazendo para a liberação da manutenção dessa BR para a população de Rondônia, em especial a de Porto Velho. O General Costa Neves conhece muito bem e sabe da importância para nós, de Porto Velho, da

reabertura, em condições normais, dessa BR. Então, fica aqui o nosso agradecimento, em nome da população de Rondônia, ao Ibama, e, através do Ibama, ao Governo, que não tem medido esforços para fazer essa integração já há muito tempo; e não só o Ibama, mas o DNIT, o Exército. É um conjunto de ações que vão nos ajudar a desenvolver, cada vez mais, o nosso Estado de Rondônia.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu quero agradecer à Sr^a Marilene Ramos o fato de esta Comissão ter sido palco desse anúncio que a senhora acaba de fazer e que provocou uma euforia muito grande no que toca aos Parlamentares da Amazônia.

Eu concedo a palavra agora, com muita satisfação, ao Sr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Bom dia, Senador Garibaldi!

Cumprimento V. Ex^a, Presidente desta Comissão; o General Costa Neves; a Marilene e cumprimento os demais Senadores aqui presentes, as senhoras e os senhores.

O General e a Marilene já colocaram bem aqui a realidade da BR-319. Eu acho que a Marilene já deve estar até cansada de receber as minhas ligações. Eu ligo para ela, pelo menos, umas três vezes por semana, para poder discutir sobre a questão do licenciamento da BR-319, que é uma questão emblemática até colocada na própria apresentação da Dr^a Marilene.

O DNIT já vem perseguindo o licenciamento dessa rodovia, como foi colocado aqui na exposição, desde 2005. Na verdade, quando o DNIT começou as obras de manutenção e restauração do pavimento, em 2005, que foram embargadas porque foi identificado que o DNIT não tinha licença ambiental, naquela época, ele fazia manutenção de uma rodovia já existente. Depois de uma grande discussão com os órgãos ambientais é que foi colocado como restrição, porque consideraram uma rodovia não pavimentada. Mas, como foi colocado nas próprias apresentações aqui, essa rodovia foi pavimentada na década de 70. Então, o DNIT fez a intervenção em 2005 porque considerava a rodovia pavimentada. Depois de toda essa discussão com os órgãos ambientais é que tornou esse trecho do meio como um trecho... E aí registrou isso no Sistema Nacional de Viação como uma rodovia não pavimentada, colocando todas essas exigências de novo licenciamento, necessidade de um estudo de impacto ambiental e avaliação de todos os impactos com relação à parte indígena também.

Como foi colocado aqui, nós temos duas questões sendo discutidas. Uma é a parte da manutenção. O DNIT, no ano passado, com o licenciamento que foi concedido pelo Governo do Estado, começou a fazer a manutenção para dar condições de trafegabilidade nesse trecho do meio. Claro, considerando uma rodovia não pavimentada, era uma manutenção para poder dar condições simples de trafegabilidade dos veículos que passam nessa rodovia, corrigindo as passagens dos igarapés, que são bueiros ou pontes de madeira, e passando equipamentos para poder manter o nivelamento da rodovia dentro de um trecho original que já tinha sido aberto. O DNIT não fez nada além do que já existia lá.

E aí eu considero até uma questão ideológica. O Ministério Público entrou com uma ação contra o DNIT, contra o órgão ambiental estadual por estar fazendo essa manutenção, dando condição de trafegabilidade. O DNIT, numa instância superior da Justiça, conseguiu derrubar esse questionamento do Ministério Público, para poder continuar com a manutenção. Mas, infelizmente, por um entendimento, como foi até colocado pela Dr^a Marilene, o órgão ambiental estadual não quis mais atender o pedido do DNIT para o licenciamento. Foi quando começamos as tratativas com o Ibama para que ele, como um órgão nacional que também está fazendo avaliação do licenciamento ambiental da construção da nova pavimentação do trecho do meio, pudesse também conceder essa licença.

Por isso que eu falei que eu ligo para a Marilene três vezes por semana, para podermos acertar esses trâmites burocráticos, porque já foram apresentados os estudos. O processo, com toda a documentação, já estava em poder dos órgãos ambientais do Amazonas. Isto tudo já tinha sido apresentado: os impactos, os estudos necessários para a manutenção, que é uma intervenção simples e pequena, que não gera grandes impactos no trecho.

Mas eu fico muito satisfeito. Eu tive ontem também uma conversa com o nosso superintendente, quando terminou a reunião com a Superintendência do Ibama, em Manaus, dizendo que em dois dias o estudo estaria finalizado, a avaliação dos técnicos do Ibama estaria finalizada, pronta para emitir a licença para a manutenção desse trecho, que, volto a dizer, é somente para dar trafegabilidade com segurança numa rodovia considerada não pavimentada. Não vamos colocar nada de material betuminoso. Não vamos fazer obras de pavimentação ou aumento de capacidade no trecho que hoje já é utilizado com movimentação.

Com relação ao estudo e à pavimentação, o DNIT vem discutindo com o Ibama, também, constantemente, o que poderia ser colocado: parceria com o Exército, titularidade da rodovia como estrada parque ou qualquer outro tipo de ação que possibilite a repavimentação desse trecho, porque entendemos que é um sacrifício que é colocado para o povo,

principalmente de Manaus, que não consegue utilizar a rodovia para poder receber os produtos de Rondônia ou vice-versa, para poder levar os produtos do Amazonas para Rondônia também e fazer essa ligação. O transporte hoje utilizado é balsa, e sabemos que o transporte fluvial acaba ficando viável quando se tem um volume maior de carga, e é um transporte bem mais lento do que o transporte rodoviário, então, para pequenas cargas, para cargas que precisam ser transportadas num tempo menor, para poder ter a relação custo-benefício favorável, é preciso ter a rodovia para poder utilizar isso.

Se tivermos de colocar restrição de peso, restrição de controle de acesso a essa rodovia ou outra medida mitigadora imposta pelos órgãos ambientais, o DNIT está disposto a implantar em cooperação com o Exército, porque o DNIT, como o Ibama, é um órgão do Governo que também está preocupado com a preservação do meio ambiente. Somos um órgão de infraestrutura, mas temos a nossa preocupação com a preservação do meio ambiente, queremos trazer a infraestrutura para o País de forma sustentável, para que toda a população ganhe com isso.

Então, o DNIT está aberto, e já há diversas conversas com o Ibama, para poder identificar essa solução a ser dada para fazermos a pavimentação da BR-319, esse trecho do meio, o mais rápido possível. Estamos com a manutenção dos trechos já pavimentados em andamento, para poder garantir que, nesses trechos que já estão pavimentados, não tenhamos a degradação do pavimento, como ocorreu na década de 70, quando foi esquecida a rodovia - e é por isso que estamos nessa discussão novamente, de uma repavimentação, de se considerar como rodovia não pavimentada.

O DNIT está aberto a discussões para poder achar essa solução, que é dar condições de pavimentar esse trecho do meio e voltar com uma rodovia de uso pleno da população, da sociedade de Rondônia, como do Amazonas.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de iniciarmos a segunda fase desta audiência pública, eu quero registrar, com muita satisfação, a presença, entre nós, neste plenário, da Deputada Federal Conceição Sampaio, do PP do Amazonas.

Temos que dar prioridade àqueles que foram autores do requerimento.

Então, a palavra volta para o Senador Acir Gurgacz, que tem falado tanto. (*Risos.*)

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Muito obrigado, Presidente, mas as minhas colocações basicamente já foram feitas.

Eu, mais uma vez, quero agradecer ao Dr. Valter, à Dr^a Marilene, ao General Costa Neves por suas presenças conosco hoje. As explicações foram muito claras e objetivas. É disto que precisamos: objetividade.

Conversamos, várias vezes, sobre o tipo de BR que queremos para esse "meião", chamado assim. É uma estrada em que, se tivéssemos transferido tudo o que foi gasto já em estudos em execução de um alambrado, nesses 400km, talvez tivéssemos gastado menos dinheiro do que com o estudo que foi feito, que não nos trouxe muito resultado positivo, mas é o que imaginamos: é uma estrada que pode ter o alambrado. O Exército já se colocou à disposição para colocar dois postos...

A SR^a MARILENE RAMOS - Sobre os alambrados, Senador, tem que se preservar a passagem de fauna.

Então, temos que pensar bem essa solução.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Quando falamos dos alambrados, incluímos, com certeza, os pontos de passagens para animais, tanto subterrâneas, como aéreas também. Existem as duas possibilidades. Os estudos vão mostrar isso e vão dizer em que ponto e em que momento deve ser subterrâneo ou aéreo, mas é possível. O importante é que há essa vontade de fazer.

E quando a gente vê o Exército engajado, aliás, o Exército sempre esteve engajado no desenvolvimento da Amazônia, e não apenas no que se refere ao crescimento, mas no desenvolvimento sustentável, no desenvolvimento com segurança da Amazônia. O Exército está disposto a colocar duas barreiras, ou dois postos, uma em cada ponta do trecho do "meião", para fazer essa fiscalização junto com a Polícia Rodoviária Federal, junto com o Ibama, junto com o Ipaam - esse trecho do "meião" está localizado somente no Estado do Amazonas; nós, de Rondônia, não podemos interferir. É a saída que vemos para termos essa ligação de toda a América Latina. Faltam somente esses 400km para termos essa ligação toda. Para nós, de Rondônia, essa BR é da maior importância.

O que eu pergunto é quanto tempo nós teremos para fazer esse levantamento para termos o projeto dessa BR estrada parque, só do "meião", porque entre Porto Velho e Humaitá, o trânsito é normal, entre Castanho e Manaus, também o trânsito é normal. Nós temos só essa dificuldade do trecho do "meião". Quanto tempo, Dr. Valter, Dr^a Marilene, teríamos para fazer esse projeto?

Trata-se de um projeto, claro, em que há muito detalhamento, mas muitos estudos já foram feitos em função dessa possível estrada parque. Aliás, já estava prevista, no passado, a construção dessa estrada como estrada parque, desde os anos 2000.

Então, já estava prevista a construção de uma estrada parque nesse trecho do "meião". Lembro que essa estrada não é para transportar a grande produção agrícola. Claro que não! Nunca foi e nunca será. A nossa produção, tanto do Estado de Rondônia quanto de Mato Grosso, nunca vai ser transferida dos rios, que são o meio de transporte mais barato do mundo, por meio das nossas balsas. Então, a estrada de Porto Velho a Manaus é para transportes leves.

Falando nisso, Valter, estamos precisando de uma fiscalização sobre o excesso de peso dos caminhões nesse trecho, porque há caminhões que não deveriam estar trafegando lá, mas que insistem em fazer a travessia por essa estrada, o que não é e não deve ser permitido. Não estamos aqui preocupados com o desmatamento no que se refere a essa questão, o desmatamento enseja outro tipo de preocupação. Nossa preocupação nesse caso é de acabarem com a estrada, porque, mesmo depois de a manutenção feita, ela não vai estar preparada para o trânsito pesado, e sempre teremos o trânsito pesado pelas balsas. O que nós precisamos é do trânsito de caminhões leves para transportar os produtos perecíveis de Porto Velho, do entorno de Porto Velho, para as gôndolas dos mercados de Manaus. Então, é para isso que nós queremos a estrada e também para o transporte de turismo e carros, automóveis e ônibus. Esse é o objetivo dessa estrada.

Dentro dessa lógica, quanto tempo nós levaríamos para ter esse projeto pronto e para o início da construção? Mais uma vez, agradecemos o Ibama pela liberação da manutenção da nossa BR-319. Isso é um alento muito grande, é uma notícia muito importante para a nossa população de Porto Velho.

Muito obrigado aos nossos convidados pela presença.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Foi feita uma pergunta, Senador Acir, só uma pergunta. Então, nós poderíamos ter uma resposta desde logo.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF. *Fora do microfone.*) - Há um bloco.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Há um bloco. Os Senadores aqui gostam de blocos. (*Risos.*)

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Vamos "blocar", nobre Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Então, vamos deixar uma expectativa com relação a essa pergunta.

Eu queria dizer, Senador Blairo, que, a respeito dessa estrada, nós estivemos no Ibama, participando de uma audiência com a Dr^a Marilene. Eu inclusive fui. É só para dizer sobre a luta a que essa estrada vem convocando todos os Senadores, inclusive a mim, que não tenho a honra de pertencer à Bancada da Amazônia, mas, na qualidade de Presidente da Comissão, já estive presente em uma audiência sobre essa estrada.

Bem, agora, tendo em vista ainda a prioridade que tem os Senadores que assinaram o requerimento, temos aqui o Senador Fernando Bezerra Coelho, que foi autor do requerimento.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Sr. Presidente, a minha pergunta não é sobre o tema da audiência pública, até porque acho que tivemos aqui uma boa notícia, dada pela Dr^a Marilene. Parece que, finalmente, depois de tantos anos, nós vamos ter a licença ambiental para dar prosseguimento às ações que estão a cargo do DNIT.

Mas eu aproveito para dirigir três perguntas. A primeira a V. Ex^a. Nós aprovamos, eu creio, um requerimento para uma audiência pública com o Presidente da Ferrovia Transnordestina. A minha indagação é quando é que nós vamos ter a audiência pública com a presença do Presidente da Ferrovia Transnordestina para falar de como se encontra a obra, sobretudo nos Estados do Piauí, Pernambuco e Ceará, se ela vai finalmente ser concluída no ano de 2017, se vai chegar ao Porto de Suape, ao Porto do Pecém...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Se vai chegar ao Rio Grande do Norte, que está excluído.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Pois então.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Lamentavelmente excluído da...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Essa seria a minha primeira pergunta.

A segunda pergunta vai para o Diretor-Geral do DNIT, Dr. Valter, que traga aqui uma notícia sobre o Arco Metropolitano do Recife, parece que a obra ficou esquecida. A BR-101 também continua andando muito devagar na parte sul de Pernambuco, na direção de Alagoas. Eu queria ter notícia do Arco Metropolitano, queria ter notícia da duplicação da BR-232.

Isso tudo foi anunciado, inclusive quando da visita da Presidenta Dilma Rousseff a Pernambuco. Então, gostaria de saber se temos alguma perspectiva. Havia pendência de projeto da parte norte do Arco Metropolitano, mas, na parte sul do Arco, o projeto estava praticamente concluído. E a gente não tem notícia dessa obra, nem também a notícia sobre a estrada que liga São Caetano a Garanhuns, que também estava na prioridade do PAC, eu não sei se foi retirada, se não vai ter sequência. E a minha pergunta à minha querida amiga, grande entusiasta do meio ambiente do nosso País, Dr^a Marilene, se ela pode trazer aqui alguma notícia de como andam as ações de recuperação de toda a Bacia do Vale do Rio Doce, em relação ao desastre de Mariana, da Barragem do Fundão. Qual é a visão que o Ibama tem em relação a este momento difícil de recuperação?

Sei que foi anunciado um grande acordo com um esforço financeiro muito grande por parte da Samarco, da Vale do Rio Doce, com a participação do Governo Federal. De fato essas medidas já estão sendo implementadas, já estão sendo dado algum alívio? E ela vê perspectiva de se recuperar o Rio Doce? É possível a recuperação, e em quanto tempo? Porque as notícias que saem nos jornais são muito tristes, da completa devastação da fauna, da flora, de todos os impactos terríveis que vem enfrentando aquela parte do País.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Fernando Bezerra Coelho, a respeito da audiência sobre a Transnordestina, o universitário até fugiu. Isso significa... *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Sabia. Estamos sem perspectiva.

O SR. WALTER PINHEIRO (S/Partido - BA) - Está igual à obra, Fernando.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - De acordo com as inscrições, nós vamos agora conceder a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Presidente Senador Garibaldi Alves Filho; General Costa Neves, Comandante da 17^a Brigada de Infantaria de Selva; Dr^a Marilene Ramos, Presidente do Ibama; Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT; Srs. Senadores; Sr^a Deputada, é uma honra recebê-la aqui no Senado Federal.

Vou fugir do tema, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Não, o Senador Fernando Bezerra já o fez.

Temos aqui uma bancada de fugitivos. *(Risos.)*

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu não poderia perder essa grande oportunidade que se apresenta neste momento para que possamos esclarecer assuntos de maior interesse do Estado do Pará.

Antes de iniciar os questionamentos, quero me solidarizar com os companheiros de Rondônia, do Amazonas, enfim, da nossa tão sofrida Região Amazônica, pelo lamentável impasse da pavimentação da BR-319. Acho que, desde criança, ouço falar, Presidente Garibaldi, na pavimentação da 319, da 316, da Transamazônica, quer dizer, é um absurdo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Isso no século passado.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - No século passado, para ver como é que as coisas não andam. Estávamos juntos, V. Ex^a, defendendo o Nordeste, e nós, a Amazônia.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agora sou eu que vou fugir dessa. *(Risos.)*

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Já se vão mais de 40 anos - estamos falando da década de 70 - que os brasileiros que vivem na Amazônia clamam por tudo isso, e não só isso, outras obras importantes para a melhoria da qualidade de vida daqueles brasileiros.

Quero aqui parabenizar o Exército Brasileiro, General Costa Neves, não só o Exército, mas as Forças Armadas de uma maneira geral, Aeronáutica e Marinha, por tudo que fazem pela Amazônia, da ajuda que dão não só na manutenção da Amazônia como Território nacional, pela cobiça internacional que existe, mas pela ajuda humanitária que dão à população.

Mas, como disse, vou fugir do tema, vou-me ater a dois questionamentos: um para a Dr^a Marilene, outro, para o Dr. Valter.

Dr^a Marilene, eu dizia ontem, na Comissão de Meio Ambiente, defendendo um projeto do Senador Cássio Cunha Lima para tornar obrigatória a inclusão da disciplina de educação ambiental no currículo escolar - defendendo o projeto -, que eu não entendia você discutir meio ambiente separado de desenvolvimento. Não há como. Repito: não há como. Lamentável a forma como o Ibama prejudica, atrapalha o desenvolvimento do nosso País. É impressionante! E não é

na sua administração não. Estou aqui há 11 anos, digo isso e já dizia antes, quando estava presidindo a Federação das Indústrias do Estado do Pará, portanto, já se vão mais de 15 anos.

Acho até que deveria ser um Ministério só, Meio Ambiente e Desenvolvimento, porque, nesse caso, não haveria por que e não há por que haver antagonismo entre eles, tem que haver parceria. Desenvolvimento tem que ser sustentável. Ninguém discute isso.

A preocupação que o Ibama tem com a preservação ambiental tem que haver, mas tem que haver também com o bicho homem. O bicho homem, lá na Amazônia - o General sabe disso -, também está ameaçado de extinção.

Ele tem o mesmo direito que V. S^a tem de ter o padrão de vida que nós, outros brasileiros, temos: energia, água potável, ar refrigerado em casa, não é, Senador Garibaldi? Agora, o caboclo lá da Amazônia, que vive e mantém a ocupação - porque o que tem de estrangeiro na Amazônia fazendo pesquisa, encoberto por ONGs... O que tem de ONGs lá, Senador... Não sei se tem lá no Rio Grande do Norte. Não deve ter, porque é só turismo, sol, praia, petróleo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Vão tirar férias lá.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - O Senador Blairo está dizendo que os "ongueiros" tiram férias em Natal, uma cidade belíssima! Parabéns!

Mas, então, a Amazônia está tomada pelas ONGs, que encobrem os pesquisadores de outros países, que levam daqui, pirateiam os nossos princípios ativos para serem desenvolvidos lá fora e, depois de agregado valor, colocados aqui como produtos acabados.

Dr^a Marilene, eu quero aqui...

