



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

REUNIÃO

20/06/2017 - 14ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunicado da Presidência.

Audiência pública interativa.

Antes de iniciarmos a audiência pública, gostaria de informar que a população poderá participar de nosso debate enviando perguntas e comentários aos convidados.

Os cidadãos que queiram participar da audiência podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, através do endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800 612211. Repetindo, o endereço é www.senado.leg.br/ecidadania ou pelo telefone 0800 612211.

Esta reunião destina-se a debater a recente decisão de suspensão da licença de instalação para manutenção e conservação da rodovia BR-319, que liga Manaus a Porto Velho.

Esta audiência pública será realizada em atendimento ao Requerimento nº 29, de 2017, de minha autoria e de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin.

Para iniciarmos, convido para que tomem assento à mesa os nossos convidados: Halpher Luigi Mônico Rosa, Diretor Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Seja bem-vindo, Halpher. Muito obrigado pela presença.

Jônatas Souza da Trindade, Diretor de Licenciamento Ambiental em exercício do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Maria Janete Albuquerque de Carvalho, Coordenadora-Geral de Licenciamento Ambiental da Fundação Nacional do Índio (Funai).

Marcelo Thomé da Silva de Almeida, da Fiero, do Estado de Rondônia.

Saleh Hamdeh, representante da FIEAM.

Informo aos convidados que o tempo para as exposições será de 15 minutos.

Antes de passar a palavra, Senadora Vanessa, faço um breve relato e já coloco aqui as minhas perguntas para anteciparmos e irmos direto ao ponto, para que nós não tornemos essa audiência cheia de rodeios, pois precisamos de objetividade, clareza e resultado nas nossas ações, enquanto aguardamos o nosso Presidente, Senador Eduardo Braga, que está em trânsito de Manaus para Brasília e daqui a pouco estará conosco presidindo a nossa Comissão de Infraestrutura.

As questões centrais dessa reunião são as seguintes:

Após a celebração do termo aditivo ao TAC, entre o DNIT e o Ibama, e o licenciamento da obra pelo Iphan, em 2016, houve algum descumprimento por parte do DNIT desse TAC?

Essa é a primeira pergunta. Não é para responder agora, é só para que fique registrado.

Considerando que já havia uma decisão do Presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Desembargador Cândido Ribeiro, expedida em 17 de novembro de 2015, derrubando a liminar do juiz da 7ª Vara Federal do Amazonas, que

embargava as obras de manutenção, do quilômetro 250 ao 655, expedida em 27 de outubro de 2015, gostaria de saber quais são ou se há fatos novos que possam fundamentar a concessão de nova liminar expedida em 10 de maio de 2017.

Na sentença, encontramos apenas referências à vistoria realizada pelo Ibama, em 2015, que fundamentou a primeira liminar já derrubada pela instância superior, ou seja, pelo TRF da 1ª Região, mostrando que as obras de manutenção começaram no dia 1º de junho de 2017. Por que essa decisão do juiz, assinada no dia 10 de maio de 2017, portanto, antes da retomada das obras, foi enviada ao DNIT e divulgada aos órgãos de imprensa apenas no dia 10 de junho, um mês depois de ter sido proferida?

Além do julgamento antecipado e sem fundamento, pois todas as provas documentais são de 2015 e já tinham sido derrubadas por instância superior, a notificação da decisão após a retomada das obras só causou mais prejuízos ao erário e principalmente à população, pois a mobilização das máquinas e trabalhadores foi em vão; as máquinas foram mobilizadas, as pessoas foram mobilizadas e depois chegou essa notificação.

Considerando que todos os objetos das duas liminares já tinham sido analisados pela 1ª Região e que o termo aditivo celebrado com o TAC, objeto central dessa liminar, também tinha sido acordado com base na decisão do desembargador, resta apenas o argumento de que o termo aditivo extrapola a alegada intenção de mera manutenção, invadindo o âmbito de implantação da rodovia sem licenciamento adequado?