O SR. WALTER PINHEIRO (S/Partido - BA) - Ele está no atalho ainda do tema para o qual ele ia fugir. Quando ele conseguir chegar ao tema, o trem de Fernando Bezerra já ficou pronto.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Senador Walter Pinheiro, primeiro, quero parabenizá-lo pela atitude que V. Ex^a tomou ontem e convidá-lo oficialmente para que V. Ex^a venha nos honrar com a sua presença no PSDB. V. Ex^a é um quadro destacado do Senado Federal, e eu o considero um irmão também. V. Ex^a sabe disso.

O SR. WALTER PINHEIRO (S/Partido - BA. *Fora do microfone.*) - A segunda parte eu aceito. (*Risos.*)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Vai aceitar a primeira também porque eu vou conversar com V. Ex^a.

O que eu queria falar, Dr^a Marilene - eu fiz só os "considerandos", como o Senador Walter falou -, é que, para Belo Monte, o Ibama deu a autorização à operação, a LO, e as condicionantes não estão concluídas. Nós estaremos em Belo Monte, e o Ibama está convidado pela Subcomissão para acompanhamento de implantação de Belo Monte, da Comissão de Meio Ambiente, Controle, Fiscalização e Defesa do Consumidor do Senado Federal, e esse convite, Senador Garibaldi, é para os membros da Subcomissão, para os membros da Comissão de Meio Ambiente, Senadores e Senadoras, e para os membros da Comissão de Infraestrutura, Senadores e Senadoras que quiserem ir conosco nos dias 7 e 8 próximos, semana que vem, na visita que faremos às instalações de Belo Monte.

Como eu lhe dizia, as condicionantes de ações mitigadoras não estão concluídas. Aí, o Ibama dá a licença de operação; vai começar a gerar energia. Mas o que é pior, Dr^a Marilene, entre as condicionantes, existe uma em que a Norte Energia tem que repassar um determinado valor que foi acordado para a mitigação dos impactos ambientais. Senador Blairo Maggi, eu já fiz esse pronunciamento do plenário do Senado Federal. Foi determinado um valor para ser transferido ao Ibama, através do ICMBio, de R\$126.325.739,01. Desse valor, Dr^a Marilene, R\$92 milhões serão aplicados no Estado de Mato Grosso, a 800km da Usina de Belo Monte, onde não há nenhum impacto provocado por Belo Monte.

O Senador dizia...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Já falei para o Flexa que nós vamos fechar as torneiras da água lá. Não vamos deixar ir água mais para lá.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Não, a cabeceira do Xingu não está lá em Mato Grosso.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT. *Fora do microfone.*) - Aí faltou Geografia! (*Risos.*)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - E no Pará, Dr^a Marilene, dos R\$126 milhões, só R\$34,325 milhões. E o que é pior: desses R\$34,325 milhões, R\$12,5 milhões vão para o Governo do Estado. E aí o Ibama e o ICMBio dizem onde o Governo do Estado tem que aplicar. Quanto aos outros R\$21 milhões, o próprio ICMBio vai fazer

a aplicação. Ou seja, o ente federativo, o Estado, não é nem ouvido. Aí existe uma Comissão, chamada Câmara Federal de Compensação Ambiental, que definiu esse recurso. O Estado do Pará, através dos seus órgãos de meio ambiente, da Sema, do Ideflor-bio, fez - e, no meu entender, fez de forma equivocada - uma solicitação à CFCA, que é essa câmara mencionada, para que o Estado do Pará pudesse participar, Dr^a Marilene, das discussões sobre onde aplicar esses recursos.

O que é que se diz aqui? Que as Semas e o Ideflor-bio já manifestaram, reiteradas vezes, junto à Coordenação da Câmara Federal de Compensação Ambiental, o interesse em participar das reuniões como colaboradores convidados ou similares, com o objetivo de acompanhar e garantir os interesses do Estado junto a esse fórum. E qual foi a resposta da câmara? Mandou um ofício negando. Disse que o Estado do Pará não podia participar. E assim definiu isso.

Quero informar a V. Ex^a que o Governador do Estado, o Governador Simão Jatene, vai entrar na Justiça, através da Procuradoria Geral do Estado. E o Ministério Público Federal, em conjunto com a PGE, vão entrar na Justiça para bloquear esses recursos. Esses recursos não serão, se Deus quiser, transferidos para o Ibama. Não serão, porque isso aqui...

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

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu já concluo, Presidente.

Isso aqui é um desrespeito...

A SR^a MARILENE RAMOS (*Fora do microfone.*) - Os recursos não vão para o Ibama.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - É para o ICMBio. É a mesma coisa. Está sob o seu guarda-chuva. Então, V. S^a tem a responsabilidade de tudo isso que está escrito aqui. Responde por isso aqui. Então, se Deus quiser, esses recursos não serão transferidos. Terão que ser discutidos com o Estado do Pará, respeitado o Estado do Pará, respeitados os paraenses, porque Belo Monte é para o Brasil, não é para o Pará. Então, não é possível que, quando se tem recurso desse tipo, e havendo muito o que aplicar no Pará, haja desvio de recurso. E o que é pior: o desrespeito de o Estado nem participar, nem ser ouvido sobre o que se pode fazer como ações mitigadoras da questão ambiental no Estado. Eu gostaria de ouvir a posição de V. S^a.

E para o Dr. Valter é rápido e curto, Presidente.

Dr. Valter, eu quero só que V. S^a possa me dizer, para todos os paraenses que veem a TV Senado e ouvem a Rádio Senado, com o prestígio que o Presidente, Senador Garibaldi, tem no Pará... Tenho certeza de que a Comissão de Infraestrutura tem audiência total lá no Pará, para que possa ter o Senador Garibaldi como paraense emérito que é.

Eu quero que V. S^a possa dizer em alto e bom som aos paraenses se a área técnica do DNIT, ao estudar o projeto de implantação do BRT da região metropolitana do nosso Estado, que tem recursos já garantidos e alocados pelo Governo do Japão, licença ambiental conferida e espera apenas que o Ministério dos Transportes dê a delegação daquele trecho, de 18km, na saída de Belém, cuja distância a população leva duas horas para atravessar, se o parecer da área técnica do DNIT, que tem V. S^a como Diretor Geral, é favorável à concessão ao Estado para que ele possa implantar o BRT nesse trecho, diferentemente do que o Governo Federal fez ao lançar uma PMI que é uma fantasia para querer fazer uma concessão de 200km, começando nesses 18km, e não a partir daí, porque aí até poderia ser. Então, eu gostaria só que V. S^a dissesse qual foi o parecer da área técnica: favorável ou não para que esse trecho seja concedido ao Estado do Pará, para que se possa iniciar imediatamente a obra, gerando emprego e renda, que é tudo o que o Brasil precisa neste momento lamentável de crise por que passa o nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Consulto a Comissão se vamos ouvir agora as respostas ou se vamos elastecer o bloco.

A Senadora Vanessa é autora do requerimento e tem prioridade, como autora e como mulher.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Obrigada, Presidente. Acho que todos os nossos convidados estão vendo por que V. Ex^a já foi Presidente do Senado e preside, de uma forma tão democrática e ampla, esta Comissão. Seria uma homenagem à senhora também, Dr^a Marilene.

Quero cumprimentar, primeiro, todos os meus pares, Senadores e Deputados Federais que aqui estão, como a Conceição Sampaio; o Deputado Estadual Dermilson, o Deputado Sinésio Campos, que é Presidente do Parlamento Amazônico, e cumprimentar especialmente os convidados para esta audiência pública: a Presidente do Ibama, Dr^a Marilene; o General Costa Neves e o Valter, o Dr. Valter. Falo assim porque temos sido muito parceiros. E me refiro aos três.

Eu quero, Presidente, Senador Garibaldi, lembrar uma audiência pública muito difícil, muito dura, que nós tivemos nesta Comissão há pouco mais - creio - de um ano. Estava o Dr. Valter; a Dr^a Marilene não estava, mas o Ibama estava representado pelo chefe de licenciamento do órgão. Tínhamos representantes do governo de Rondônia. Foi uma reunião muito difícil, porque àquela altura as obras de manutenção da BR-319 haviam sido embargadas e, num momento de muito

atrito, porque discordávamos dos itens estabelecidos ali, que embasaram a interrupção das obras. Nós fizemos aquela reunião difícil.

E hoje ao que assistimos aqui? Eu cheguei atrasada e peço desculpas, porque eu estava em uma reunião com a Igreja Católica e o Movimento dos Sem Terra. Então, saí na metade para chegar aqui a tempo. Mas já fui informada. A cada fala o meu WhatsApp recebia informação. Então, sei absolutamente tudo que já foi dito aqui.

Agradeço as palavras generosas de V. S^a, General Costa Neves. Muito obrigada pelas referências feitas.

Eu me emocionei, mesmo de longe, quando a Presidente do Ibama, Dr. Valter, disse que até sexta-feira nós teremos a licença para a continuidade das obras de manutenção - de manutenção, é bom que fique claro, mas que, para nós, é uma grande vitória, porque nos dará a possibilidade de trafegarmos com segurança em uma estrada que, no último dia 27, completou quarenta anos de existência. No último dia 27 deste mês, agora, completou quarenta anos de existência. E por uma série de fatores, que não me cabe aqui recordar, porque são muitos, essa via lá atrás foi considerada uma via nova, portanto, devendo passar por todos os processos ambientais.

Primeiro, quero repetir o que o General falou bastante aqui: não há entre nós, tenho convicção, certeza absoluta, quem aqui defenda que a Amazônia seja devastada. Mas também não há entre nós quem não tenha, Dr^a Marilene, a preocupação de que a estrada não se transforme em um vetor do desmatamento. Nós temos essa preocupação. E acho que é diante dessa preocupação que nós temos de trabalhar, Senador Garibaldi.

Então, com essas palavras, quero dizer como o Senado tem sido importante nessa luta e cumprimento o Senador Acir, que está ali. Nós fazemos verdadeiras maratonas, seja no DNIT, seja no Ibama - está aqui a presidente de prova. Nós ligamos para ela: "Estamos indo para aí." Ninguém pede audiência. Nós dizemos: "Estamos indo para aí", e ela nos recebe. Ressalto as nossas idas ao Poder Judiciário, quando a matéria estava judicializada no Poder Judiciário, no Ministério Público, para debater.

Portanto, eu fico muito feliz. Acho que nós vencemos uma parte importante dessa batalha.

Eu falava ontem, Deputada Conceição, ao Deputado Marcos Rotta, que me dizia que estava tendo alguma dificuldade de chegar ao Ibama: Deputado Marcos Rotta, neste momento, a conversa é o que menos importa. O que mais importa são as ações. E o Ibama pegou para si. Vejam: o Ibama pegou para si, numa situação que não é tranquila - não é tranquila -, porque o que havia antes era um convênio entre Ibama e Governo do Estado do Amazonas, e o Ipaam fazia a fiscalização e dava toda a orientação. O Governo do Estado do Amazonas não quis mais renovar esse acordo de cooperação, mas nem por isso as obras deixarão de ser autorizadas, porque o Ibama está fazendo tudo só, com a colaboração também do Governo do Estado do Amazonas - com a colaboração. Então, é importante também reconhecer isso.

Quero dizer, Senador Garibaldi, que o nosso próximo encontro, que já foi aprovado aqui, não vai ser em Brasília. O nosso próximo encontro vai ser lá em Manaus - vai ser lá em Manaus -, num seminário que estamos fazendo em parceria com vários entes: Ibama, Ministério Público, Poder Judiciário, Exército brasileiro, Forças Armadas, Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas, ou seja, vários atores que têm a ver com isso. Nesse encontro, nós vamos discutir a BR-319 agora e a BR-319 do amanhã, que é a BR que nós queremos.

Sabemos, Dr. Valter, que há um contrato com uma empresa para fazer a manutenção, só que esse contrato tem dia e hora para terminar. A partir daí, eu creio que seria muito importante um diálogo com o Exército brasileiro, para que ele se encarregasse, depois de findo esse contrato, da manutenção. O Exército mesmo já se colocou à disposição...

(Soa a campanha.)

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - O Exército mesmo já se colocou à disposição para implantar um batalhão de engenharia de selva lá na BR, na região da BR-319. Isso casa muito com aquilo que nós queremos, que é o cuidado ambiental e a vigilância, uma parte importante também - a vigilância que deve ser do Instituto Chico Mendes, do Ibama, dos órgãos ambientais de Rondônia e do Amazonas. Mas a Defesa também pode ajudar muito nesse aspecto.

Então, Presidente Garibaldi, quero que minhas últimas palavras sejam de agradecimento a V. Ex^a. E já aproveito não para convidá-lo, mas para intimá-lo a estar conosco em Manaus - acho que será em abril ou maio, não sei exatamente a data -, e seria importante que outros Senadores também fossem, para conhecer um pouco a realidade de lá. A Dr^a Marilene deve estar conosco também, porque partiu de nós - não é, Dr^a Marilene? - a ideia de discutir com o próprio Ministério Público a recuperação definitiva da BR com o asfaltamento, que é tudo que nós queremos. Nós somos um País gigante e queremos estar junto aos nossos. Nós não queremos estar junto aos venezuelanos, aos americanos, aos colombianos, aos peruanos, porque, pela estrada, nós chegamos lá. Mas, pela estrada, não chegávamos, até pouco tempo, à nossa Capital Federal, à Região Sudeste, à bela Região Nordeste. O Rio Grande do Norte vai ganhar muito, porque muita gente vai de

carro, Senador Garibaldi - o Sinésio, não; talvez o Sinésio vá lá para o Ceará -, boa parte vai de carro passar as férias no Rio Grande do Norte, está certo?

Então, quero cumprimentar o Dr. Valter e agradecer-lhe muito. O DNIT tem sido um lutador para além das suas atribuições, porque o DNIT poderia ficar parado. "Como se embargou a obra, não há mais obra." Não! O DNIT tem sido um lutador ao lado do Ministério dos Transportes.

Então, cumprimento todos e agradeço muito a V. Ex^a, Senador Garibaldi Alves, que nunca nos faltou. Quando precisamos fazer uma reunião de emergência aqui, essa a que me referi e que foi a mais dura de todas, o Senador disse: "Vamos fazer na quarta-feira, sem problema nenhum." Então, parabéns! Vamos seguir e assim estaremos ajudando a fazer do Brasil um país desenvolvido. Que o nosso desenvolvimento seja exemplo para o mundo, porque é o desenvolvimento sustentável.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu quero agradecer à Senadora Vanessa, sempre muito eloquente, principalmente em defesa das causas da Amazônia. Ela faz uma intimação, e, além da intimação dela, eu estou ao lado do General.

Eu queria registrar, com muita satisfação, a presença entre nós do Deputado Estadual Sinésio Campos, paraense, presidente do Parlamento Amazônico. Há pouco eu li aqui um documento enviado pelo Parlamento Amazônico, mas agora tenho o prazer de registrar a sua presença aqui, como também a do Deputado Estadual Dermilson Chagas, do PEN, do Amazonas. V. Ex^{as} são muito bem-vindos aqui.

Eu consulto a Comissão, porque o que acontece - eu sei que os Senadores têm muitas ocupações, são muitas as Comissões - é que as perguntas são feitas e, às vezes, os Senadores saem. Aí, o debate fica frustrado. Mas, se os senhores quiserem continuar, nós já temos quatro Senadores inscritos agora e temos quatro Senadores que já perguntaram.

Eu acredito muito na objetividade daqueles que compõem a nossa Mesa, mais do que na dos Senadores. Então, vou conceder a palavra à Presidente do Ibama, Sr^a Marilene Ramos, para que ela possa responder às perguntas. Depois, vamos passar mais uma rodada.

A SR^a MARILENE RAMOS - Começo pela questão colocada pelo Senador Acir, em relação a tempo para projeto, para licenciamento, tudo isso. Eu creio que...

(Soa a campanha.)

A SR^a MARILENE RAMOS - ... esse é um tema em que quem tem que se manifestar é o DNIT, mas eu quero frisar que o Ibama, nessa situação, não está em uma posição passiva, de ficar esperando que o DNIT traga as propostas. Então, nós estamos em entendimento já, juntamente com o DNIT, com o Banco Mundial, dentro do Programa Nacional de Meio Ambiente, que é financiado pelo Banco Mundial, para fazer um estudo auxiliar para definir essas questões, a complementaridade...

(Soa a campanha.)

A SR^a MARILENE RAMOS - ... os impactos, os atributos requeridos para os modais de transporte na Amazônia, focando o caso da BR-319 e a hidrovía do Madeira.

Eu acredito que nós podemos pensar em um cronograma para que, durante este ano, nós façamos esses estudos, definamos os projetos, complementemos a parte do licenciamento ambiental, para que o DNIT possa, para o próximo ano, licitar, contratar essas obras, tudo isso.

Agora, há uma coisa que é uma característica minha: eu não suporto bola para o lado. Se eu vejo uma situação, acho que temos que partir para fazer o gol, para decidir, para encaminhar a solução. Então, nós estamos falando aqui o tempo inteiro da possibilidade de o Exército nos auxiliar com o controle da BR-319. Qual é o impedimento que nós temos para a construção dos dois pórticos, dos dois postos de monitoramento na entrada, ali, em Humaitá, e lá em Castanho? Não há nada que nos impeça de fazer isso. Se o Valter me pedir uma licença ambiental para fazer isso, eu dou amanhã. Pode chegar lá com o projeto; eu dou amanhã a licença ambiental para fazer isso. Se o Exército nos disser que está pronto para colocar lá a equipe de monitoramento, faremos e colocaremos junto os fiscais do Ibama para trabalhar em parceria.

Então, vamos dar um passo à frente! Vamos mostrar que nós não estamos aqui só para discurso e palavras bonitas e vamos fazer uma atitude concreta. Porque a estrada, com a manutenção, já vai dar passagem para madeireiro, para caçador, para invasões, o que nós sabemos que tende a acontecer. Então, vamos fazer. Essa é a minha proposta e espero...

Eu queria ouvir o Valter também sobre isso.

Com relação - antes de responder aos demais Senadores - ao que foi falado pela Senadora Vanessa, que está fofocando um pouquinho ali com meu amigo Senador Fernando Bezerra, eu acho que a gente deve tirar essa palavra asfaltamento. Vamos falar em pavimentação.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Pavimentação.

A SRª MARILENE RAMOS - A gente não sabe exatamente o que a gente vai fazer lá, não é? Então vamos fazer isso.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARILENE RAMOS - Exatamente. Bem, vamos pensar no que a gente pode fazer.

Com relação à fala do Senador Flexa Ribeiro, eu quero me manifestar totalmente em desacordo, triste pela expressão que o Senador usou - não sei se foi intenção dele - ao dizer que o Ibama atrapalha o Brasil. Essa é uma ideia que muitas vezes foi construída por uma falta de entendimento.

Se as atitudes do Ibama muitas vezes são interpretadas como atitudes que atrapalham o Brasil é porque as nossas políticas de desenvolvimento ainda não incorporaram plenamente os conceitos de desenvolvimento sustentável. Infelizmente, Senador, é assim. Então, o Ibama acaba sendo entendido, na sua... Não só o Ibama. Eu vivi isso no Inea, no Rio de Janeiro, eu vivo isso em outras áreas. Não é verdade. Se o senhor observar um projeto em que o Ibama fez exigências, o Ibama paralisou, pediu mudanças, vai ver que esse projeto ficou melhor. Ficou melhor para o Brasil, defendeu melhor o meio ambiente e é mais compatível com o desenvolvimento sustentável.

Então, eu refuto integralmente essa fala, não aceito. Acho que os órgãos de desenvolvimento sustentável, os órgãos ambientais brasileiros têm cumprido um papel muito difícil, contra forças extremas que, muitas vezes, tendem a querer acabar com o patrimônio ambiental brasileiro. E eu acho que...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Drª Marilene.

A SRª MARILENE RAMOS - Só para complementar, Senador.

Acho que essas atitudes são necessárias porque, ainda que existam as intenções com relação a haver de fato desenvolvimento sustentável, o que a gente constata é que o bicho madeireiro, o bicho garimpeiro ilegal e o bicho incendiário - que é todo dia, que durante os meses de agosto e setembro cobrem a Amazônia de fumaça - não param.

Então, infelizmente, temos de trabalhar cada vez de uma forma mais forte, mais presente no território.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Permite, Drª Marilene?

A SRª MARILENE RAMOS - Sim.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Primeiro eu quero dizer que não me enquadro no grupo que V. Exª está colocando aí.

A SRª MARILENE RAMOS - Não. O senhor, não.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu defendo a manutenção do meio ambiente. Nós não precisamos derrubar uma única árvore mais no Pará e na Amazônia para poder fazer o desenvolvimento. Basta que se utilize com inteligência e tecnologia as áreas já abertas.

Não defendo o bicho garimpeiro, o bicho madeireiro, o incendiário a que V. Exª está se referindo. Não há defesa alguma - apenas defendo o bicho homem, aquele que está pagando por tudo isso que está acontecendo.

Agora, eu gostaria que V. Exª pudesse explicar para o Brasil por que o Ibama aceitou colocar na condicionante de Belo Monte, como condicionante de Belo Monte, a desintrusão da área de Apyterewa, lá em São Félix do Xingu, onde há três mil pessoas colocadas numa área do Incra, onde foi criada uma reserva indígena em cima. Agora o Ibama coloca como condicionante, aceita como condicionante de Belo Monte a desintrusão dessa área. O que tem a ver uma coisa com a outra? Só queria que V. Sª explicasse para o Brasil.

Quero deixar claro que não tenho nada contra a senhora, não! Nada contra a senhora. A senhora está ocupando a Presidência do Ibama neste momento. Então, estou pedindo respostas a perguntas que eu faço há muito tempo.

A SRª MARILENE RAMOS - Senador, de forma alguma eu o incluí entre os defensores. Como o senhor usou a expressão bicho homem, eu manifestei a nossa luta, que é comum, sua e nossa, estamos juntos, contra o bicho madeireiro, o bicho garimpeiro ilegal, o bicho incendiário.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARILENE RAMOS - Exatamente, o bicho madeireiro ilegal, o bicho garimpeiro ilegal, enfim.

Com relação à questão do SNUC, dos recursos, é uma lei que o senhor, como Senador, como disse o Senador Garibaldi, ainda do século passado, já estava aqui, certamente participou da formulação, que é a Lei do SNUC, que é uma lei 2000. Enfim, é uma lei que define que os recursos têm que ser aplicados nas unidades de conservação.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Flexa, vamos ouvir a Sr. Marilene.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu só queria que ela pudesse dizer o que a Lei do SNUC diz em relação à aplicação dos recursos, onde eles devem ser aplicados. Que fique claro.

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

A SRª MARILENE RAMOS - Eles devem ser, preferencialmente, nas unidades de conservação, afetadas pelo, pelo...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Não. Na área de...

A SRª MARILENE RAMOS - ... de influência do empreendimento. Entretanto...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Senador Flexa, vamos ouvir...

A SRª MARILENE RAMOS - ... ao se trabalhar com as unidades de conservação também do Mato Grosso, nós estamos trabalhando com o conceito de bacia hidrográfica. Se o Mato Grosso não produzir água, nós não geramos energia em Belo Monte.

Agora, Senador, veja só, nós estamos aqui no Senado. O saudoso Senador Darci Ribeiro, que eu conheci pessoalmente, tive o prazer de conhecê-lo um pouco lá no estado do Rio, dizia que aqui é o céu, o céu na Terra. Então, aqui não é lugar para ninguém brigar. E esse, então, é um caso em que nós não temos razão nenhuma para brigar, por quê?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas agora eu vim para cá e me enganaram, porque eu estava no purgatório lá na Câmara e disseram que eu vinha para o céu. Cheguei aqui e o negócio está complicado. *(Risos.)*

A SRª MARILENE RAMOS - Não, não está, não. Aqui está tranquilo. Aqui está tranquilo. Esteve complicado há seis meses, quando a Senadora Vanessa se referiu a uma outra audiência que houve aqui nesta Comissão em que, eu quero até fazer uma homenagem ao meu diretor de licenciamento, o Thomaz Toledo, que parece um samurai, ele aqui foi atacado de todos os lados e defendeu, disse porque tinha sido necessária a interdição, a interrupção das obras de manutenção da BR-309. Ele resistiu bravamente. Hoje, eu estou aqui. E eu vi que, quando a coisa é difícil, mandam ele, quando é para boas notícias, venho eu. Eu não faria diferente, senão não seria Presidente do Ibama.

Então, Senador, não há por que brigar. Não há necessidade nenhuma de entrar na Justiça. Vamos pegar essas propostas de redirecionamento dos recursos e vamos levar ao CCAF, o Comitê de Compensação Ambiental Federal, e vamos discutir lá. Havendo razão e tempo...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, pela ordem, por favor.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu só pediria que chamasse o Estado para estar presente na discussão.

A SRª MARILENE RAMOS - Nós chamamos os dois Estados. Vamos chamar os dois Estados.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Não, não. Foi negado.

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

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

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, eu preciso falar agora. *(Risos.)*

A discussão está entre o Pará e o Ibama e, na verdade, o Mato Grosso está ficando de fora. Eu não quero que o Estado do Mato Grosso perca recursos com isso também. Eu entendo o Senador Flexa.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - A culpa o senhor sabe de quem é.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - O Senador Flexa, por exemplo, estava até em dúvida se o Xingu nascia no Estado do Mato Grosso. Todas as nascentes do Rio Xingu são no Mato Grosso. Temos 35 Municípios, o Rio Xingu nasce exatamente da confluência dos Rios Kuluene com Sete de Setembro. São 270 mil habitantes que vivem ali, nos 35 Municípios, há 12 reservas indígenas, pouco mais de 40 assentamentos. Quer dizer, é muito grande a influência do Rio Xingu para as águas do Pará.

Então, a compensação, eu defendo aquilo que o Ibama está colocando. Tem que ser distribuído ao longo da calha de influência da bacia hidrográfica onde está sendo feito o empreendimento. O Pará não teria Belo Monte se nós não produzíssemos essa água em Mato Grosso, como não teria as usinas do Tapajós também.

Então, Senador Flexa, nós temos que sentar e podemos até pedir mais dinheiro para esse setor, mas não tirar do Estado do Mato Grosso; também não.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Continua com a palavra a senhora...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Tem o meu endosso, Senador Blairo. Estamos juntos.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Vamos ouvir a Sr^a Marilene. Ela continua respondendo às perguntas.

A SR^a MARILENE RAMOS - Eu encerro aqui. Acho que essa é uma questão que a gente deve discutir em conjunto, a visão é essa.

Com relação à questão da desintrusão, de fato, é um tema que é anterior a minha estada lá. Eu não tenho... Mas eu vou procurar saber e encaminhar uma resposta.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Diretor do DNIT, Dr. Valter Casimiro.

A SR^a MARILENE RAMOS - É que eu só respondi às questões dos Senadores com relação a uma questão específica. Desculpe.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Isto é uma audiência pública. Uma palavra sobre Vale do Rio Doce.

A SR^a MARILENE RAMOS - Desculpe-me, Senador Fernando Bezerra.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - É que os nordestinos invadiram a nossa reunião, por isso...

A SR^a MARILENE RAMOS - Exato.

A questão de Mariana, a sua pergunta foi basicamente Mariana. Mariana, Senador, eu já tive oportunidade de estar aqui em uma outra comissão, presidida pelo Deputado Zequinha Sarney, da Comissão de Meio Ambiente, debatendo esse acordo. É um acordo muito abrangente, são 20 programas socioeconômicos e outros 17 programas socioambientais que tratam da parte de indenização, de retomada do desenvolvimento das atividades econômicas lá na bacia do Doce. E na parte socioambiental nós temos as medidas chamadas reparatórias, que tratam da dragagem desses rejeitos, da disposição adequada, do tratamento dos rios, da reintrodução da ictiofauna e também de programas compensatórios em uma escala que nunca se viu em nenhum acordo já celebrado desse tipo. Nós vamos ter 40 mil hectares de áreas de regeneração florestal na bacia do Doce, contra uma área que foi dizimada de 2 mil hectares. Então, nós vamos ter uma compensação muitas vezes superior à área que foi dizimada de vegetação. Nós vamos ter R\$500 milhões só para coleta, tratamento de esgoto e encerramento de lixões na bacia do Doce. Com isso nós vamos poder propiciar saneamento para os 39 Municípios que ficam na calha do Rio Doce.

Existe uma série de estudos para definir o que nós vamos fazer para o enriquecimento da fauna, tanto aquática quanto da fauna terrestre, o enriquecimento da biodiversidade. Nós sabemos que aquela é uma bacia muito pobre porque ela perdeu a sua cobertura vegetal. A sua cobertura vegetal, é uma mata atlântica, hoje tem menos de 10%. Vai haver a criação de uma outra unidade de conservação na foz do Rio Doce, uma área de proteção ambiental. Enfim, é um acordo que prevê, só nas primeiras medidas compensatórias, R\$4,1 bilhões. As medidas reparatórias, essas medidas não têm teto. Há uma estimativa de que elas podem chegar a algo como R\$16 bilhões, o que daria o acordo um valor total de R\$20 bilhões, mas se elas custarem 40, as medidas reparatórias, os 40 bilhões terão que ser executados. Se elas custarem 10, 10 bilhões serão executados, quer dizer, não existe este teto, existe apenas um número estimativo.

Além disso, há uma inovação em termos de como fazer isso. Os recursos não virão para o Governo Federal, não virão para o caixa único do Tesouro, nada disso. Os recursos serão aportados pela empresa Samarco com as suas controladoras, e isso foi muito importante, porque, na hipótese de uma falência da Samarco, que ninguém quer, enfim, que venha a acontecer, duas das maiores mineradoras do mundo garantem o acordo. Elas têm que aportar esses recursos em uma fundação privada que vai ser criada por elas para a execução desse plano de recuperação ambiental e socioeconômico da bacia.

Esse acordo tem quinze anos de previsão, mas os principais recursos são aplicados nos primeiros anos. Agora, a gente tem que entender que não adianta dizer: “Olha, eu quero os 4 bilhões de medida compensatória aplicados nos primeiros dois, três anos. Isso não existe. Nós sabemos que não adianta: três mulheres não irão conseguir produzir um filho em três meses. Nós temos que ter o tempo de gestação dos projetos, de aquisição das informações, de tudo isso.

Agora, no dia 11, vai ser instalado o comitê interfederativo, que é um comitê só com representantes do setor público, que engloba Governo Federal, governos dos dois Estados, representantes dos Municípios e do Comitê da Bacia do Rio Doce, que irão controlar a fundação. Quer dizer, todo o plano de investimento da fundação, todos os projetos, tudo será aprovado por esse comitê interfederativo.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço à Sr^a Marilene.

Concedo a palavra ao Dr. Valter Casimiro, Diretor do DNIT.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Bom, iniciando, com relação aos questionamentos do Senador Acir, a questão de tempo de projeto que poderia, que deveria ser gasto nessa nova solução que está sendo estudada para a BR-319, pavimentação do trecho do meio, na verdade, o DNIT hoje tem um projeto que já foi apresentado aos órgãos ambientais e que gerou a quantidade de estudos que foram apresentados aqui no eslaide que a Dr^a Marilene colocou para os senhores. Então, antes de colocar a questão do que seria feito, desse projeto, da necessidade de uma alteração de projeto e elaboração de um novo projeto, é preciso primeiro definir qual seria a solução utilizada para a BR, se nós vamos fazer uma estrada parque, se nós precisamos colocar, como disse o próprio Senador Acir, um alambrado, se nós vamos fazer uma rodovia. Eu vejo que talvez há inviabilidade de fazer toda em bloquete, porque, primeiro, isso é inviável. Têm que definir a solução. Foi colocado pela Dr^a Marilene aqui as discussões que nós já estamos tendo com o Banco Mundial para poder auxiliar em um projeto que seja mais sustentável, que seja aceito pelos órgãos ambientais, que seja aceito pelo Ministério Público e que tenha viabilidade para poder dar trafegabilidade à rodovia.

O pedido de controle de peso nós já estamos instituindo em algumas outras rodovias. Fizemos isso na BR-364, Acre, e vamos fazer isso também na BR-319, principalmente no período em que há um grande índice de precipitações pluviométricas para poder diminuir o desgaste da rodovia não pavimentada nesse período, fazendo um controle de peso dos caminhões.

Com relação à pergunta do Senador Fernando Bezerra, o Arco Metropolitano entrou no programa de concessão, então, o DNIT ficou em *stand-by* agora, aguardando o processo da PMI e todo o levantamento para poder ver a questão da concessão do Arco.

Continuamos com a questão do contorno, que é um convênio com o Estado. Fizemos uma alteração agora no convênio para ver se conseguimos maior velocidade, porque temos consciência de que está muito ruim o trecho. Vamos ver se tiramos de uma secretaria do Estado e colocamos em outra para poder ver se conseguimos dar velocidade à manutenção daquele trecho ali, e até a algumas melhorias, aumento de capacidade em alguns pontos.

Então, na questão do arco, o DNIT saiu um pouco do cenário porque está aguardando o resultado do processo de construção, vendo se consegue interessados para poder fazer isso pela iniciativa privada.

No caso da BR-232, esse trecho que o senhor citou, de Garanhuns, o projeto está previsto para ser aprovado agora em maio, com a licitação em junho. Há R\$17 milhões no orçamento deste ano, foi até uma emenda daqui do Congresso, e a previsão é que a gente publique a licitação em junho.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Está no PAC, continua no PAC.

Com relação à pergunta do Senador Flexa, eu sei que o senhor está querendo que a gente coloque no viva voz aqui para todo o Brasil ouvir, para o Pará - todo o Brasil porque o senhor falou que o Senador Garibaldi faz questão também de conhecer os problemas do Pará. O DNIT deu um parecer técnico dizendo que não há impedimento nenhum na passagem para o Estado. Então, tecnicamente, o DNIT entende que o projeto que foi apresentado pelo Governo do Estado é um projeto viável, que não causa nenhum prejuízo para a rodovia naquele trecho. Então, não há problema do DNIT em relação

à passagem disso para o Estado para fazer o BRT. Isso - claro - tem que ter o aval do Ministério dos Transportes, que está fazendo a avaliação da questão da PMI, que foi o que o senhor citou aqui há pouco.

Com relação à questão colocada pela Senadora Vanessa, do apoio do Exército na 319, o DNIT já tem o Exército como parceiro em diversas rodovias, inclusive na 319, para parte da pavimentação, da manutenção. Quem fez a manutenção da parte pavimentada próxima a Humaitá foi o Exército para o DNIT. Então, o DNIT não se opõe e entende que temos uma parceria de muito êxito com o Exército para dar manutenção na rodovia ou, em alguns casos, até para fazer a pavimentação. Então, essa porta está sempre aberta para poder ver até a disponibilidade também do Exército em fazer isso, porque a gente sabe que o Exército também tem as suas limitações. A gente precisa ver se o Exército tem capacidade para fazer e qual trecho consegue fazer.

Com relação ao pórtico, Marilene, o DNIT nunca se opôs. Se a gente fechar aqui que tem que colocar um pórtico para o Exército fazer a fiscalização, o DNIT faz essa parceria para poder colocar isso como uma condicionante para ter a rodovia liberada e com o licenciamento mantido. Eu poderia até fazer uma brincadeira aqui e dizer o seguinte: olha, eu coloco o pórtico lá com o Exército. Você me dá a licença para a construção? (*Risos.*)

Mas eu sei que as coisas não são tão simples assim. O DNIT entende isso e cumpre com os requisitos legais para o licenciamento, porque, como falei antes, o DNIT está preocupado com a infraestrutura, mas também está preocupado com o meio ambiente. A gente não quer colocar infraestrutura a todo custo, com prejuízo ao meio ambiente. Então, eu tenho tido diversas conversas com a Dr^a Marilene - isso está sendo bem salutar - para poder aproximar as casas, fazer esse investimento em infraestrutura preocupado com o meio ambiente, de acordo com toda a legislação ambiental. Então, está sendo muito boa para o DNIT e - acredito - também para o Ibama essa parceria que a gente está tendo para poder aproximar os interesses de ambos os órgãos para conseguir essa infraestrutura.

A bola vai para o General Costa Neves com relação a essa questão do pórtico, porque não sei se ele pode atuar como poder de polícia na região lá para poder fiscalizar o trânsito, esse tipo de coisa, mas o DNIT tem todo interesse em manter parcerias com o Exército, inclusive para poder colocar um pórtico lá para fazer essa fiscalização, esse acompanhamento do que passa, do que transita na rodovia.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o General.

O SR. GENERAL RICARDO AUGUSTO FERREIRA COSTA NEVES - Em relação a esses portais, eu lembro que, em 2008, 2009, o Exército já fez, inclusive, o projeto desses portais, tanto aqui perto de Humaitá, como lá em cima, no Careiro. Os projetos não foram colocados em execução, mas, ontem mesmo, conversando com o general chefe do Departamento de Engenharia de Construção, eu vi os projetos, que já estão lá até prontos.

Quanto à capacidade de implementar uma fiscalização adequada, o senhor tocou em um aspecto interessante mesmo, que é o amparo legal para se fazer isso, mas o Exército tem condições de fazer. Acredito que, quando esses portais ambientais foram idealizados, a concepção foi até mesmo de um trabalho interagências, com vários entes municipais, estaduais e federais, vários setores - Receita, Polícia Federal, Ibama e assim por diante - e também o Exército, que estará pronto, como o próprio comandante do Exército já se comprometeu a realizar essa atividade.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, muito obrigado. Cumprimento nossos convidados: a Presidente do Ibama, Dr^a Marilene; o General Costa Neves e o Valter Casimiro, que já é cliente aqui na nossa Comissão de Infraestrutura.

Acho que a discussão já se iniciou, já foram respondidos vários questionamentos e vários dos que eu tinha que fazer também já foram respondidos na primeira fase. Mas eu gostaria de fazer uma observação à Presidente do Ibama. Acho que nós, como País, como instituição, pecamos em algumas coisas. O Brasil tem tido ultimamente muitas regras, muitos controles, tudo está sob licença, licença e licença. Penso que o Ibama poderia flexibilizar essa questão das manutenções das rodovias. Não há por quê... É uma rodovia que está aberta há mais de 40 anos. Eu passei lá quando jovem junto com o meu pai. Ainda era asfaltada essa rodovia quando eu passei. Quer dizer, é uma rodovia que já foi aberta, que já foi asfaltada, já teve a sua importância. E, com o tempo, foi perdendo a importância econômica e relaxaram na manutenção. Agora, para uma simples manutenção de fazer uma ponte, de fazer o conserto dos buracos, depende de licenciamento, de um monte de gente para cima e para baixo. Acho que esses procedimentos poderiam ser abreviados. E a mesma coisa numa rodovia asfaltada. Quando tem de se fazer uma recuperação dessa rodovia, também gastamos muito tempo, dinheiro, são pessoas para cima e para baixo para fazer licenciamentos para manutenção desses patrimônios. Acho que esse é um patrimônio público brasileiro que tem de ser cuidado. Não adianta você só construir. Tem de construir e cuidar, senão, com o tempo, perde aquilo que fez.