Pergunto ao Ibama e ao DNIT se o termo aditivo foi, em algum momento, desrespeitado e com base em que documentos e evidências pode ser feita essa constatação, sendo que os termos de manutenção estão bem claros e estavam sendo cumpridos?

Os contratos com as empresas responsáveis pela manutenção abrangem a execução de alguma intervenção da rodovia, que possa ser caracterizada como implantação, ou seja, algo além da manutenção?

Essas são as perguntas que deixo em aberto para que os senhores possam responder.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, pergunto à Senadora Vanessa Grazziotin se gostaria de fazer a intervenção antes, para nos anteciparmos?

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Não, Sr. Presidente. Se V. Exª me permite, acho que essas perguntas iniciais, que V. Exª fez dão bem o rumo das apresentações dos órgãos, que teremos a seguir.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - E deixaria meus questionamentos para depois.

Entretanto, pergunto a V. Exª, Senador Acir, que convidamos, até por sua sugestão, o representante do Ministério Público Federal, o ideal seria a presença do próprio procurador que ingressou com a ação e do Poder Judiciário, para participarem dessa audiência pública, tendo claro que foi um convite, e eu não vejo nenhum dos representantes, nem do Ministério Público, nem do Poder Judiciário.

Então, questiono V. Exª se mandaram justificativa, porque temos a ausência, que é lamentável. Acho que essas perguntas que V. Exª faz, que são estritamente técnicas, deveriam ser dirigidas ao Ministério Público. Então, faço este questionamento a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem lembrado, Senadora Vanessa Grazziotin. De fato, nós pedimos que fossem convidados tanto o Ministério Público quanto o juiz, Dr. Hiram Armênio Xavier Pereira, que deu a liminar embargando as obras. Ambos não puderam comparecer. O Dr. Hiram está de férias - portanto, não pôde interrompê-las -, e o Ministério Público alegou que não tem recursos para comprar a passagem aérea para vir de Manaus para Brasília, o que é uma coisa muito importante, muito séria. Uma obra de um valor altíssimo como esse, um debate de alto interesse da população amazonense, rondoniense, da população amazônica, e o Ministério Público não tem essa condição financeira de comprar uma passagem. Se eu tivesse sabido, eu teria pedido ao Presidente do Senado que enviasse uma passagem ao Ministério Público. Mas nós recebemos essa informação ontem, e ela chegou até mim hoje pela manhã. Senão, eu teria realmente pedido ao Presidente do Senado que enviasse uma passagem para que o Ministério Público pudesse comparecer a esta audiência, que realmente é da maior importância.

Então, essas foram as justificativas.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Se me permite, pedindo desculpas desde já, mas acho que é fundamental que V. Exª também... Eu lamento a ausência desses dois segmentos muito

importantes. Afinal de contas, esta audiência acontece por conta disso, de uma petição do Ministério Público e de uma decisão do Poder Judiciário, e aqui nós temos técnicos à mesa que falarão sobre o assunto.

V. Exª comunica que esta audiência pública é interativa. Então, se é interativa, qualquer pessoa em qualquer lugar do Brasil pode acessá-la pela internet. Então, eu gostaria, Presidente, que V. Exª determinasse à nossa Secretaria que, se pudesse, fizesse um contato agora tanto com o juiz quanto com o procurador por telefone para que eles, se puderem, acompanhem a audiência pública pela internet e se manifestem. Não sei se isto é possível por voz, mas, se não for possível por voz, pode ser por escrito, e aí V. Exª colocaria, porque é muito importante a manifestação deles.

Então, faço esta sugestão a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. É uma boa sugestão, Senadora. Vamos pedir aos nossos consultores para que façam os contatos devidamente para que nós possamos ouvir tanto o juiz quanto o Ministério Público Federal do Amazonas, e lembramos que também, além da internet, nós estamos ao vivo pela TV Senado e também pela Rádio Senado, canais por onde os nossos convidados podem participar e assistir a toda esta audiência pública.

Vamos iniciar, então, as falas.