Acho que, nesse aspecto, o Ibama poderia avançar um pouco, olhar um pouco mais sob esse prisma e entender que uma rodovia sem manutenção é muito pior para o meio ambiente do que uma rodovia com manutenção. Por exemplo, os bigodes, as águas que são retiradas nas rodovias de terra e são cortadas ao longo da pendente de uma descida, elas são cortadas, tiradas para fora, jogadas para dentro da mata, dentro das pastagens, enfim, para que essas águas não vão todas elas para dentro dos rios. Quando você não tem manutenção, as águas descem pela lateral da rodovia e vão abrindo voçorocas, buracos e levando tudo isso para dentro do rio. Então, às vezes, no afã de querer defender uma posição, você acaba prejudicando o meio ambiente. Esse é o ponto.

Especificamente nesse ponto da 319, eu tive oportunidade de passar por lá ainda quando criança, a atividade econômica daquela região é dali mesmo, é de dentro. Ela não é uma rodovia, como disse aqui o Senador Flexa, o Senador Acir, em que nós vamos transportar soja, em que vamos transportar milho, em que vamos transportar algodão, em que vamos transportar produtos da pecuária. Nada disso, porque o transporte normal, original, usual e muito mais barato é a hidrovía. E a hidrovía está funcionando. O que se quer nessa região - eu entendo a preocupação dos amazonenses e também do pessoal de Rondônia - é uma ligação para poder ir e vir de carro para um lado e para o outro; sentir: eu posso sair, eu não preciso só pegar um barco ou um avião para sair daquela região.

Então, era essa a consideração que gostaria de fazer. E não só para essa rodovia, mas para tantas outras rodovias. A gente vê que pessoas acabam morrendo porque não há manutenção, e não tem manutenção porque não tem licença. Nós tínhamos que olhar um pouco mais isso e liberar um pouco. O Brasil está muito preso. São muitas regras, muitas normas. Os servidores do Ibama, os servidores da Secretaria de Meio Ambiente dos Estados têm medo de assinar as coisas. Todo mundo com muito medo de ser preso, de ser processado pelo Ministério Público. Então, para evitar isso, essas coisas têm de vir de cima. Tem de haver uma liberação. Acho que tem de botar tudo sobre a mesa e ver o que é importante aqui, com o que nós temos que gastar energia, o que nós temos que olhar realmente com carinho, porque isso aqui muda muito a vida das pessoas, muda a vida do meio ambiente. A partir daí, deve-se fazer uma espécie de limpeza, deixar um pouco mais simples os procedimentos.

Era essa a minha consideração, porque, eu digo com toda sinceridade, se a gente não tomar um pouco de cuidado, a gente não vai fazer este País andar. E não é que eu seja contra os estudos. Eu penso assim: se for fazer um aviário lá em Mato Grosso - sabe, há um milhão de aviários no Mato Grosso -, todo mundo sabe qual é o impacto no meio ambiente que um aviário vai dar. Então, não tem de estudar aviário. Tem de liberar. Pode ser que se diga assim: "Olha, não pode haver mais de cinco milhões de aviários aqui no Mato Grosso." Então, até cinco milhões, você deixa fazer. Agora, claro, vai fazer uma ferrovia, vai fazer um negócio numa nova área em que nunca se fez, devem-se fazer os estudos, tem de saber qual é o começo, o meio e o fim desse processo. Mas infelizmente para nós que vivemos o dia a dia, o meio ambiente olha tudo como se fosse o último ponto.

Uma coisa é olhar a fotografia do Planeta, que tem importância ambiental. Mas aí, vai para o País, tem importância ambiental; vai para o Estado de Mato Grosso, tem importância ambiental. E quando se vai aos últimos dez metros quadrados que se veem na fotografia, têm que ter o mesmo respeito ambiental, as mesmas coisas que todo o Território brasileiro. Acho que é isto que está faltando, ou seja, um pouco de sensibilidade para saber e liberar alguma coisa para que o País possa andar e possamos ter uma vida mais tranquila.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Hélio José.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Quero cumprimentar o nosso Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho, muito resistente, pois está desde às 8h30 aqui.

Também quero pedir desculpas pelo meu atraso, porque cheguei do Japão ontem quase meia-noite. Então, estava cansado. E faço esta referência porque vim de um país onde tudo é tão civilizado, onde tudo é tão certinho e com um povo tão pacífico. Quero dizer que tive oportunidade de passar esses últimos onze dias lá numa viagem organizada pela Embaixada japonesa e conhecer as várias áreas da infraestrutura e todas as questões do Japão. Mas é bom que se diga que nem um real foi utilizado dos cofres brasileiros, tudo foi custeado pela Embaixada do Japão e pela relação Brasil-Japão. Estavam comigo mais 9 Deputados Federais, um grupo de 27 Deputados Estaduais e alguns representantes das Comissões. Os Deputados Federais e o Senador da República, que fui eu, tivemos uma agenda especial, geral; os outros tiveram outras agendas também de interesse Brasil-Japão.

Gostaria de cumprimentar a nossa Marilene Ramos pela sua desenvoltura, pelo seu trabalho e pela sua simpatia. Quero deixar claro que sou de uma carreira, a de Analista de Infraestrutura, que cuida dos projetos dos 15 Ministérios da infraestrutura nacional; e posso te assegurar que nesses 15 Ministérios há bons projetos, boas peças colocadas, mas estamos com muita dificuldade para encaminhar. Digo isso porque criamos o Instituto Chico Mendes e o Ibama para facilitar, para

agilizar e não para atrasar mais ainda os processos. Agora, por exemplo, praticamente duplicamos a demora em algumas situações.

Quando vi o Flexinha colocando aqui para vocês algumas questões em relação a isso, digo que precisamos rediscutir essa questão do Ibama e do Chico Mendes de forma a agilizar aquilo que a prática nos demonstra, tal como o processo que o Blairo acabou de colocar aqui do simples aviário. Enfim, são coisas que necessitamos fazer.

Eu que acabei de vir do Japão e vi tantas plantas de energia solar digo que vamos ter que colocar essas plantas de energia solar neste País em todos os cantos possíveis. Imaginem se para cada planta que estiver próxima de um povoado tivermos que perder não sei quantos mil anos no Ibama ou no ICMBio para liberar uma coisa simples que vai, inclusive, diminuir o grande impacto poluente das termoelétricas e de outras questões que vem nos atrapalhando o tempo inteiro!

Portanto, quero dizer a V. Ex.^a, fugindo do tema, nobre Presidente, porque aqui já fugiu um do PSDB, já fugiu um ex-PT que está sem partido neste momento, já fugiu outro que é do PSB, e eu que sou do PMDB também estou fugindo para os assuntos que são importantes para nós, deixando claro que estamos pensando no Brasil. Então essa questão o Ibama e o Chico Mendes precisam agilizar ao invés de demorar mais.

Sou parceiro do Ibama, e você sabe disso, já ajudei a resolver algumas questões importantes, e quero deixar claro que o trabalho que o Ibama e que o ICMBio fazem são trabalhos importantes, mas nós, engenheiros, que estamos nos 15 Ministérios da infraestrutura nacional, temos que ter uma relação mais próxima ao Ibama e ao ICMBio para tentar destravar os processos do PAC e do PIL e fazer com que as coisas aconteçam de uma forma adequada. Por exemplo, em relação a essa rodovia, o PIL poderia resolver tranquilamente, trazendo mais investimentos e pessoas para fazer o serviço, se tivéssemos menos burocracia nas licenças ambientais, etc., garantindo a qualidade. Ninguém está querendo precarizar, mas, sim, agilizar.

Com relação ao Exército brasileiro, meu nobre General Ricardo Augusto Ferreira Costa Neves, quero dizer que para nós é um orgulho ter um Exército com a qualidade que tem, ter o IME que forma técnicos com altíssima qualidade neste País. O Exército, a Aeronáutica e a Marinha são entidades que contam com todo o nosso apoio democrático, nós reconhecemos.

O que pudermos fazer aqui para ajudar essas Forças que nos garantem a democracia, estaremos ajudando. Nada de golpe, somos contra qualquer tipo de golpe. Queremos a Força de segurança brasileira para isto que vocês fazem hoje: esse apoio à infraestrutura, esse apoio à segurança, à democracia, a um País que tem projetos importantes com o Exército, com a Marinha e com a Aeronáutica nas suas áreas afins, que tanto nos ajudam a continuar no processo democrático.

Estamos vivendo um momento conturbado neste País e aproveito esta oportunidade - falando com V. S.^a, um general, uma pessoa que tem todo um *know-how* do nosso Exército brasileiro, portanto, nas nossas Forças Armadas - para dizer que nós políticos brasileiros confiamos no bom senso, na responsabilidade, na irmandade, no nacionalismo das Forças Armadas brasileiras para manter a democracia e a ordem sem nenhum tipo de outra questão.

Quero falar com meu amigo Valter Casimiro que precisamos muito resolver algumas questões. Temos aqui a BR-080, a duplicação da última saída de Brasília para Padre Bernardo, que é de 180km. Precisamos resolver, pois, a cada dia que passa, mais vidas são mortas no trecho Taguatinga-Brazlândia-Padre Bernardo. Já estivemos lá, já pedimos encaminhamento para o PAC. Precisava saber informação de como está essa questão, o que nós da Bancada do DF ainda precisamos fazer, porque já fiz um documento assinado por toda a Bancada solicitando ao PAC para assumir essa duplicação, mandar o dinheiro para vocês, para que nós, que tivemos essa emenda como prioritária da Bancada do DF, consigamos duplicar essa última saída do Distrito Federal.

Além disso, temos outros gargalos por aqui, que é a questão da duplicação daquele trecho da BR-060 a Santo Antônio do Descoberto e outras áreas do anel viário que estamos, juntamente com a ANTT, com vocês e com o Ministério do Transporte, precisando dar continuidade.

Sei da excelência técnica da equipe do DNIT, ajudei a aprovar todos aqui, sei que são pessoas altamente capacitadas. Quero, juntamente com o DNIT, com o Ibama e talvez com o Exército também, discutir a questão das hidrovias brasileiras - está hoje com um excelente diretor aquaviário lá no DNIT -, temos que chamar aqui a Antaq e outros órgãos para debatermos essa questão das nossas hidrovias.

Vamos ao Japão, daquele tamaninho, uma ilha, onde há vários cursos de água, e vemos o tanto que usam o curso marítimo para fazer o transporte. Nos Estados Unidos, praticamente toda a sua carga é feita pelos rios. E nós, com esses rios imensos sem aproveitar, pagamos esse preço absurdo para escoar nossa safra. Portanto, precisamos discutir isso.

Quero ver com você como andam essas obras de Brasília e dizer que em breve estaremos aprovando aqui uma audiência, uma comissão para discutir esse assunto, além daquela outra questão da energia, como já falei, nobre Presidente do Ibama.

Estamos aprovando, como política pública deste ano, a integração das energias das Américas. Inclusive, sou Vice-Presidente do Parlatino nessa área. Apresentei uma proposta de projeto lá. Vamos fazer aqui pelo menos umas dez

audiências públicas, envolvendo todas as formas de captação de energia para este País e precisamos realmente tirar do gargalo essa questão em que nos encontramos, com a nobre anuência do nosso sempre elegante Presidente, que conduz com galhardia esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Me engana que eu gosto, Senador.

Com a palavra, o Senador Roberto Rocha.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Sr. Presidente, quero cumprimentar todos os convidados, nossos colegas Senadores, e ser muito breve e objetivo.

Quero me solidarizar com todas as questões colocadas aqui pelos nossos colegas, mas pontuar, aproveitando a oportunidade de ter aqui o diretor do DNIT, para colocar uma questão que aflige e revolta o povo do meu Estado, o Maranhão.

Temos dez BRs, uma delas, a BR-135, é a única via terrestre que chega à capital do Estado, o maior aglomerado urbano do Maranhão, com quase dois milhões de pessoas. Há aproximadamente um ano, esteve aqui, nesta mesma Comissão, o Ministro dos Transportes, com quem nós, naquela oportunidade, tratamos desta questão: o acesso à ilha de São Luís.

Sr. Presidente, foi feito, próximo da ilha de São Luís, um projeto para instalação de uma refinaria. Nesse projeto, a única coisa que refinou foi voto. O povo do Maranhão assistiu àquilo e, ansioso, acreditou que poderia ter um empreendimento daquele porte, que poderia gerar milhares e milhares de empregos. Para dar mais credibilidade e fazer a população acreditar mais naquele empreendimento, foi iniciada uma obra de duplicação da BR-135, que liga São Luís a Bacabeira, local onde seria a estrada da refinaria. Isso vem desde 2010. Portanto, vem refinando voto há duas eleições. Eu mesmo fui candidato a Senador em 2010 e 2014 e fui vítima dessa prática.

Quando chega agora a 2014, após as eleições, antes do Natal, ou melhor, entre Natal e ano novo, é anunciado que aquilo não passou de um sonho de verão, ou um pesadelo. Não existe refinaria coisa nenhuma. Ficou lá no meio do caminho a duplicação da BR-135.

Pessoalmente, fui, agora, viajar de carro mais uma vez. Num trecho que é para passarmos em vinte minutos, passei mais de quatro horas. Então, você imagine, na Semana Santa, o desespero da população, a revolta da população com aquela situação. Não é só por causa da perda de tempo, mas porque ela está se transformando numa rodovia da morte. Nesse final de semana, houve mais uma vítima fatal nessa rodovia. Quero me solidarizar com a família de Ana Lúcia Duarte Silva, bailarina, professora, que foi assassinada, vítima de latrocínio, num trecho em que o carro, praticamente, é obrigado a parar. Então, isso é uma constante naquele trecho rodoviário.

Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, meu caro Valter, Diretor-Geral do DNIT, eu já falei com V. S^a algumas vezes sobre esse assunto. Sei que, pessoalmente, V. S^a tem se empenhado na solução do problema, assim como o Ministro, mas, além de ser uma questão de obrigação do Executivo - trata-se de uma BR -, é uma questão moral subjacente, porque se trata da população do Estado que deu a maior votação do Brasil para a Presidenta Dilma, o Estado do Maranhão, da única obra estruturante do Governo Federal no Maranhão, o único acesso rodoviário para a capital do Estado do Maranhão, São Luís, que tem na ilha quatro Municípios. Nós estamos tendo um prejuízo monumental. As pessoas não toleram mais essa situação. E aqui eu falo em meu nome, em nome de todos os Senadores do Maranhão, em nome do Governador do Estado, em nome dos Deputados Federais, dos Deputados Estaduais e de toda a população, dessa população que eu represento aqui, mas também a Presidenta da República representa. Não podemos mais tolerar que a ilha do amor, tão conhecida, seja transformada na ilha do clamor. Hoje há um clamor para que isso seja resolvido.

Nós vimos, recentemente, a Presidenta da República, Dilma, ir a São Luís inaugurar uma obra importante no Terminal do Porto de Itaqui, que é o Tegram (Terminal de Grãos do Maranhão). Antes do Tegram, por essa rodovia andavam 200 carretas, muitas de soja, que vêm do sul do Maranhão para ser exportada através do Porto de Itaqui. Muito bem. Após essa inauguração, que aconteceu há pouco tempo, por essa mesma rodovia andam mais de 800 carretas e, com a operação de mais dois terminais neste ano, serão 1600 carretas, na sua maioria de soja. Então, eu quero aqui expressar o sentimento de revolta, muito maior do que o de indignação com essa situação.

Nesta semana, falei com algumas pessoas do DNIT do Maranhão. Sei que V. S^a vai dizer que a empresa contratada, que é um consórcio, estava com muito dinheiro para receber e, claro, parou as obras - é evidente! O Ministro disse aqui que, em dezembro de 2015, terminava. Nós estamos em 2016, e está lá a obra no meio do caminho, parada, paralisada! O DNIT não deve mais um centavo para a empresa, está absolutamente quite, mas é preciso que a gente reconheça um problema real. Não podemos tergiversar. Estamos vivendo um momento de absoluta insegurança jurídica no País, instabilidade política de toda ordem, um Governo que está aí como que aparando pratos diante de uma prateleira, com muitas dificuldades, mas as empresas, quaisquer que sejam elas, fornecedoras de serviços, prestadoras de serviços têm insegurança! É preciso que a gente fale de frente o que precisa ser feito, ou seja, este Governo pode estar hoje e amanhã pode não estar, mas o

prestador de serviço vai simplesmente ficar esperando derreter a situação? Precisamos saber se é necessária uma reunião lá no DNIT, com toda a Bancada federal de Senadores, de Deputados, com o Governador, para dar um mínimo de confiança para o contratado, que é o consórcio de quem nem sei o nome.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Serveng-Aterpa. Eles precisam ter alguma segurança, porque, definitivamente, do jeito que está, não pode continuar.

Eu, para concluir, digo que recebi nesta semana mesmo, na própria segunda-feira à tarde, diante de tanta revolta de todo mundo, uma ligação do gabinete da Presidente, do Ministro Jaques Wagner, com quem já tratei várias vezes desse assunto. Também o fiz com ela própria, a Presidente. Já disse, a Bancada já tratou, o Governador tratou... O Governador iria até entrar na Justiça contra essa situação, porque nós não temos mais o que fazer. E o povo cobra de quem? O povo cobra de nós. E eu espero, sinceramente, que nós não tenhamos que, noutra oportunidade, Sr. Presidente, aqui nesta Comissão, voltar a tratar desse assunto, porque nós queremos principalmente poupar vidas.

E eu encerro como comecei, solidarizando-me com a família da Ana Lúcia Duarte Silva, bailarina, professora, que foi mais uma vítima de latrocínio, nessa que é conhecida, lá no Maranhão, como estrada da morte.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Senador Wellington Fagundes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Senador Garibaldi... Hoje não foi por ordem de chegada, não é, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex^a está reclamando por quê?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Não, não estou reclamando não. Estou só registrando, dada a sua elegância, que aqui já foi mencionada, e o senhor não acreditou muito, não é? Mas, com certeza, eu quero aqui agradecer sempre essa elegância e a gentileza a todos nós.

Eu quero cumprimentar todos aqui; a Marilene, que tem um nome muito parecido com o da minha esposa: Mariene e Marilene. Cumprimento também o General Costa Neves. Aproveito para cumprimentá-lo, mas também quero lembrar aqui o General Enzo e destacar, em nome do Exército brasileiro, a importância do Exército, lá, para a nossa Região Amazônica. A BR-163 tem uma história muito grande da participação do Exército brasileiro, a Calha Norte, enfim... Hoje, no momento em passamos uma dificuldade, principalmente com a pouca credibilidade das instituições, com certeza o Exército brasileiro é uma das instituições muito respeitadas por todos nós, brasileiros. E pela sua história, pela história de trabalho.

Quanto à Amazônia, eu ouvi muitas palestras de generais sobre o papel do Exército - das Forças Armadas, de um modo geral, mas principalmente do Exército - em relação à manutenção da nossa Amazônia. Digo isso porque, às vezes, se discute muito a Amazônia, sem conhecer a complexidade, o que é aquela região tão vasta, tão imensa, com uma população tão pequena.