Eu gostaria de ouvir a Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam). Eu passo a palavra ao Dr. Saleh Hamdeh para que faça as suas colocações, a quem agradeço a presença conosco.

Muito obrigado, mais uma vez, pela presença da Fieam na nossa audiência.

O SR. SALEH HAMDEH - Bom dia, Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz. Bom dia, Senadora Vanessa Grazziotin, demais Senadores e Senadoras.

Em nome do Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas, Antonio Silva, quero cumprimentar todos. Agradecer pelo convite desse importante e recorrente debate. E vou concentrar aqui a minha apresentação nas questões técnicas que dizem respeito às indústrias do Estado do Amazonas.

Primeiro, eu queria mostrar como é que está a evolução do faturamento da indústria lá na Zona Franca de Manaus. Nós podemos perceber aí que, nos últimos cinco anos, tivemos uma queda de aproximadamente US\$16 bilhões de faturamento. A evolução dos empregos. Tivemos aí também, nos últimos cinco anos, a queda de aproximadamente 35 mil empregos diretos.

Alguns modais que nós temos hoje lá, de escoamento da nossa produção. Temos um modal aéreo, de aproximadamente três dias de trânsito. Temos um modal rodofluvial, que é o mais aplicado hoje para a indústria, que é o mais utilizado. Ele é um modal que segue fluvial até Belém e, de Belém, ele desce rodoviário até São Paulo, Sul, Sudeste. E ele leva uma média de quinze dias aí de trânsito.

E temos hoje a cabotagem que leva em média vinte dias. A questão é a saída de navios, que passa por toda a Costa brasileira, do Nordeste e chegando ao Sul e Sudeste. Um pouco da cabotagem, que era uma alternativa que poderia ser interessante, mas tem as suas limitações. A cabotagem hoje tem uma frequência de saída duas vezes por semana. Temos duas empresas que operam; e ela passa - como eu disse - por toda a Costa e vai parando em toda a Costa. Por isso, ela tem um trânsito médio um pouco mais elevado.

Falar um pouco das premissas que levam um investidor realmente a se instalar em alguma localização do País ou em alguma... Quais são os fatores importantes que a gente avalia realmente para poder tomar essa decisão. Em primeiro lugar, a mão de obra, porque é extremamente importante você ter uma mão de obra adequada, qualificada, disponível; você ter uma logística também adequada. Uma logística com uma malha viária suficiente, de boa qualidade, com frequências de navios, frequências de voos, com estradas de qualidade. São os *facilities*, que a gente chama, que são a infraestrutura de fábrica. Qualidade de vida da região, da cidade, do local onde se está estudando o investimento. Os custos operacionais: energia, telecomunicação, burocracia, enfim.

As questões mercadológicas são proximidade do centro consumidor, a burocracia, a infraestrutura regulatória. Enfim, é uma questão também avaliada. E a questão da legislação, que é da legislação tributária, meio ambiente, governamental e incentivos fiscais. A gente vai se concentrar, logicamente, no tema da audiência, que é a questão logística, que é hoje realmente um dos principais gargalos que nós temos hoje na indústria do Amazonas.

Falar um pouco do paradigma que a gente tem hoje de competitividade, que tem aí surgido com uma agressividade muito forte no mercado e que realmente tem tirado alguns investimentos não só da Zona Franca como do Brasil como um todo, que são as oportunidades de negócio que o Paraguai tem apresentado. Isso é do Ministério da indústria e Comércio do Paraguai. A forma como eles estão apresentando é bastante agressiva, e eu digo agressiva no bom sentido, tá? Eles estão... Realmente, são legítimas as colocações e as oportunidades que eles oferecem.

Um estudo da Fiesp mostra, dentro do mesmo tema de paradigmas de competitividade, que é o estudo que a Fiesp levantou do custo Brasil e do custo do Paraguai hoje para uma produção, então nós podemos perceber que o custo no Paraguai é metade do custo brasileiro hoje para a indústria de transformação. O que ele apresenta, que são os acessos aos mercados atrativos, que ele diz que estão a 1.300km do centro consumidor brasileiro, logicamente que ele não tem mercado consumidor no Paraguai, então toda essa política que se apresenta é voltada, de fato, para o grande mercado consumidor do Mercosul, que é o Brasil, onde ele detalha - eu não vou me alongar muito, mas ele detalha dentro das oportunidades que são oferecidas, e ele detalha muito quais são as malhas viárias, quais são as alternativas, qual é o tempo de trânsito que eles têm hoje para chegar no mercado consumidor brasileiro. Comparativamente com o que a gente tem hoje no Amazonas, é infinitamente melhor.

E aqui, as questões da análise logística que traz realmente a discussão da BR-319:

Facilidade de acesso - hoje nós não temos na indústria do Amazonas;

Distância das rodovias, a nossa malha - não existe malha no Amazonas, praticamente se concentra naqueles modais que eu apresentei lá atrás;

Qualidade das estradas - se não temos estradas, não temos qualidade nas estradas;

Infraestrutura de portos e aeroportos;

Disponibilidade de voo e frequência de navios - a gente sabe que isso também, para a nossa região, é bastante limitado.

Algumas considerações finais, que aí, sim, eu queria entrar, de fato, na importância da BR-319 para a indústria do Amazonas.

O faturamento da Zona Franca caiu 43,31%, em dólar, nos últimos cinco anos;

Foram fechados aproximadamente 30 mil postos de trabalho diretos, com uma estimativa de mais cem mil indiretos;

Esses dois fatores, esses dois primeiros tópicos, podem se confundir um pouco com a crise que a gente está vivendo, mas, de fato, a crise tem um impacto, mas o que a gente tem olhado, o que temos visto nos diagnósticos que elaboramos é que não é só realmente a crise que tem impactado nos investimentos da Zona Franca de Manaus. Nós podemos avaliar pelo terceiro tópico, que diz:

Os investimentos fixos estão estagnados nos últimos 10 anos - nos últimos dez anos, nós não temos setores novos implantados na indústria, nós não temos segmentos novos, nós não temos indústrias novas. Muito pelo contrário, o que a gente tem é a manutenção do que já tinha lá nos últimos 40, 50 anos que já se instalaram.

Ou seja, nós não estamos percebendo nenhuma atratividade para novos setores e novos segmentos se instalarem no polo industrial.

A Zona Franca é o único modelo socioeconômico, na Amazônia brasileira, que comprovadamente exerce papel de indutor de desenvolvimento, aliviando, com isso, a pressão por desmatamento. Não somos nós que estamos falando isso. Isso foi comprovado através de estudos que foram elaborados com metodologias validadas e que demonstram que o modelo socioeconômico da Zona Franca de Manaus alivia a pressão por desmatamento. Como você tem um modelo econômico implantado, a população que lá habita não precisa invadir a floresta, ou seja, não precisa desmatar a floresta para o seu sustento. Então, o modelo econômico tem se mostrado eficiente e eficaz para a preservação da Amazônia. Isso é demonstrado naquilo que a gente realmente tem de preservação no Estado do Amazonas.

Não quero aqui dizer que os demais Estados da Amazônia estão desmatando, não é isso. Quero concentrar-me no fato de que o modelo econômico lá implantado tem aliviado essa pressão. Logicamente, os Estados vizinhos, ao não terem uma política pública para o desenvolvimento socioeconômico da sua população, buscam alternativas. Isso é natural da razão humana.

A BR-319 é um elemento importante de competitividade do setor produtivo da região. Nós precisamos de alternativas. Se nós quisermos realmente nos tornar um polo competitivo, precisamos de alternativas para escoar a nossa produção e para receber a nossa matéria prima.

Os nossos concorrentes - não digo concorrentes de empresas, mas os concorrentes de países vizinhos - estão realmente promovendo os seus investimentos, fazendo a sua lição de casa, e os resultados estão aparecendo.

A BR-319 é uma discussão antiga na região e que realmente faria alguma diferença para escoar e para melhorar um pouco as alternativas. Não digo na questão de custos, talvez, mas na questão de termos alternativas de poder chegar ao mercado consumidor com outro modal.