Eu, Marilene, tenho de lembrar aqui que, logo no meu primeiro mandato, um deputado federal de Mato Grosso estava numa discussão, sobre essa questão ambiental, que não pode, que não pode e tal, e ele, muito eufórico, disse o seguinte: "Olhem, se vocês estão pensando que nós vamos ficar lá na Amazônia só lustrando cacunda de jacaré para turista tirar fotografia, estão muito enganados. Nós queremos geladeira, nós queremos energia." Porque naquela época nem energia havia. Então, às vezes, as pessoas construíam no passado uma hidrelétrica e se esqueciam de levar a energia para a comunidade que estava ali, vizinha. Ou seja, havia uma total ignorância em relação àqueles que estão ali preservando, que estão ali cumprindo o seu papel de fazer com que, daquela região, sejam extirpadas ideias, como já houve, inclusive, de internacionalização da nossa Amazônia. E a Amazônia, sem dúvida nenhuma, é a maior reserva da nossa biodiversidade. Infelizmente muito pirateada também, dada exatamente a falta de condições de toda a vigília brasileira.

Quero cumprimentar também o Valter e registrar, Sr. Presidente, que, conforme requerimento aprovado aqui nesta Comissão, amanhã nós teremos, em Guarantã, na divisa do Mato Grosso com o Pará, uma audiência pública, na qual vamos tratar exatamente da concessão da BR-163, especificamente do trecho de Sinop até Miritituba. Inclusive o Dr. Valter estará presente conosco lá. Essa audiência foi proposta também em conjunto com a Assembleia Legislativa, onde teremos o Presidente da Assembleia Legislativa, com vários Deputados.

Lá na Assembleia, essa proposta foi feita pelo "Deputado BR-163", que é o Deputado Pedro Satélite. Ele tanto lutou por essa estrada que ganhou o nome, inclusive, de "Deputado BR-163". Eu quero estar lá e, como foi aprovado aqui, Sr. Presidente, eu gostaria de ter a sua presença lá com toda essa simpatia, com toda essa nobreza, como aqui já foi falado.

Também entendo que não é fácil para V. Ex^a ter de se deslocar também. Mas lá estarei representando e falando em nome de V. Ex^a.

Bom, quero ainda dizer que ontem o Ministro Nelson Barbosa esteve na CAE, falando sobre a readequação da meta fiscal. Dentro dessa readequação, dois itens são importantes, um para o meu Estado, para a Região Centro-Oeste. Na verdade, é a liberação de mais recurso do FEX, que é o Fundo de Compensação das Exportações. São 9,1 bilhões, sendo que Mato Grosso é o Estado que mais recebe, 21,63%, quase 23%. Então, no ano passado, não fosse a liberação desse recurso, o Governo do Estado, como também a Prefeitura, não teria condições de encerrar o ano pagando salários, enfim. Este ano, o Ministro já anunciou aqui a liberação dos recursos. E hoje foi editada a medida provisória no recurso do FEX de 2015 ainda com a possibilidade dessa readequação da meta fiscal de cumprir também o FEX de 2016.

Eu falo isso, Presidente, porque também, nesta readequação, estão previstos 9 bilhões, conforme disse o Ministro, exatamente para os restos a pagar e conclusão de obras inacabadas no Brasil. Como está aqui o Dr. Valter, eu gostaria até que fosse feito aqui por V. S^a algum comentário sobre obras. Por exemplo, no caso, a 158, no Estado de Mato Grosso, tem dois impactos: um é o aspecto financeiro. Está faltando muito pouco para se concluir o trecho chegando de Vila Rica até o Pará. Também por parte do Ibama, a 158, nós temos lá o problema da Reserva Marãiwatsédé, que foi criada. E até agora, infelizmente, nós não temos uma solução para essa obra em função da licença ambiental. É claro que tem muito mais a ver com a questão indígena, mas o Ibama também acaba tendo essa influência nesta questão. Além da 158, há a 242, que também agora depende única e exclusivamente da licença do Ibama. Grande parte da obra já foi construída e falta só um trequinho no meio, de dois ou três lotes, que não tem a licença ambiental. A 242, no Estado de Mato Grosso.

Ainda em relação ao objetivo principal da nossa audiência, que é a 319, no Amazonas, eu quero aqui lembrar o Ministro Alfredo Nascimento, do meu Partido. Como Ministro - e foi Senador -, eu lembro que, muitas vezes, nós tivemos reuniões no Ministério. E ele colocava a angústia dele pela impotência de, como Ministro, o seu Estado não conseguir realizar as obras nessa estrada tão importante. É uma estrada que, como disse aqui a Senadora Vanessa, há quarenta anos, como a 158 também lá, uma estrada consolidada, que já foi asfaltada, por onde toda a carga de Manaus praticamente descia, exatamente por essa estrada, e foi se deteriorando, acabando. Hoje, para fazer uma conservação, existe toda essa luta. Aliás, passou o mandato de um Senador do Amazonas como Ministro e ele dizia até da angústia de não conseguir realizar uma obra tão importante para o seu Estado.

Então, na verdade, falo aqui dessa estrada muito mais como um amazônida, mas para testemunhar também a importância que representa essa estrada para o Brasil, porque é uma integração de toda a Amazônia. Então, eu poderia estar aqui falando como um amazônida angustiado, Sr. Presidente, com uma população talvez até revoltada, porque numa obra dessa, consolidada, que foi tanto utilizada, hoje existe essa dificuldade.

Quero só registrar isso, Marilene, e, de qualquer forma, parabenizá-la, porque eu tive uma audiência com V. S^a e ouvi esse entusiasmo que colocou aqui, inclusive essa vontade de destravar, dizendo: "Não, aqui nós precisamos resolver." Ou seja, pegou a bola, tem que jogar para o lado, tem que jogar para frente e marcar o gol.

Então, isso traz esperança para nós. A legislação, evidentemente, foi criada por nós, mas um órgão como esse tem uma importância muito grande. É claro que é preciso evitar os abusos, porque ninguém quer acabar com o meio ambiente e nós temos que ter a responsabilidade com as futuras gerações, mas também não podemos prejudicar o desenvolvimento, principalmente numa região como essa. Na verdade, não basta apenas promover o desenvolvimento. É necessário também cuidar da qualidade de vida das pessoas que lá estão, que lá vivem e que cumprem esse papel de integração nacional e, principalmente, de preservação.

Então, eu gostaria de ouvir, no encerramento de suas palavras, uma consideração geral, General, porque, às vezes, as pessoas não sabem, não têm noção - e os brasileiros estão nos assistindo - do que é a Amazônia. Talvez seja uma oportunidade de o senhor falar, como brasileiro - sei o que isto representa para o Exército -, sobre a importância de as pessoas, em vez de criticarem, conhecerem primeiro e ajudarem nos projetos, como o Calha Norte, que é fundamental para a região. Às vezes, vocês não dispõem dos recursos mínimos para fazer aquilo que fazem, como a assistência social.

Quero aqui finalizar, para deixar um pouquinho para o General, ressaltando a questão da Serra do Cachimbo. Com o asfaltamento da BR-163, que está sendo concluída, nós fizemos a indicação para transformar a Base Aérea do Cachimbo numa unidade avançada - agora esqueci o nome -, como se fosse um... Eles fazem todo o trabalho e prestam assistência, principalmente naquela região. Hoje, lá é apenas uma base. Seria o avanço dessas condições, porque, com o asfaltamento, eles poderiam ter condições de prestar um trabalho muito maior à região. Não me lembro do nome correto, mas, com certeza, o senhor sabe que é mais do que uma base.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Senador Sérgio Petecão.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Sr. Presidente, nossos convidados - Dr^a Marilene Ramos; Valter, do DNIT; e nosso General Ricardo Augusto -, fomos chamados à Comissão hoje, nesta audiência pública, para debater a BR-319.

Nós que estamos na Amazônia - eu sou do Acre, General; parabéns pelo trabalho do Exército na nossa região, na fronteira - sabemos das dificuldades em Epitaciolândia, onde há um quartel; em Santa Rosa do Purus, que acho que só o senhor e eu conhecemos, porque só vai àquele Município quem tem negócio. Onde eu posso defender, eu sempre falo da importância do Exército na nossa região, na Região Amazônica e, principalmente, na região do meu Estado, o Acre.

Fico ouvindo atentamente esse tema da BR-319. Lembro que, há 30 anos, quando o meu pai ainda era vivo - meu pai hoje é falecido -, fui de Rio Branco a Manaus de carro, numa C10 - antigamente havia a C10, a gasolina. Hoje, vejo aqui a Bancada do Amazonas, a Bancada de Rondônia, e essa BR também é muito importante para o meu Estado, o Acre.

Eu queria atender alguns pontos. É lógico que isso não é culpa do Valter, mas tenho algumas críticas a fazer ao DNIT. Esse é um problema que vem se arrastando há muitos e muitos anos. Por exemplo, eu não consigo entender por que, no caso da BR-317, que liga Rio Branco a Boca do Acre, o pessoal só conseguiu fazer até a metade, Presidente. Até a metade, há estrada; na outra metade, não existe. Eu estive em Boca do Acre agora. Aquilo é um absurdo, aquilo é um absurdo! As pessoas que moram em Boca do Acre, que liga o Amazonas ao nosso Estado e que é a saída daquela região, uma região muito rica, muito próspera, produtora.

Há quantos anos, quantas vidas já foram ceifadas ali? Eu era pequenininho, igual ao Sinésio, e nós já discutíamos sobre aquela estrada. Quantas vezes eu vi - você está ali há quantos mandatos, Sinésio?

O SR. SINÉSIO CAMPOS (*Fora do microfone.*) - Seis.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Há seis mandatos. Então - seis vezes quatro -, há 24 anos, eu vejo o Sinésio ali lutando por aquela estrada. Estou falando dele porque o conheço, mas não é uma luta só dele. Eu sempre estive ali lutando, porque é importante. Hoje, Boca do Acre depende de Rio Branco, da nossa capital.

Mas eu estou falando da BR-317, que é a continuação, que vai até o Pacífico. Eu queria entender, Valter, por que, lá dentro do Peru, que é a mesma Amazônia, é a Amazônia peruana, se faz a estrada - e eu estou falando porque conheço, não estou falando porque alguém me disse, não -, e quem sai de Assis Brasil, que é lá na fronteira, quando entra em território peruano, tem uma estrada cem por cento funcionando - cem por cento! -, e a estrada que está dentro do nosso Território, em precária situação.

Não estou nem falando, ainda, na BR-364, que liga Rio Branco a Cruzeiro do Sul. Essa é um escândalo. O Dr. Valter sabe do que eu estou falando, do problema que vem se arrastando. Nessa estrada foram derramados mais de R\$2 bilhões. Eu estive lá semana passada. Fui de Rio Branco até Cruzeiro do Sul de carro. E faço questão de ir de carro para dividir um pouco, prestar a minha solidariedade às pessoas que moram ali em Manoel Urbano, Feijó, Tarauacá e até Cruzeiro do Sul. Um absurdo, Presidente Garibaldi. Um absurdo! As pessoas ficam totalmente isoladas. E aí eu penso que, se ali tivesse sido feito um viaduto, de Rio Branco até Cruzeiro do Sul - um viaduto! -, tinha gasto menos dinheiro. Porque eu não acredito... "Ah, construir na Amazônia é difícil." É verdade. Isso é verdadeiro. É difícil. Mas será que não existe tecnologia hoje no mundo, no Brasil, para se fazer estrada? Como é que se faz uma estrada que não foi nem inaugurada e já se acabou?

Então, sinceramente, esta não é a primeira reunião de que eu participo e tenho certeza de que não será a última. Já estou na política há 30 anos. Desde quando era Presidente da Assembleia do Estado, estou nessa luta. Porque eu não consigo, sinceramente, entender. Às vezes, o que me magoa é a briga lá do DNIT acerca de quem vai indicar o diretor do DNIT. Como se isso fosse mudar alguma coisa. Lá no Acre, o Governo do PT - ave, Maria! -, quando se fala em DNIT lá... Porque, antigamente, as obras não eram feitas pelo DNIT. As obras eram sub-rogadas ao Derac, que era o órgão do Estado que fazia, que dizia que ia fazer essa estrada. E o dinheiro era derramado lá, e na verdade quem perdeu foi a população do nosso Estado.

Estou falando da BR-364, da BR-317, e aqui presto a minha solidariedade aos irmãos amazonenses, porque a BR-319 não é diferente da nossa. O Deputado me falava de 400km - é isso? Aí o Ibama, o ICMBio, e não sei quê, e tem que pedir licença... Quanto a essa estrada, não estamos falando de coisa nova. Estou falando que há 30 anos eu já tive o prazer de sair de Rio Branco e ir até Manaus. E hoje essa novela se arrasta aqui no Senado, se arrasta na Câmara, se arrasta lá nas Assembleias. Quando eu era do Parlamento Amazônico, já se discutia isso. Na Unale, que é a entidade dos Deputados estaduais, já se discutia isso.

Eu fico pensando que o cidadão que está assistindo agora à TV Senado deve pensar: será que esse pessoal está brincando? Eles ficam conversando essa história... Será que é só de brincadeira que eles ficam se reunindo? Porque de concreto não sai nada!

Então, sinceramente, eu já estou tão decepcionado com essa situação ali da nossa BR-364 que não aguento mais falar nisso. Você chega lá e vê a cabeceira da ponte, que não tem cinco anos e está lá, arriou, acabou, lá em Tarauacá. Quanto foi gasto naquilo ali? E não há ponte. A ponte está praticamente intrafegável. Aquela ostentação, aquelas pontes com raio, aquela lá de Cruzeiro do Sul...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Estaiada, parece essas coisas da Europa. Para que aquilo, gente? Por que não faz umas coisas funcionais? De que adianta ser estaiada, enraizada e não funcionar? A BR não funciona. Para que isso?

Agora, eu só queria aqui, Presidente... Eu tinha de fazer esse desabafo porque eu não aguento mais. Essa não é a primeira... Já estive no DNIT. Semana passada trocaram o diretor do DNIT porque o deputado fulano de tal mudou para outro partido. Aí mudaram o diretor do DNIT, como se isso fosse mudar alguma coisa. Não.

A população do meu Estado - e tenho certeza de que lá no Amazonas não é diferente - não aguenta mais. Nós temos de dar uma resposta urgente - urgente, urgente. "Ah, mas o Ibama não deixa." Gente, nós temos de... Esse povo do Ibama, esse povo do Imac, esse povo do ICMBio, esse pessoal tem de entender que, acima dos interesses dos ambientalistas que estão lá em Nova York, estão lá não sei onde, que acham bonito, tem uma população que precisa dessas estradas. Tem uma população que precisa viver com dignidade.

Na minha região, como se explica... Como se explica para o... E aí gostaria até que a doutora aí do Ibama... Aprova-se um manejo florestal. Aí está lá: derruba floresta, entra...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Não, mas esse foi aprovado pelo Ibama. Entram 50 *skidders* na floresta. Cinquenta. Acabam com a floresta ali. Aí, o cidadão que mora aqui do lado, o seringueiro, não pode derrubar uma árvore para arrumar a casa dele. Então, essas coisas as pessoas não entendem. Como é que você vai explicar? Como você explica? Aprovou um manejo que derrubou 500 hectares, e não pode passar uma estrada que já existe, que não vai derrubar nada.

Então, existem algumas coisas sobre as quais a gente precisa dar uma explicação mais concreta para a população, sob pena de, daqui a alguns dias, quando chamarem para essas reuniões, ninguém vir mais. Nós não saímos do lugar, ficamos só na falácia, só na falácia, só no discurso. Desculpe, mas é porque eu, sinceramente, já nem acredito mais.

Obrigado, Presidente.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Sr. Presidente, permita-me.

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

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Com a aquiescência dos nossos colegas Senadores, eu quero... Sou membro da Comissão de Constituição e Justiça. Estão no item o nº 1 da pauta lá e me chamam. Fiz um questionamento específico ao Dr. Valter, e gostaria de solicitar a V. Exª que desse preferência para ele tratar desse assunto.

Ao mesmo tempo, quero registrar a presença aqui do Deputado Estadual Wellington, lá do Maranhão, que está ao lado de Deputados do Pará. Gostaria que, após a fala dos Senadores, V. Exª examinasse a possibilidade de franquear a palavra a esses Deputados Estaduais, que vieram de longe para poder participar desta audiência.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Concedo a palavra ao Diretor do DNIT, Dr. Valter Casimiro.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Senador, como o senhor mesmo colocou a questão da dificuldade que teve o ano passado o DNIT para poder honrar seus compromissos, não foi diferente lá no Maranhão, na 135. Isso provocou uma paralisação, pela empresa, da obra de duplicação daquele trecho e acabou gerando também um problema de manutenção dos contratos - era um Crema naquele trecho que liga o porto até a estiva -, que culminou na necessidade de cancelamento do contrato do Crema, que é uma manutenção estruturada naquele trecho.

A rodovia precisa dessa manutenção estruturada; a gente sabe o nível de degradação do pavimento, a quantidade de buracos que existem lá. Então, precisa de uma intervenção mais pesada naquele trecho de estiva até o quilômetro zero da BR-135. Infelizmente, culminou na necessidade de o DNIT cancelar esse contrato por inadimplência da empresa que estava lá... Eu digo inadimplência técnica - não fez, não performou e nós tivemos de cancelar o contrato.

Tivemos de entrar com uma nova licitação para fazer uma manutenção, que vou chamar aqui de tapa-buraco - nós chamamos de Pato, que é um plano de trabalho -, para poder dar condições de trafegabilidade naquele trecho da rodovia. São dois lotes que estamos contratando. Um já está contratado, a empresa já está lá. Prometeu para a gente colocar oito equipes. Está lá com três, agora, mas prometeu colocar oito equipes para ver se consegue minimizar todo esse problema que hoje ocorre lá na 135, do trecho do quilômetro zero até o quilômetro 69. E estão com a licitação em curso, com previsão de abertura da proposta para o início da semana que vem, desse outro trecho, do 69 até Estiva.

Nós estamos tentando decretar uma emergência, caso essa licitação não venha a ter um sucesso, já na próxima semana, desse segundo trecho, para também dar uma resposta imediata, já que a gente teve que cancelar esse contrato de manutenção estruturada, que era o Crema, nesse trecho.

Com relação à duplicação, eu conversei ontem com a empresa. Já tínhamos tido outras reuniões para notificá-los e retomar a obra de imediato. Havia uma discussão com relação ao aditivo que o DNIT tinha feito com a empresa e que mesmo ela tendo consciência de que a gente, agora, vai pagar em dia, que vai retomar, ela estava discutindo a questão de algumas medições, alguns pagamentos que o DNIT não vinha fazendo por conta de um questionamento do TCU, mas isso já foi solucionado e ela se comprometeu essa semana já estar mobilizando. Garantiu para a gente que já está mobilizando para poder dar a conclusão aos viadutos.

Reclamou alguma coisa de que não poderia retomar de imediato a obra de duplicação por conta do período de chuvas, mas a gente tem notificado a empresa para entrar de imediato e retomar as obras de duplicação. É uma obra que está com uma emenda impositiva, é uma obra que está como prioridade dentro do DNIT, e o DNIT tem feito gestão para, caso a empresa não entre de imediato, também aplicar as penalidades do contrato, porque... No ano passado, a gente até entendia, porque foi o que o senhor colocou aqui de intervenção. Entendia porque a empresa tinha reclamações de que o DNIT estava com alguns valores não pagos ainda para a empresa.