O que a gente percebe é que o esvaziamento da Zona Franca de Manaus, na nossa visão, pode colocar em risco a preservação da floresta. Colocar em risco como? Como já falei, se realmente não houver um modelo, o esvaziamento pode levar a alternativas de desmatamento, a alternativas de se buscar o sustento através da floresta.

Para finalizar, na nossa opinião, na nossa visão, não é realmente a BR-319 que pode causar algum tipo de impacto no desmatamento. Essa é uma visão, logicamente, que talvez tenha um contraponto, contrariedades. Mas, na nossa opinião, o que realmente preserva e cuida da floresta são políticas públicas adequadas para a população da região, são investimentos em tecnologia de qualidade e a presença do Estado. Isso sim vai preservar a floresta. Não vai ser ao custo do sacrifício da população que lá existe, da população que lá habita, ao custo do atraso daquela população que nós vamos preservar a floresta, que nós vamos manter a floresta em pé.

Então, era isso o que a gente queria trazer. Essa era a mensagem que a gente queria trazer, na expectativa, realmente, de que esse debate não seja mais recorrente, que a gente possa realmente seguir em frente com essas políticas de desenvolvimento, o que é mais necessário para a população que habita aquela região.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Nós é que agradecemos, Dr. Saleh.

De fato, nesse mundo globalizado, nós precisamos diminuir o custo Brasil, e é de fundamental importância para o industrial de Manaus que possamos ter um produto mais competitivo. E o modal de transporte através da BR-319, com certeza, vai diminuir o custo, para levar esses produtos a outros países, através de rodovias, ligando Porto Velho, de Porto Velho indo até o sul do País.

E, de fato, se nós quisermos preservar a floresta, temos de cuidar de quem cuida da floresta; darmos condições para que essas pessoas possam cuidar das florestas.

Muito obrigado pela sua participação e por suas palavras.

Passo a palavra à Dr^a Janete Carvalho, da Funai, para que possa fazer as suas colocações, já agradecendo a sua presença junto conosco.

A SR^a MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Bom dia a todos e a todas. Gostaria de agradecer o convite para participação nesta Mesa, informar que estamos representando o Presidente Franklimberg Freitas, que gostaria de estar aqui, e informar que a Funai está sempre à disposição para os debates e para tentarmos encontrar soluções, naquilo em que cabe a participação da Funai, nos processos de licenciamento ambiental, visando a proteger e promover os direitos dos povos originários do País.

Até a minha fala vai ser breve, porque, sobre o TAC da conservação, a Funai não tem o componente indígena envolvido na questão, mas é importante que estejamos aqui para prestar os esclarecimentos necessários em relação ao processo de licenciamento, se surgirem esses questionamentos. Justamente no TAC e no objeto específico da audiência, não há o componente indígena, mas estamos trabalhando em conjunto com o Ibama e com o DNIT, para que possamos colocar o processo de licenciamento da BR-319 como um todo, andando, para que possamos concluir esse processo.

Estamos à disposição para os esclarecimentos de que precisarem. Minha fala vai ser bem breve, justamente por conta do objeto da audiência.

Está bom?

Obrigada.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Presidente me permite?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não. Por favor.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Obrigada. É porque, de fato, nesta pendência que estamos discutindo agora, não há qualquer envolvimento da Funai. Entretanto, para o processo de licenciamento da recuperação da BR, porque estamos aqui falando da manutenção...

A SR^a MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Isso.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - ...porque essa foi embargada.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Nós temos um segundo ponto...

A SR^a MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Tem a pavimentação.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Tem esse que é para a recuperação, a repavimentação, uma BR que já foi inaugurada há 40 anos.

A SRª MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Isso.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Ela não é nova. Enfim, mas foi exigido um novo processo de licenciamento, e, até onde nós temos informações, estão no aguardo estudos que neste momento estão sendo feitos pela Funai, porque a complementação que foi solicitada - está aqui o DNIT - diz respeito à possível interferência de algumas populações indígenas dos arredores.

Então, se a senhora teria, pelo menos, como nos informar rapidamente.

A SRª MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Claro! Então, na verdade, no processo de licenciamento, os estudos devem ser feitos pelo DNIT. A Funai atua, vamos dizer assim, como um órgão suplementar ao Ibama na análise de impactos. Então, foi emitido um termo de referência, para que verificar se há ou não impactos nas comunidades indígenas, e aí fazermos a análise para o processo seguir e a gente subsidiar o Ibama.

Nós estamos no aguardo desses estudos que estão sendo elaborados pelo DNIT.

A gente está em contato permanente com o DNIT.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Segundo informações, já foram contratados pelo DNIT.

A SRª MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Para que não haja atrasos.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - O DNIT faz um estudo, passa à Funai e a Funai analisa o estudo...

A SRª MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - E subsidia o Ibama.

A SRª PRESIDENTE (Maria Janete Albuquerque de Carvalho) - E subsidia o Ibama, e ambos construiremos a nossa BR-319.

A SRª MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Assim seja.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Agradeço a presença e passo a palavra ao nosso amigo Marcelo Thomé, da Fiero, do Estado de Rondônia.

Muito obrigado pela presença junto conosco nessa audiência que é muito importante para a Amazônia, em especial para o nosso Estado de Rondônia.

Com a palavra Marcelo Thomé.

O SR. MARCELO THOMÉ DA SILVA DE ALMEIDA - Muito obrigado, Senador Acir Gurgacz, em nome do qual eu cumprimento todos os Senadores presentes. Cumprimento a Mesa também.

A discussão em torno da BR-319 e a suspensão de sua recuperação eu percebo que é uma oportunidade para que a gente definitivamente construa, a partir de um diálogo franco, uma solução que atenda a todas as dimensões que envolvem essa rodovia, uma rodovia, como disse a Senadora Vanessa, que foi inaugurada há mais de 40 anos, é um eixo modal importante de integração nacional para garantir o direito constitucional das populações de dois Estados brasileiros, que estão desarticulados da malha viária, Amazonas e Roraima, além do impacto econômico que essa rodovia como modal logístico trará para o Estado de Rondônia.

Então, a Federação das Indústrias do Estado de Rondônia entende que a obra de maior relevância de impacto econômico no curto prazo é a recuperação, a plena recuperação da BR-319, porque nos permitirá acessar em 10 horas um mercado consumidor de dois milhões e meio de pessoas, obviamente, além do Estado de Roraima, e a possibilidade de consolidação de um eixo de exportação pela Venezuela.

Senador, o que a gente precisa construir é o diálogo entre as entidades afetas ao processo para que a gente encontre uma solução definitiva, afinal de contas, o DNIT já investiu, eu não sei o número certo, R\$80 milhões, R\$100 milhões em estudos, e estuda de novo, e faz um novo estudo, e a cada ciclo de estudos há uma nova condicionante, há um novo olhar sobre as exigências, e não é possível que a gente leve anos para encontrar uma solução para resolver esse problema da BR-319.

Então, fica aqui o apelo do setor produtivo do Estado de Rondônia para que, o mais rapidamente possível, encontremos uma solução definitiva, não só para recuperação dela, agora, essa manutenção da estrada, mas como a plena restauração,

com o asfaltamento, para que a gente definitivamente zere esse déficit com a população dos Estados do Amazonas e de Roraima e crie esse eixo logístico que é da maior importância para o Estado de Rondônia.

Muito obrigado, Senador, pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado ao Marcelo, da Fiero.

Antes de passar a palavra ao Ibama e ao DNIT, nós tínhamos uma prioridade aqui que é ouvir os nossos internautas. É importante eu já passar a vocês a imagem que as pessoas têm do que acontece na BR-319.