Neste ano, a gente pagou tudo. Não tem mais essa justificativa de não entrar na obra por falta de pagamento. Então, estamos atuando nessa questão. Ontem, o nosso coordenador geral de manutenção esteve com o governador, com a equipe do Estado para mostrar um plano de ação que está sendo feito nesse trecho de Estiva até o Km 0 e até Porto, para darmos a resposta que o Estado merece.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Muito bem, então eu entendo que são duas questões distintas: uma de manutenção, que teve problema com a empresa, que teve que fazer uma nova licitação e se não tiver sucesso até a semana que vem, será feito um decreto emergencial. O. k. E o outro é a obra em si de duplicação. Essa obra, a empresa está se prontificando a retomar agora.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - De imediato.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - De imediato. É importante destacar que a emenda impositiva, que fomos nós que fizemos, é do trecho de Bacabeira para Miranda, não é desse trecho que está sendo reclamado agora. Esse trecho já tem 70% concluído; faltam 30%. Agora, o importante é V. S^a, se puder, estabelecer uma data para que a população, por nós aqui representada, tenha noção do prazo em que se concluem esses 30% até Bacabeira, Sr. Presidente.

Bacabeira, Sr. Presidente, é entrada para os Lençóis Maranhenses. Eu estava lá no final de semana, como disse, ao invés de passar duas horas em um trecho, passei sete horas. Às três horas da manhã, eu estava com minha esposa, dormindo, no domingo, a minha filha, que vinha também de lá, ligou porque estava com os pneus do carro furados. Furou tudo. Buraco que não acaba mais. Para nosso desespero, foi exatamente no lugar em que a professora foi assassinada.

Ou seja, é necessário, realmente, que essa medida seja tomada. Eu acredito no que V. S^a está dizendo, o Ministro Jacques Wagner me disse a mesma coisa, o governador também recebeu a mesma informação, a Bancada Federal, enfim. Agora é importante a gente saber se isso aí tem prazo, se a empresa tem um prazo para concluir esses 30% desse trecho, de São Luís até Bacabeira, que é entrada dos Lençóis Maranhenses.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Estamos estimando que a gente consiga a conclusão desses 30% até janeiro do ano que vem, que é a parte da duplicação. Apesar de o senhor ter colocado que emenda impositiva foi do trecho na frente, na verdade houve uma alteração na funcional, na ação orçamentária, que incluiu todo o trecho. Juntaram os dois trechos que eram tratados como ações separadas e ficou um único trecho.

Nós temos, para a conclusão dos 30%, a previsão, ainda, de gastar 100 milhões nesse trecho. Temos 40% inscritos em Restos a Pagar e a gente vai precisar utilizar 60% ainda nesse trecho, do que foi colocado na emenda impositiva.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Apoio Governo/PT - PA) - E sem querer abusar, mas definitivamente para concluir, isso já me levou até a ir na EPL (Empresa de Planejamento e Logística), para tentar fazer um PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse), para que aquele trecho... Se houver um trecho viável economicamente, no Maranhão, para ser administrado pelo capital privado, é esse que chega à ilha, porque se o poder público é incapaz de oferecer uma solução à população, tem que ter a capacidade de chamar o capital privado para se unir.

A gente sabe que da metade para baixo, onde a sociedade é maior do que o Governo, as concessões são mais fáceis de serem feitas. Da metade para cima, onde o Governo é muito maior do que a sociedade, como é o meu caso e o caso do Rio Grande do Norte, do nosso Presidente, há dificuldade de ser simplesmente concessão.

Então, vocês têm que estudar um misto de PPP, ou seja, o público entra com uma parte e o privado com outra, porque só o privado não tem taxa de retorno, não funciona, entende? Tanto que não existe nenhuma PPP do Governo Federal, nenhuma, tem estadual, Pernambuco, por exemplo.

É preciso a gente compreender isso, porque senão a gente não resolve.

A gestão pública está entrando em colapso, não tem recurso e a gente tem que encontrar meios criativos para resolver; e acredito que colocar isso para a gestão privada, mediante uma taxa de retorno razoável como o pedágio, uma rodovia pedagiada, é uma solução que 90% da população aplaude.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O Dr. Valter Casimiro continua com a palavra para responder as outras indagações dos Senadores; e o universitário, aqui, me fez uma advertência de que não há previsão regimental para que se manifestem os Deputados estaduais, mas nós vamos, com a concordância da Comissão, abrir uma exceção para que eles possam também participar.

Mas a palavra continua com V. Ex^a.

Eu quero apenas registrar, a Presidente do Ibama já o fez, a presença do Dr. Thomaz de Toledo, que é Diretor de Licenciamento Ambiental do Ibama. Na outra audiência, ele foi bastante exigido, então, nessa ele não corre o mesmo risco, poderia até se aproximar mais daqui.

Eu continuo concedendo a palavra ao Diretor do DNIT.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Porque há outras indagações feitas a V. Ex^a.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Eu começo respondendo à indagação do Senador Hélio José com relação à 080, pois diversas vezes nós já discutimos a necessidade de elaboração do projeto e de fazer a duplicação. Nós temos consciência da importância que é a duplicação, porque é uma rodovia em que diariamente ocorrem acidentes, tem um fluxo de veículos altíssimo e que precisa urgentemente aumentar a capacidade.

Nós fizemos alguns melhoramentos, mas que a gente sabe também que é insuficiente em travessias urbanas com uma segunda faixa, com uma terceira faixa, mas a gente sabe da importância. Já foi feito um estudo que deu a viabilidade dessa duplicação e foi encaminhado também o pedido de inclusão no PAC, para que a gente possa encurtar os períodos de investimento.

Hoje ela ainda continua como as demais. E aí eu pediria até uma ajuda do Senador para que a gente, em conjunto, fizesse uma reunião lá no Ministério do Planejamento para chamá-lo à área do PAC, para incluir isso o mais rápido possível no PAC.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Não, a gente mandou o pedido, até em audiência em que V. Ex^a esteve, também com o Ministro dos Transportes, com a minha participação, mas até hoje não foi incluído.

Então, o DNIT hoje tem muita dificuldade de fazer investimentos em obras que estão classificadas como demais, porque o meu limite, hoje, imposto para empenho, para a execução das obras de demais é muito pequeno, não dá para poder fazer contratação nenhuma com os recursos de demais, se ele não estiver com RP3, que a gente considera como PAC, eu fico com isso inviabilizado.

Eu peço até a ajuda do Senador, para que a gente marque uma reunião lá no Planejamento, para a gente poder discutir, lá com a secretaria do PAC, a inclusão desse empreendimento no PAC, para a gente poder dar celeridade a esse projeto.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Vou fazer isso. Ainda hoje eu vou reforçar com o secretário da Casa Civil e com o Ministro do Planejamento essa questão, reiterar o nosso pedido, da Bancada do Distrito Federal.

O que V. S^a falou, nobre Presidente do DNIT, é uma DF fundamental aqui para Brasília.

E outra questão é aquele pedacinho que liga Santo Antônio do Descoberto à BR-060. Há alguma questão sobre aquilo ali, a duplicação daquele setor? Porque também toda semana há uma morte ali.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Eu estou sem informação desse trechinho agora, mas depois eu levanto e passo para o senhor, o.k.?

Com relação às questões apresentadas aqui pelo Senador Wellington Fagundes, aí envolve também o mesmo problema que a gente tem na 317, Senador Petecão: a dificuldade que a gente tem de conseguir a liberação da Funai para poder tocar essas obras. Essa divisão de institutos, o DNIT tem que fazer essa articulação para poder conseguir uma licença definitiva. O Ibama, quando apresenta as condicionantes para dar a licença, uma delas é o "de acordo" da Funai, o que exige que o DNIT também faça estudos, um plano básico ambiental indígena, que a gente chama de PBA indígena, e apresente todos os estudos de impactos nas terras dos índios, que acabam dificultando essa agilidade nos investimentos.

O DNIT, para poder conseguir a licença do Ibama, precisa também fazer esses estudos indígenas, que têm que ter toda uma autorização. A gente consegue contratar a empresa, mas a empresa não tem autorização para entrar na terra indígena. E aí a gente tem que ficar negociando com os índios para poder fazer os estudos que são obrigatórios de serem realizados, e isso acaba gerando um atraso sucessivo no processo de licenciamento.

E claro, nós estamos com as empresas contratadas para poder executar as obras, os projetos já prontos, mas infelizmente temos que cumprir todos esses requisitos legais, que entendemos que temos que cumprir, porque isso faz parte da nossa legislação, e acaba atrasando essas obras. Pedacos que a gente contrata, mas que passam na área de influência da terra indígena, têm que ficar paralisados até que a gente consiga essa liberação desses trechos, por questões também de terra indígena. Isso, a gente tem exemplo não só no Mato Grosso, não só na 317, no Amazonas, mas na 230, no Pará. Então isso ocorre em diversas rodovias do País, onde nós temos o contrato, nós temos a licença para determinados trechos, mas em outros que têm influência diversificada em terra indígena, a gente tem que aguardar o trâmite junto à Funai, e depois que há a liberação da Funai, junto ao Ibama, para poder dar continuidade a essas obras.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente.

Vocês têm noção, para apresentar aqui, do custo médio que fica para o DNIT, de toda a obra? Quantos por cento custa a área ambiental, todas essas situações que V. S^a está colocando? Porque a informação que a gente tem, Sr. Presidente, é que para a realização de uma obra de uma hidrovia, gastam-se mais de 50% só nos projetos na área ambiental. Quer dizer, se é isso mesmo... Eu fiquei espantado quando vi isso.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Na parte hidroviária, Senador, em que os investimentos não são tão grandes... A hidrovia do Madeira, o projeto de dragagem da hidrovia do Madeira custa por ano em torno de 19 milhões. E o que a gente precisa fazer de estudo ambiental, claro, a gente faz isso a primeira vez para conseguir uma licença de operação, mas temos que ficar fazendo complementação ano a ano, para poder cumprir com as condicionantes do licenciamento. E não é um licenciamento barato realmente, não. Para a hidrovia, dependendo do nível de intervenção, eu vou citar aqui o Rio Paraguai, em que o investimento é de 4 milhões, chega a 50% o valor que se gasta com os estudos ambientais.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - As perguntas do Senador Petecão...

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Faltou só a questão da 364, que...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Exatamente. Nós tivemos que antecipar o recebimento da rodovia do Estado para poder dar manutenção. Ela era feita por meio de um convênio, porque havia o convênio para a construção. E o DNIT assumiu de forma emergencial. Tivemos que decretar uma emergência para poder manter, pelo menos, a rodovia em condições de trafegabilidade nesse período de chuva, porque a gente sabe que a intervenção é muito mais pesada do que o que a gente está fazendo. A gente tem consciência de que deverá haver um projeto de reconstrução da rodovia para poder dar condição do pavimento, com a qualidade que o DNIT preza nas suas obras rodoviárias.

Estamos fazendo, de forma paliativa, já um edital para poder fazer a manutenção com o Crema. Sabemos que não é o ideal - mais uma vez, retrato isso aqui -, mas, de forma emergencial, é preciso dar uma manutenção na rodovia para manter a trafegabilidade, enquanto a gente não faz um novo projeto de reconstrução da rodovia. Os técnicos até colocam que precisa aumentar o grelho e precisa melhorar a qualidade técnica que foi aplicada na rodovia, para poder ter um período mais longo de sobrevida nessa rodovia.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - O DNIT recebeu aquela obra do Governo?

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Olha só: o DNIT fez um inventário de como estava a obra, identificou todos os problemas que estavam lá e recebeu para dar manutenção. O DNIT tem consciência de que a competência da BR é dele. Então, eu não posso dizer o seguinte: olha, eu não vou receber a rodovia. Eu a recebi com as características que estavam lá. Fizemos um inventário de como recebemos a rodovia para, depois, colocarmos isso em um relatório, como está sendo entregue essa rodovia e em que condições.

É competência do DNIT. É missão institucional dar manutenção na BR. Então, nós estamos dando a manutenção, mas foi feito um inventário antes para poder identificar como estamos recebendo a rodovia. Então, não recebi a rodovia e, simplesmente, agora é minha responsabilidade, agora eu dou manutenção e esquece para trás. Eu fiz um inventário, identificamos tudo o que havia de problema na rodovia para poder, depois, fazer as intervenções necessárias e aplicar, se tiver que aplicar, as penalidades devidas.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu acho que o Senador Wellington já teve suas perguntas devidamente respondidas.

Eu vou pedir permissão à Sr^a Marilene, nossa Presidente do Ibama, para dar a palavra ao Senador Valdir Raupp. Depois, eu lhe concederei a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco União e Força/PR - MT) - Sr. Presidente, naquela hora eu meio que embananei aqui o nome. A gente fala que lá é a Base Aérea do Cachimbo - todo mundo diz base aérea -, mas, na verdade, técnica e administrativamente, lá não é uma base aérea. Lá é um campo de provas. Então, o nosso pedido é exatamente para transformar aquele campo de provas em base aérea, porque todo mundo diz que é base aérea, mas, administrativamente, não o é. Só isso.

Como eu tenho agora outra audiência, minha assessoria estará aqui e - tudo está sendo gravado - teremos acesso depois.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de conceder a palavra ao Senador Valdir Raupp, registrar a presença do Sr. Sérgio Rogério de Castro, suplente do Senador Ricardo Ferraço, do Espírito Santo.

Com a palavra o Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, Senador Garibaldi, Sr^s e Srs. Senadores, senhores convidados aqui; Dr^a Marilene Ramos, Presidente do Ibama; Dr. General Costa Neves, Comandante da 17^a Brigada de Infantaria de Selva do meu Estado, da minha região; Dr. Valter Casimiro, com quem estive várias vezes, pessoalmente, conversando sobre a situação das nossas BRs, das nossas pontes, das nossas vias de integração, da hidrovía do Madeira.

Eu não vou aqui fazer muitos questionamentos, até porque quase não participei da reunião. Eu tive outras atividades fora. Eu vim, mas não consegui ficar aqui durante todo o tempo, mas acredito, Sr. Presidente, que esta audiência pública será de vital importância para a nossa região, uma vez que o foco central aqui é a BR-319.

Eu tive, na semana passada, uma audiência pública, em Porto Velho, do Parlamento Amazônico. Estão aqui o Presidente, Deputado Sinésio, do Amazonas, e o Wellington, Secretário de Direitos Humanos do Parlamento Amazônico. E lá estavam o Vice-Presidente do Parlamento, que é do meu Estado, o Deputado Léo Moraes; o Presidente da Assembleia, Maurão de Carvalho, que é do nosso partido, e vários outros Deputados. Havia uns onze, doze Deputados Estaduais. Eu era o único membro da bancada federal, mas representando creio que os outros dois Senadores, o Acir Gurgacz e o Ivo Cassol. E estavam os Deputados Federais.

Lá foi discutida essa situação da BR-319, entre outros assuntos. Mas o tema central era a minha fala, que foi em cima da BR-319. O General Costa Neves estava lá, também falou, apresentou gráficos importantíssimos lá no mapa sobre a situação dessa BR. Essa BR é muito importante para os dois Estados. Não só para Rondônia, Amazonas, Porto Velho e Manaus, como também para o Estado de Roraima e também uma saída para Venezuela. Abre todo um horizonte. Claro, para o Estado do Acre também, que liga mais com a 364, mas há rios de ligações com todo o lado ali.

A BR-319, depois da BR-364, é a BR mais importante da nossa região. Então, eu faço aqui este apelo novamente à Presidente do Ibama. Já estivemos lá pessoalmente. Sei que o Acir tem trabalhado mais nessa área, porque ele começou essa bandeira já há mais tempo. O Senador Acir participou de duas expedições de Porto Velho a Manaus, de carro, de ônibus, dirigindo ônibus, atolando ônibus, sendo rebocado várias vezes por tratores na estrada. A última vez que eu fui, pelo menos, fomos rebocados algumas vezes. Mas chegamos. Saímos um dia à tarde de Porto Velho, dormimos em Humaitá, depois saímos às 5h da manhã e chegamos 22h em frente ao Teatro Amazonas, lá na capital do Amazonas, em Manaus.

Então, foi uma expedição muito importante, para eu ver de perto os problemas. E acho que essa rodovia, que já foi toda pavimentada no passado, merece a sua restauração, a sua reconstrução novamente, porque, repito, liga duas capitais importantes, dois Estados importantes e a Região Norte toda. E é a única via de acesso por terra que nós temos.

Temos a hidrovia, que tem percalços, tem problemas, tem bancos de areia. No período do verão, a navegação fica interrompida por algum período, sobretudo de cargas, e nós ficamos sem essa linha de acesso a Manaus, que é um centro comercial, industrial muito importante, que pode muito bem comprar os nossos produtos de Rondônia, do Mato Grosso, do Acre e de todo o Brasil.

Então, peço encarecidamente à Presidente do Ibama que nos conceda - eu sei que isso vai acontecer - essa licença, para que as empresas e o 5º BEC, lá no Amazonas... Lá no Amazonas é 9º BEC?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GENERAL RICARDO AUGUSTO FERREIRA COSTA NEVES - Nós temos o Quinto em Rondônia, o Sétimo no Acre e um Grupamento de Engenharia, que comanda todos eles, lá em Manaus, além do Oitavo, em Santarém. E há mais um em Boa Vista.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Certo. Os BECs podem muito bem ajudar. Sei que já foi dito aqui pelo General. Eu não estava aqui, mas já soube que ele falou que está à disposição para ajudar na conservação dessa rodovia tão importante para Rondônia.

Agora, voltando para o Diretor-Geral do DNIT, com quem eu conversei agora há pouco ali à mesa, vamos falar da situação da nossa BR-364. A BR-364 tornou-se a rodovia da morte. Lamentavelmente, é com muita tristeza que vi essa semana as fotos. Conseguiram condensar num quadro todas as fotos dos acidentes que aconteceram essa semana da Páscoa, na semana feriadão da Páscoa. Cinco mortes, cinco vítimas fatais só no feriado da Páscoa, na BR-364, de Vilhena a Porto Velho.

Eu até pedi para levantar, mas não conseguiram ainda levantar quantas mortes já ocorreram este ano, na BR-364.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Estou falando de Vilhena a Porto Velho. Mas, se for colocar Porto Velho e Rio Branco, acho que é um pouco menos. Mas a nossa rodovia, Diretor-Geral, está muito perigosa. A BR-364 está muito perigosa. Hoje fazer uma viagem de Vilhena a Porto Velho é um risco iminente de vida, porque é muito buraco.

As pessoas que andam de Cuiabá a Vilhena, que é a divisa do Estado, dizem que a BR está boa. Mas no trecho de Rondônia não acertaram as licitações dos quatro lotes.

No lote de Vilhena a Pimenta Bueno, até hoje a empresa não entrou e nem vai entrar mais. Era uma tal de Cavalca que ganhou a concorrência, não entrou e está o caos. O trecho de Pimenta Bueno a Ouro Preto, que seria o segundo lote, foi feito por um consórcio de empresas e já está esburacado de novo. As primeiras obras nem começaram nos lotes, a que fez já está danificada de novo, e já está havendo acidentes por buracos entre Cacoal e Ji-Paraná, entre Ji-Paraná e Ouro Preto, ou seja, já tem buraco para tudo que é lado. E o trecho de Ouro Preto a Ariquemes também não foi feito. Estão fazendo alguns remendos que não resolvem, pois há muito buraco na região da Fazenda Nova Vida, de Jarú a Ouro Preto. E no trecho de Porto Velho a Ariquemes também fizeram uns pedaços e outros não.

Então, o que eu peço, diretor, é que dê uma atenção especial, sobretudo por causa das mortes que estão acontecendo. A gente evita correr, porque se sabe que os acidentes acontecem por excesso de velocidade, por descuido de motoristas. Mas muitas vezes é por causa dos buracos. Os buracos são assassinos. Há buracos que se tornam verdadeiros buracos assassinos, porque matam as pessoas em uma capotagem, em um estouro de pneu.

Vejo muito quando ando na BR, de vez em quando passo por ela, filas de cinco, seis carros, um atrás do outro, trocando pneu porque caíram no mesmo buraco. Chega, "pah", e estoura as duas rodas, do mesmo lado estoura as duas rodas. E dependendo da velocidade, pode até causar morte.

Eu agradeço por tudo o que o senhor tem feito. Sei que tem se dedicado, que está há pouco tempo ali e a culpa por tudo o que está acontecendo não é sua, pois já vem de muito tempo, mas como representante de Rondônia, sinto-me até envergonhado, envergonhado. Inclusive, já chorei aqui quando aconteceu um acidente e faleceu um prefeito, um vereador, mas não é só por isso. Todas as pessoas merecem o nosso respeito. Todas as famílias das pessoas que morrem numa BR merecem o nosso respeito.

Portanto, mais uma vez, peço encarecidamente uma atenção especial. Os viadutos de Porto Velho têm que ser feitos? Sim, têm que ser feitos. Não estão causando mortes, mas têm que ser feitos. Cobro também os viadutos que estão lá há três,

quatro ou cinco anos emperrados e não acontecem. A dragagem da hidrovia é importante? É importante. Tem que ser feita também. Mas não causa tantos acidentes como causa a BR-364.

Era esse o desabafo que eu queria fazer. Agradeço por tudo o que foi feito, mas cobro aquilo que não foi feito.

Estou treinando, Presidente Garibaldi, a ser oposição. O PMDB desembarcou do Governo ontem, então, para nós... Mas a gente não consegue... Você que entrou no PMDB agora...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Está estranhando.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Estamos estranhando. Não consigo, estou há quase 14 anos apoiando o Governo aqui. Então, é difícil dizer que agora vai... É lógico que o PMDB sempre teve muito cuidado, muita cautela e muita precaução quando vota as matérias de interesse da Nação. Eu repito sempre que nós ficamos dois anos no primeiro mandato do Presidente Lula, V. Ex^a sabe disso, dois anos sem ter um cargo. O PMDB não ocupou cargo no Governo Lula durante dois anos, metade do mandato. E nem por isso deixamos de dar governabilidade, dar apoio como o maior Partido aqui no Congresso Nacional, tanto no Senado quanto na Câmara. E não vai ser agora, com esse rompimento, com esse desembarque do Governo, entregando os cargos para o Governo, que vamos deixar de apoiar as matérias de interesse do País.

Qualquer projeto que chegar aqui e que seja de interesse da Nação e do povo brasileiro o PMDB vai votar com o Governo, porque não está votando com o Presidente, mas está votando com a população brasileira.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço. Antes de passar a palavra para a nossa Presidente do Ibama, temos que chegar a um consenso com relação à participação da Bancada Amazônica, porque, claro, além das perguntas que já foram feitas, eles naturalmente ainda têm perguntas. Eu gostaria de fazer um apelo pela objetividade.

Assim, eu daria a palavra ao Deputado Sinésio Campos, do PT do Amazonas, que também é Presidente, também não, é sobretudo Presidente do Parlamento Amazônico. Mas faço um apelo a V. Ex^a para que sejamos objetivos.

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Vou ser bem objetivo, no tempo dos mandatos que já tenho, e ninguém bate, no Brasil, a longevidade de mandatos que V. Ex^a tem, Senador Garibaldi.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Cuidado com isso! (*Risos.*)

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Queria agradecer ao Senado da República, na nossa reunião, em Rondônia, Porto Velho, na semana passada, que contou com a presença do General Costa Neves e do nosso Senador Valdir Raupp, que também externou, mesmo na ausência, a presença efetiva do Senador Acir Gurgacz, que esteve com a sua representação lá.

Ressenti a presença do Ibama, através da sua Presidente Marilene Ramos, e, ao mesmo tempo, do Diretor-Geral do DNIT, Valter Casimiro, a quem também foi encaminhado convite. Nessa reunião, a convite do Senador Valdir Raupp, dissemos que estaríamos aqui.

Muitas pessoas falam de Amazônia, mas poucos conhecem de fato a Amazônia. Queria dar um exemplo: Onde está o pagamento de sequestro de carbono, de que tanto foi falado? Aqui, ao lado, está havendo uma discussão sobre Zona Franca Verde e tal. Ou seja, são coisas que não dão para entender.

Fui Parlamentar com a Senadora Vanessa Grazziotin, quando vereadora, que já teve vários mandatos como Deputada Federal e, agora, como Senadora. O amigo Petecão foi Deputado Estadual comigo, agora é Presidente do Parlamento da Amazônia, e tem todo um conhecimento sobre esta região.

Externo aqui, Senador Garibaldi, primeiro, a gentileza com que a Comissão de Serviços de Infraestrutura nos concedeu a fala neste momento, mas queria, inclusive, fazer uma contribuição de forma direta sobre esse assunto.

Primeiro, uma castanheira que existia no meio da BR-319 conseguir germinar e ser uma grande árvore frondosa: uma castanheira no meio da BR-319. Para derrubar aquela castanheira, na verdade, que está nos resíduos do asfalto, passa a ter uma grande polêmica, para que possamos resolver.

Então, como Presidente do Parlamento Amazônico, que congrega nove assembleias legislativas da Amazônia, dentre elas Maranhão, Mato Grosso, Tocantins, Roraima e Rondônia, estou fazendo reunião mensal em cada Estado, para que possamos dar uma contribuição ao Senado da República, ao Congresso Nacional, sobre o que os parlamentos estaduais estão pensando em conjunto com a sociedade.

O General Costa Neves, assim como o General Teófilo, disse algo que, na verdade, precisa chegar a informação aqui em Brasília sobre as sedes de fronteira. O narcotráfico... Alternativas econômicas daquela região.

Queria colocar um exemplo, somente com relação ao assunto que estamos aqui abordando com relação à BR-319. Queria dizer que é um trecho específico: Porto Velho-Rondônia. A Senadora Vanessa reportou que, até sexta-feira, estaria saindo

esse licenciamento, mas não ouvi da voz da nossa Presidente do Ibama. Não ouvi dela, mas sim da Senadora Vanessa Grazziotin.

Outra coisa que queria dizer: com relação à BR-317, que foi colocado aqui - acompanhei e todos acompanharam -, em Roraima, a Funai era o grande gargalo para a liberação da passagem do linhão em Tucuruí, pois, hoje, aquela energia de Roraima precisa é da energia de Guri. Isso já foi tema sobre o qual já abordamos no Parlamento Amazônico.

A Funai deu o o.k., depois de muito sufoco. Agora, o Ministério Público Federal, depois de ter passado pela polêmica do Ibama e da Funai, embargou a continuidade do linhão de Tucuruí para atender Roraima.

Há aqui o caso colocado pelo Valter Casimiro, na abordagem do nosso companheiro, da BR-174, repito, que liga Roraima. Quando o Senador Petecão cita a situação da BR-317, quando se fala disso, parece algo muito simples, como se fosse há um ou dois meses. Na verdade, esse imbróglho já existe há mais de dez anos. Não é coisa simples não!

Como é que a mesma BR, na parte do Acre, na época em que Senadora Marina Silva era Ministra de Meio Ambiente, foi liberada? É a mesma estrada! Quando entra no Amazonas, ela não foi liberada.

Então, na verdade, quando se coloca aqui que o problema é na Funai, estou dizendo que o linhão de Tucuruí, que chega agora a Roraima, foi liberado pela Funai, mas embargado pelo Ministério Público.

Assim, queria, primeiro, sair desta reunião, bem presidida pelo Senador Garibaldi, com a certeza de que vai ser efetivado o que a Senadora Vanessa Grazziotin disse: a liberação da recuperação dessa estrada, da BR-319, até sexta-feira. Dessa forma, vou sair desta reunião satisfeítíssimo.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas a Presidente, a Sr^a Marilene, realmente denunciou. A Senadora Vanessa apenas ecoou o que ela já tinha dito.

Peço permissão a V. Ex^a para esclarecer isso, porque, na verdade, ela já havia declarado.

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Não custa nada. Vale a pena ver de novo. Há coisas que são necessárias.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - V. Ex^a quer ouvir a voz dela! Realmente, digo a V. Ex^a: também gosto muito de ouvir a voz dela. (*Risos.*)

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Obrigado, Senador Garibaldi. Agradeço a V. Ex^a. Agora, eu queria...

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

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Coloco somente ao Diretor-Geral do DNIT que acompanhe ou faça uma reunião ampliada com a Funai, DNIT e os órgãos ambientais.

General Costa Neves, estive com o Presidente Lula, no seu primeiro mandato, lá em São Gabriel da Cachoeira - V. Ex^a conhece. Até hoje, aquela ponte não foi liberada, porque, lá, não é o Ibama, mas o ICMBio, que, na verdade, imaginem, o Exército quer e tem estrutura...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Não é verdade? Então, creio que são coisas da Amazônia com uma única solução: os órgãos, como Funai, Ibama e ICMBio se sentarem de forma articulada, porque, caso contrário, a infraestrutura está reunindo e aqui, do lado, a Zona Franca Verde está discutindo a questão ambiental. Não vai funcionar nem uma coisa, nem outra.

Mas já saio daqui satisfeito, porque o tema específico aqui é a Br-319, e temos já a manifestação de que, até sexta-feira, a liberação sai.

Parabéns, Senador Garibaldi Alves Filho.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Parabéns aos representantes da Amazônia, inclusive a V. Ex^a.

Concedo a palavra, fazendo um apelo ao Deputado Dermilson Chagas, para que ele possa contribuir com a sua objetividade nas perguntas.

O SR. DERMILSON CHAGAS - Sr. Presidente, estou satisfeito com as colocações.

Como amazonense que sou, a BR-319 é sinônimo de alforria, de liberdade. Já temos uma região que foi estrategicamente planejada pelos militares. De lá pra cá, só temos isso; não temos mais nada.

Temos o potencial, que é toda a reserva florestal, mas, infelizmente, hoje, não podemos caçar, pescar ou derrubar um pau. Infelizmente, estamos vivendo numa região em que temos um distrito industrial, mas não conseguimos nem produzir, porque o Governo Federal tem trinta processos produtivos básicos que não consegue liberar.

Temos mais de R\$1 bilhão do TSA, que foi contingenciado, e não conseguimos desenvolver a nossa região. Temos um CBA, cuja reunião fizemos ontem. Ontem, Deputado Sinésio! Ontem, Senador Garibaldi! Ontem, fizemos uma reunião com os membros do MDIC, só para discutir a retirada de um CNPJ.

Acho que o Brasil, nessa configuração, no passado, foi um caranguejo, não uma terra só de portugueses, que chegaram aqui para poder ocupá-la. Ontem, reunimo-nos aqui para discutir um CNPJ. Há dez anos, o Deputado Sinésio está discutindo a questão de uma estrada.

Só esperamos o seguinte: sermos brasileiros. Só esperamos estar inseridos nesse processo brasileiro, para dizer que lá vamos ter uma estrada que dará essa liberdade de produzir mais, gerar mais emprego, para o nosso Estado, para o povo não só do Amazonas, mas da Região Amazônica. A minha contribuição é somente nesse sentido.

Quero dizer ao senhor o seguinte, nós gostaríamos de nos sentir brasileiros e nós gostaríamos que tanto empecilho não fosse colocado para o desenvolvimento do País. Digo isso porque - para finalizar - nós estivemos no mês passado em Palmas. A Ministra Kátia Abreu também esteve lá, e eu trouxe até a gravação, num *pen drive*, em que ela diz contundentemente que, se depender do Ministério do Meio Ambiente, essa BR nunca sairá do papel. É dolorido ouvir isso, é dolorido morar em um Estado onde você tem seus filhos, onde você tem uma oportunidade de emprego, oportunidade de estudar, e ver uma representante de Estado dizer que o Ministério do Meio Ambiente é contra a BR-319. Nós só gostaríamos de nos sentir brasileiros, a fim de não ir para a marginalidade, nem para a prostituição, nem sermos excluídos. Digo isso porque lá, além de termos índios, existem pessoas que pensam e que querem dar o seu grito de liberdade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Agradeço, Deputado, e concedo a palavra ao Deputado Wellington do Curso, do Estado do Maranhão, Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos e Secretário de Direitos Humanos do Parlamento da Amazônia.

Eu faria um apelo a V. Ex^a, para que pudesse primar também pela objetividade.

O SR. WELLINGTON DO CURSO - Bom dia a todos. Que Deus seja louvado.

Para ganhar tempo, já que o nosso tempo é muito exíguo, quero cumprimentar a todos na pessoa do Senador Garibaldi, que também preside esta Comissão.

Mas eu quero dirigir a palavra ao Dr. Valter Casimiro Silveira, Diretor-Geral do DNIT, e também à Presidenta Dilma Rousseff. Eu trago um apelo do Estado do Maranhão, Sr. Senador Garibaldi. No Estado do Maranhão, nós temos uma rodovia chamada de "rodovia da morte", já relatada pelo Senador Roberto Rocha. É uma rodovia que nasce em São Luís do Maranhão, atravessa todo o Estado e vai até Belo Horizonte, em Minas Gerais. Trata-se de uma rodovia importante para o Estado do Maranhão e para o Brasil. E o apelo que eu trago, na manhã de hoje, é um apelo de quase sete milhões de habitantes do Estado do Maranhão, de uma cidade com mais de 400 anos, a cidade de São Luís, e das cidades próximas da região metropolitana de São Luís.

Nós temos uma rodovia... Não estou falando de uma rodovia qualquer. Estou falando de uma rodovia de suma importância para a nossa região, mas uma rodovia velha. Uma rodovia com infraestrutura velha, antiga. Uma rodovia com intenso fluxo de carros. E nós fazemos esse apelo, porque, no último final de semana, como ocorre em quase todos os dias, uma professora foi frear, foi diminuir a velocidade, por conta dos buracos, e acabou assassinada, vítima de um assalto. A população do Maranhão não aguenta mais. E nós conclamamos a classe política do Estado do Maranhão: desde os três Senadores, o Governador do Estado, até os deputados estaduais e os prefeitos da região. Conclamamos a que todos possam se unir em um clamor em defesa do povo do Maranhão e da BR-135.

E, na manhã de hoje, eu dirijo a palavra a V. Ex^a e faço dois pedidos: que V. Ex^a, Diretor-Geral do DNIT, receba uma comissão da Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão, de deputados estaduais, com o apoio do Parlamento Amazônico, com a Bancada Federal, com o Senado, e peço, Senador Garibaldi, como Presidente da Comissão, que V. Ex^a possa interceder, possa estender a sua mão para o Estado do Maranhão, possa voltar o seu olhar, declinar o seu olhar para o Estado do Maranhão, pois com certeza o povo maranhense terá gratidão pela ação que V. Ex^a tiver.

Eu faço dois pedidos ao Dr. Valter: que V. Ex^a receba uma comissão de Parlamentares da Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão e que V. Ex^a tenha a possibilidade de fazer uma agenda no Estado do Maranhão, sem custo nenhum. A Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão banca a sua passagem, vai buscá-lo no aeroporto, vai levá-lo até a BR, para que V. Ex^a possa verificar *in loco*, em nome do povo do Maranhão.

Senador Garibaldi, na manhã de hoje há o desabafo de sete milhões de maranhenses. Nós pedimos socorro. O Maranhão deu, nas três últimas eleições, a maior votação proporcional ao PT, ao Lula e à Dilma. E, em contrapartida, recebemos o descaso, o abandono.

Por último, nós temos uma refinaria que seria instalada no Maranhão e iria gerar 200 mil cargos. A refinaria foi abandonada. O projeto foi abandonado. Atolaram, enterraram R\$2 bilhões.

O Maranhão merece respeito. O Maranhão precisa de respeito.

Muito obrigado.

Que Deus abençoe a todos.

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

Concedo a palavra à Presidente do Ibama, Sr^a Marilene.

A SR^a MARILENE RAMOS - Quanto a todas as intervenções desta última fase, do Senador Blairo Maggi, do Senador Roberto Rocha, do Senador Wellington Fagundes, sobre a questão do licenciamento para manutenção de rodovias, atualmente temos um acordo já celebrado com o DNIT de que toda manutenção feita dentro da faixa de domínio pode ser feita sem licenciamento. O que pode existir é algum licenciamento específico, às vezes, até municipal, para uma saibreira, para uma jazida de areia, para alguma coisa de que ele precise, mas isso não depende de licenciamento do Ibama.

Além disso, foram publicadas portarias interministeriais entre o Ministério do Meio Ambiente e o Ministério dos Transportes, também vinculando os chamados órgãos anuentes - que é a Funai, no caso da questão indígena; a Fundação Palmares, para a questão quilombola; e o IPHAN, para a questão do patrimônio -, em que temos estabelecidos os prazos para cada manifestação, como é o procedimento, enfim, no intuito de permitir uma previsibilidade nos processos de licenciamento.

Isso avançou muito, e isso não está acontecendo só com relação ao transporte, mas também com a área de energia e com outras áreas, buscando essa previsibilidade e dar mais racionalidade ao processo.

Com relação ao que o Deputado Sinésio pediu, porque queria ouvir de mim, Deputado Sinésio, eu, de fato, informei aqui: vim ontem de Manaus, estive com o Governador, com o IPAAM e com o Secretário de Meio Ambiente de lá, de Manaus, e afastamos as últimas questões. Havia uma demanda de informações que não haviam chegado do DNIT, mas, ontem mesmo, entramos em contato com o Superintendente do DNIT lá, e ele, numa reunião ontem à tarde com a equipe técnica do Ibama em Manaus, complementou toda a informação necessária. Com isso, eu fui informada de que, até sexta-feira, temos condição de emitir esse licenciamento para manutenção da BR-319, no seu trecho chamado "meião", resolvendo essa parte do problema.

Com relação a este questionamento, por que ali é manutenção e precisou-se de licença, é pelas características regionais que temos por ali, pelas características ambientais que temos, que foram longamente expostas na primeira fase, na minha fala, e não cabe agora, neste horário já avançado, voltar a esse tema; mas esse tema está encaminhado.

Além disso, com relação ao que foi questionado, por que essa BR já foi asfaltada não pode ser asfaltada de novo, existem, de fato, setores que questionam a existência dessa BR, que essa BR praticamente não existe mais e que nem se poderia dar uma licença de manutenção, mas essa não é a nossa posição, não é o encaminhamento que foi dado. Desde que estou na Presidência do Ibama, não existe essa manifestação, que foi colocada aqui como sendo manifestação da Ministra Kátia Abreu: ou ela pode ter entendido mal, ou ela pode ter sido mal-entendida na sua manifestação.

O que dissemos e manifestamos é que não podemos fazer ali um asfaltamento tradicional - simplesmente asfaltar a estrada e dar as costas -, sem os cuidados ambientais que é preciso ter, sem os elementos estruturais para permitir a proteção daquela região e evitar que a BR-319 se transforme num novo arco de desmatamento na Amazônia.

Infelizmente, os Deputados não conseguiram estar aqui no início da audiência, que começou às 8h30 da manhã, pontualmente - o Senador Garibaldi é muito estrito nisso -, quando nós apresentamos em que condições aquela BR poderá receber uma pavimentação; receber postos de controle; passar zoopassagens, para permitir a proteção da fauna e evitar a invasão das unidades de conservação e das terras indígenas, trazendo uma nova pressão para o desmatamento ali.

Eu queria aproveitar, Senador - eu realmente estou absolutamente atrasada para outros compromissos -, e pedir licença para me despedir; agradecer a participação, a oportunidade de expor e esclarecer a posição do Ibama com relação a este tema.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Sr^a Presidente...Até por uma questão de ordem, Sr. Presidente, primeiro Garibaldi Alves, que dá a palavra, há uma questão que eu coloquei e que não foi respondida pela Presidente do Ibama. Depois que ela me responder, a gente libera, se o senhor assim permitir.

Eu coloquei aqui a questão que nós aprovamos a criação do ICMBio não para prejudicar o sistema de liberação e, sim, para facilitar. Já haveria um órgão objetivo, para ver a questão, relativo ao ICMBio, e outro relativo à questão do Ibama. E, hoje, duplicou o tempo de espera, porque o mesmo tempo que ficava no Ibama agora fica no ICMBio. Então, como é

que podemos resolver isso? Estou aqui no Parlamento como parceiro para ajudar a resolver essa questão. Por isso preciso dessa resposta.

A SRª MARILENE RAMOS - Senador Hélio José, é sempre assim; os amigos a gente deixa... Às vezes, a gente até esquece. Aconteceu o mesmo com o Senador Fernando Bezerra.

Na verdade, o ICMBio é mais um órgão anuente, então os prazos que correm para manifestação, tanto pelo Iphan ou pela Funai, também correm para o ICMBio. O ICMBio está submetido, por essas portarias, a esses prazos. Hoje, o prazo corre em paralelo para todos. Então, o ICMBio também tem de fazer isso.

Temos de aprimorar; existem críticas. Como o senhor disse, nós temos aí projetos do PAC, do PIL, que precisam ter um tratamento diferenciado, mais ágil. Então, estamos buscando isso dentro do que é possível. Temos, inclusive, começando amanhã, um seminário em que vamos discutir um programa que desenvolvemos relativo à modernização do licenciamento ambiental; um trabalho feito dentro deste Programa Nacional de Meio Ambiente, financiado pelo Banco Mundial, em que foram analisadas experiências de oito países, para buscar entender as melhores práticas, aquelas que permitem a preservação, a proteção ao meio ambiente, mas também fomentam o desenvolvimento sustentável.

Passamos a limpo 80 processos de licenciamento, analisando onde é que eles estão duplicando esforços que não são necessários; onde existem exigências demasiadas em determinadas etapas, em determinados processos que outros não tiveram. Nós vamos buscar, no mais possível, manualizar, dar uma estrutura semelhante a todos os processos, para dar também conforto ao analista ambiental que tem de se manifestar, que tem de responder por um parecer e que, muitas vezes, está desprotegido. Existe uma questão da criminalização. A Lei de Crimes Ambientais permite a abertura de uma ação criminal contra um parecer técnico, às vezes, por uma discordância técnica com o Ministério Público, o que é algo inaceitável...

Então, nós temos também de pensar nesses temas não só de um lado, mas também do outro; que os dois lados precisam estar seguros para agir e para trabalhar na velocidade que o País precisa. Mas a gente sabe que o País precisa de velocidade. Eu peço, mais uma vez, desculpas por não ter lhe dado essa resposta inicialmente.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Tranquilo.

Presidente, eu só queria afirmar para o senhor que vou incluir depois, se for aprovada - espero ainda hoje - a nossa questão da política pública, uma audiência específica com o Ibama, com o ICMBio, com o Iphan, com a...

A SRª MARILENE RAMOS - Funai.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Qual é o nome... Dos Quilombolas.

A SRª MARILENE RAMOS - Fundação Palmares.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - E com a Fundação Palmares, para a gente discutir um procedimento único aqui, porque é nesses órgãos que estão acontecendo os problemas. Eu sei que não é por ruindade, é falta de procedimento, como a senhora está colocando.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de liberar a Presidente do Ibama, Srª Marilene Ramos, quero agradecer a atenção que dedicou a esta Comissão, o que para nós não é surpresa, já que tal atenção não ocorreu somente hoje, ela vem ocorrendo com os pedidos de audiência no próprio Ibama. Quero agradecer as respostas e dizer a V. Sª que estamos prontos para fazer esse debate, sempre muito respeitoso e cordial. Se levássemos a questão ambiental para os Estados, até mesmo o meu Estado teria questionamentos, mas isso será feito em outra ocasião. Portanto, agradeço muito a participação da Presidente do Ibama, a Srª Marilene Ramos.

A SRª MARILENE RAMOS - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - E concedo a palavra ao General Costa Neves, para que faça as suas considerações, que eu espero que sejam as finais.

O SR. RICARDO AUGUSTO FERREIRA COSTA NEVES - Para finalizar a minha participação nesta audiência pública, gostaria de renovar o compromisso do Exército Brasileiro com a nossa Amazônia, com o seu desenvolvimento sustentável, com a defesa incontestada de nossas fronteiras, que são muito porosas, um desafio enorme para nós. Para dar números a esses desafios, somente a minha brigada, que, como já disse inicialmente, atua no Acre, em Rondônia e no sul do Amazonas, abrange 2.680 quilômetros de fronteira. A título de comparação, a fronteira dos Estados Unidos com o México tem 3,1 mil quilômetros, e sabemos dos meios de que eles dispõem. Mas isso não nos abate, muito ao contrário, impulsiona-nos para cada vez mais sermos proficientes e estarmos em condições tanto de defender a nossa Nação como de estender a mão amiga para a nossa população.

Eu mencionei um dos projetos do Exército para a área amazônica, que tem uma importância relevante. É o Sisfron (Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras), Senador, que vai trazer um benefício muito grande para o Acre, para Rondônia e não apenas para nós militares, mas para outras agências que trabalham em segurança pública, para universidades e institutos de pesquisa, pois é um sistema baseado em tecnologia, em sensores, e todo o *backbone* pode ser utilizado por outras instituições. E o apoio da Bancada da Amazônia é muito relevante para que possamos realmente levar o Sisfron para Porto Velho, para Rondônia, para o Acre e para o Amazonas.

Com isso, coloco mais uma vez o Exército Brasileiro à disposição das parcerias que se fizerem necessárias para levarmos dignidade e desenvolvimento sustentável para a nossa Amazônia.

Senador, é um prazer reencontrá-lo. E muito obrigado pela oportunidade de estar aqui, como disse inicialmente, discutindo a Amazônia, pensando a Amazônia. Selva.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu quero agradecer ao General Costa Neves e perguntar ao Dr. Valter se ele ainda tem perguntas a serem respondidas. Eu acho que não. Ele já exauriu...

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Tem.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Tem?

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Tem. O Senador Sérgio Petecão falou da...

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Eu respondi.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Ele já falou.

O SR. SINÉSIO CAMPOS - Não, o que o DNIT está articulando com a Funai para destravar. Ficaram de fazer esse diálogo. Se não fizerem, serão mais 20 anos.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - É que eu conversava aqui com o Deputado Sinésio, e nós acompanhamos essa discussão. O Dr. Valter falou como se estivesse acontecendo há um mês ou dois meses esse debate com a Funai, mas acontece há mais de dez anos. É inadmissível. Como vamos dizer para a população de Boca do Acre que uma instituição como o DNIT está há dez anos discutindo com a Funai para conseguir a liberação? Isso não cabe na cabeça de ninguém.

Quantas pessoas já morreram naquela estrada? Quantas pessoas já ficaram isoladas? Quantas pessoas já foram prejudicadas? Quantas pessoas já abandonaram aquela região por não acreditar mais nisso?

Da forma como o Dr. Valter respondeu, foi como se houvesse um mês que ele está discutindo com a Funai. Não é, não. A estrada veio até um ponto, até a metade, que é a parte que está dentro do meu Estado, e a outra parte é a mesma estrada. Nós não estamos falando de outra estrada. Ela não continuou. É uma coisa que não tem lógica.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Eu preciso comentar, Valter... Desculpe-me, Senador, até em respeito ao fato de eu estar aqui desde o início, quando cheguei, não saí. São dez comissões funcionando ao mesmo tempo, e eu preciso ir lá, mas estou aqui.

Essa mesma coisa acontece no Tocantins. A cidade da minha esposa, Tocantínia, fica entre Palmas e Pedro Afonso. Há 8km lá que estão dentro de uma aldeia que faz 20 anos que temos batalhado para asfaltar. Por causa de confusão da Funai com Cimi e não sei com quem mais - se DNIT, o Governo -, a coisa não sai. Eu acabei de falar com Marcelo Miranda, que é o Governador do Estado de Tocantins, porque eu tinha conversado com o João Pedro, que é o Presidente da Funai, que falou que, da parte dele, vai resolver essa parada. Nós precisamos asfaltar esses 8km - é a mesma coisa - que ligam Palmas a Tocantínia, o que vai resolver o problema de muita gente lá. É a coisa de que o Petecão falou: a coisa vem de muito tempo. Nesse exemplo que eu estou dando, são 20 anos.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Dr. Valter, deixe-me só lhe dar uma informação.

Eu conheço, porque minha família é de Boca do Acre. Então, eu transito muito ali. E eu conversava com alguns indígenas - que não têm nada de indígenas, porque são fazendeiros lá -, e eles querem a estrada. Eles querem, porque a estrada interessa a eles também. Quem não quer a estrada são os indígenas daqui de Brasília, da Funai. Esses não querem, mas as pessoas que moram na região... Eles não têm de índio. Quem não quer é esse povo que fica aqui, no ar-condicionado, no bom-bom. Aí é lógico que ele não quer, porque ele não está passando pelas necessidades. Já conversei, já parei ali, já perguntei: "Meu irmão, por que não sai?" Eles dizem que são os indígenas, que dizem que querem. A estrada interessa a todo mundo. Desculpe-me, Valter, mas é uma região que eu conheço. Eu gosto de falar do que eu conheço. Do que eu não conheço...

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Com a palavra o Dr. Valter.

O SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA - Para responder rapidamente, sobre a 317, nós já apresentamos o PBA indígena. Já até tivemos reuniões com a Funai para poder apresentar esse PBA indígena. Só que é preciso haver a aprovação formal, para que possamos encaminhar para o Ibama, para poder haver a liberação. Eu sei que não é de hoje, assim como no Tocantins também. O DNIT tem todo o interesse em pavimentar. Se pudesse já começar amanhã, de bom grado, o DNIT faria isso o mais rapidamente possível. Temos empresas contratadas na maioria dos trechos onde há alguma questão indígena ainda pendente, mas sabemos que temos que cumprir a legislação e ter o documento de autorização. Senão, vamos descumprir uma questão legal, para poder entrar na rodovia.

Só para finalizar, Senador, eu queria, mais uma vez, agradecer a oportunidade de estar aqui. Para o DNIT, é uma prestação de contas. Eu tenho falado isso desde o dia em que vim aqui pela primeira vez, na sabatina, como Diretor de Infraestrutura Aquaviária, e depois como Diretor Geral do DNIT. É um prazer estar aqui prestando contas para o Senado. As portas do gabinete no DNIT estão abertas para recebê-los a qualquer momento. Sabem disso. Eu me coloco à disposição e coloco também o DNIT à disposição da Bancada toda do Maranhão que queira ter reunião com o DNIT lá. O pessoal do Parlamento aqui, Senadores e Deputados, sabe que as portas estão abertas para poder receber todos os Parlamentares, os representantes estaduais, os representantes municipais, para discutir o desenvolvimento do País.

Agradeço.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Presidente, só para que fique registrado, eu queria sugerir ao Deputado Sinésio, cujo trabalho eu conheço, que ele convoque todo o Parlamento amazônico - nós a Bancada Federal da Amazônia no Senado e na Câmara Federal vamos nos mobilizar - para que nós possamos fazer uma grande reunião aqui, em Brasília, chamando essa tal de Funai, os índios lá... Eu vejo uma certa boa vontade do DNIT, por parte do Valter, mas, em momento algum, ele disse: "Nós vamos fazer". Fica perdido. As palavras ficam soltas.

Eu quero fazer, mas não consigo liberar. O que nós não podemos mais é ficar participando de reuniões sem haver decisões concretas. Eu finjo que estou acreditando no Valter, o Valter...

Vamos marcar uma reunião com essa Funai, chamar a Bancada federal, arrumar um auditório ou um espaço para que essa Funai possa dizer por que não... "Esqueçam. Não vai haver estrada." Acabou. Nunca mais eu vou participar de reunião, nunca mais eu vou à Câmara de Vereadores de Boca do Acre para participar. Nunca mais eu vou, porque não é justo o que se faz com a população. Você cria expectativa de uma coisa que não vem.

Se o Diretor do DNIT não dá a garantia... E ele não pode dar. Ele não pode dar. Ele disse: "O DNIT tem boa vontade, as empresas estão lá." Mas, de concreto mesmo, eu não ouvi nada. Perdoe-me. Perdoe-me, mas eu acho que nós temos que ter alguns encaminhamentos mais concretos, porque ficar só na falácia, amigo, já era.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Antes de encerrar, nós tivemos aqui a participação interativa, sobretudo do Sr. Pedro Fernandes, que fez uma, duas, três, quatro, cinco, seis, sete, oito perguntas. A grande maioria delas já foi respondida. E as que não foram nós vamos encaminhar aos nossos convidados. O Sr. Marco Aurelio Lessa Villela também fez duas perguntas. A Srª Mariana Deusdara também fez. O Sr. Marco Aurelio não fez duas só, fez três. O Sr. Bruno Roberto Garcia e a Srª Luana Santos também fizeram. Todas elas, eu acredito, foram respondidas através das perguntas dos Parlamentares.

Agora só me resta agradecer ao General Costa Neves a sua participação aqui, de uma forma muito gentil, cavalheiresca e de uma forma a não deixar dúvidas quanto à participação do Exército brasileiro diante do desafio enorme que representa para o Exército a Região Amazônica.

Eu não quero me demorar mais em considerações, mas quero agradecer ao General a sua participação nesta Comissão. Assim como ao Dr. Valter Casimiro. Não é a primeira, não é a segunda, eu já perdi a conta das vezes em que o Diretor do DNIT veio a esta Comissão e sempre na disposição de responder a todas as perguntas.

Agora, digo, como disse há pouco o Senador Sérgio Petecão, que nem todas as perguntas podem ser respondidas categoricamente por ele, porque ele depende de outros órgãos do próprio Governo Federal e há uma dependência de recursos que nós sabemos muito bem que não estão à disposição nem estão, muito menos, sobrando.

Vamos encerrar esta reunião e vamos dizer até que, na nossa pauta, nós tínhamos outra pauta deliberativa em que constavam requerimentos. O universitário está altamente frustrado, mas não foi deliberado nada hoje em função, sobretudo, do trabalho. Nós ficamos aqui gratificados. Começamos às 8h30, são 12h34 e a pior constatação é de que ninguém vai pagar o almoço aqui, porque a Comissão não dispõe de recursos para isso, muito menos eu.

O SR. SÉRGIO PETECÃO (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - AC) - Esta Comissão está sendo generosa, porque começava às 7 horas na época do Senador Collor.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Está sendo generosa. Na época do ex-Presidente Collor, ela começava às 7 horas da manhã. Eu, realmente, não tenho a vocação do Presidente Collor.

Então, vamos encerrar a reunião e agradecer a todos os que estiveram aqui presentes: a Consultoria do Senado; a imprensa; os funcionários, sempre muito atenciosos; os assessores dos Ministérios.

Vamos convocar uma reunião para o dia 6 de abril de 2016, quarta-feira, às 8h30.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Nobre Sr. Presidente, quero apresentar uma questão de ordem. Eu fiquei aqui até agora para ouvir também nossos convidados. Fiz um compromisso com três Senadores que me pediram para ficar aqui. Eram só três itens na pauta, itens sem polêmica. Precisamos encaminhar esses itens, porque tenho de apresentar o calendário de 12 audiências públicas aqui. Se o item não for aprovado, não tenho condições de apresentar o calendário. Entendeu? Há a questão da política pública sobre energia que queremos discutir.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas é a questão da política pública?

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - É o item 3.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Eu lhe faria um apelo, Senador Hélio, porque a política pública, como V. Ex^a há de entender, é um assunto de tal relevância, que está presente na Constituição a exigência de que possamos fazer isso. Vamos tomar essa deliberação com um quórum mais expressivo.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - É melhor, mas minha preocupação é que, por ser um dos responsáveis por essa discussão, eu, como Vice-Presidente do Parlatino na área de energia, tenho de participar de reuniões do Parlatino que ocorrerão do dia 6 ao dia 10 de abril. Tenho de estar no Panamá. Eu preciso participar desta discussão aqui e não sei se a data que o senhor está prevendo para essa deliberação vai estar inclusa neste período entre o dia 6 e o dia 10 do mês de abril.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Bem, a próxima reunião em que pretendemos debater será exatamente no dia 6.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Pois é. Eu estou viajando para o Panamá. Não é por minha culpa. Tenho de estar lá, exatamente por causa do projeto das energias.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Mas podemos fazer uma reunião informal para obter de V. Ex^a esclarecimentos sobre sua participação, porque há uma proposta de V. Ex^a considerada das mais relevantes. Então, o universitário vai marcar essa reunião.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Está bom.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - O universitário está propondo aqui que possamos fazer a leitura do requerimento de V. Ex^a. O debate é que...

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - O debate fica para a próxima reunião. Podemos fazer isso, então, Senador. Vamos fazer isso! São apenas dois requerimentos pequenos. Não há problema algum. E vou tentar adiar minha ida ao Parlatino para o dia 7. Vou tentar fazer isso.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Então, temos o Requerimento nº 16, de autoria de V. Ex^a.

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 16, de 2016

- Não terminativo -

Nos termos do art. 96-B do Regimento Interno do Senado Federal, encaminho sugestão para que esta Comissão de Serviços de Infraestrutura promova a avaliação das políticas públicas de implantação de energias alternativas e renováveis no Brasil e suas interdependências com as energias tradicionais na composição da matriz elétrica brasileira.

Autoria: Senador Hélio José.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - É isso.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Consulto se o autor ou alguns dos Senadores gostariam de se manifestar? (*Pausa.*)

Ao mesmo tempo, proponho a votação do requerimento. Faremos a votação, tendo em vista que não temos o quórum desejado, na semana que vem.

Faremos agora um apelo para que V. Ex^a possa estar aqui presente.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Vou fazer o possível.

O senhor poderia só fazer a leitura do item 2 também, que é de minha autoria? Assim, se eu não estiver presente, ele já terá sido lido.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - O outro requerimento de V. Ex^a? V. Ex^a bem poderia pagar o nosso almoço!

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Eu o pago! Para mim é um prazer pagar o almoço para V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Leio o item 2.

ITEM 2

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 15, de 2016

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, realização de audiência pública nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para debater as concessões da infraestrutura aeroportuária.

Autoria: Senador Hélio José.

V. Ex^a deseja que se debatam nesta Comissão de Serviços de Infraestrutura as concessões da infraestrutura aeroportuária.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Perfeitamente!

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - E aí pede para que seja convidado um representante da Infraero, um representante da Anac, um representante do Ministério do Planejamento, um representante do Sindicato Nacional dos Aeroportuários e um representante da Associação Nacional de Empregados da Infraero.

O SR. HÉLIO JOSÉ (PMDB - DF) - Fui inquirido e solicitado a incluir um representante da SAC, da Secretaria de Aviação Civil, o que acatei sem nenhum problema; vou subscrever.

O SR. PRESIDENTE (Garibaldi Alves Filho. PMDB - RN) - Então, vamos encerrar finalmente esta reunião, agradecendo aos convidados e a todos.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 8 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 40 minutos.)