Quem participa é o Robson Eládio da Silva, de Minas Gerais: Suspende a manutenção, qual o motivo, aliás, qual o objetivo? Deixar que a coisa se deteriore, e o custo se elevar cada vez mais. O que precisamos é, sim, de investimentos em infraestrutura para gerar empregos, e as riquezas voltarem a circular neste País."

O David Rocha, do Amazonas: "Toda esta obra já era para ter sido pronta há 20 anos, mas as verbas são destinadas aos bolsos dos corruptos. O Exército deve ficar com obras do Estado." Essa é a visão do David Rocha, do Amazonas.

O Mario, do Rio Grande do Sul: "Não entendo por que cancelar obras tão importantes para o País. Se não houvesse corrupção, já teríamos essas estradas."

Jainara Gomes dos Santos, do Rio Grande do Norte: "O estado das nossas estradas é péssimo. E a Transamazônica, terminaram?"

Sr. Muller de Oliveira Melo, do Amazonas: "Até quando ficaremos isolados do Brasil por interesses de alguns? É o direito de ir e vir que nos é roubado. Temos que fazer essa rodovia o mais rápido possível e passar por cima de interesses de empresários que estão lucrando com a não construção dessa rodovia! BR-319 pronta já!"

É a participação dos nossos internautas. Agradeço a participação.

Passo a palavra ao Dr. Jônatas Souza da Trindade, que representa o Ibama, já agradecendo a sua presença junto conosco nesta audiência pública.

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE - Bom dia a todos e a todas. Eu gostaria de agradecer o convite. O Ibama está sempre aberto a discutir e a apresentar os esclarecimentos que se façam necessários. Agradecer à equipe do Ibama também, que colaborou e formatou a apresentação que ora vou apresentar aqui nesta audiência pública.

A apresentação está um pouco longa. Então, eu prefiro tratar de forma mais expedita alguns aspectos e apresentar os aspectos que são objeto do debate aqui nesta audiência. Eu vou apresentar alguns mapas, um histórico do processo rapidamente no Ibama, o termo de acordo e compromisso e o termo aditivo, algumas peculiaridades, empreendimentos e região, a necessidade do estudo de impacto ambiental e algumas questões entendidas como cruciais para o empreendimento para a região.

No que tange à ação judicial, a adoção de uma medida cautelar pelo juízo do Amazonas é referida, principalmente, ao trecho do meio, que está destacado em vermelho, do quilômetro 259 ao quilômetro 655, que é a parte que se encontra em leito natural. Parte da floresta, a floresta avança bastante e deteriorou essa rodovia ao longo do tempo. Então, o objeto dessa medida foi em decorrência do entendimento - pelo menos isso foi me passado pela diretora, que esteve em audiência com o juiz... O entendimento é que houve um fracionamento do licenciamento. Há esse entendimento de que haveria ocorrido esse fracionamento do licenciamento por conta dos segmentos, além dos aspectos inerentes à própria condição do trecho.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - E houve esse fracionamento?

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE - Não, não houve esse fracionamento. É isso que a diretora conversou com o juiz e explicou que o processo tem fases distintas exatamente por conta da condição da rodovia. Os segmentos B, A e C são segmentos que têm uma condição de manutenção ou de condição do asfalto melhor do que o trecho do meio, que já não tem mais asfalto. Então, não houve um fracionamento, houve simplesmente uma condução diferenciada, em separado, dos trechos exatamente porque eles se encontram em condições diferentes.

O Ibama, mediante a decisão, apresentou embargos de declaração para entender um pouco melhor a decisão judicial, para clarificar um pouco essa decisão, porque o Ibama não entendeu essa decisão da forma como ela foi adotada. Então, o Ibama já entrou com os embargos de declaração. E, na semana passada, os advogados da Procuradoria Federal do Ibama estavam discutindo com a Procuradoria Federal da União para ver qual é a estratégia de defesa do licenciamento e desse termo de compromisso, desse aditivo ao termo de compromisso.

Apertei errado.

Só para contextualizar, a região é uma região que atualmente se encontra cercada por unidades de conservação federais e estaduais, e por territórios indígenas. Se vocês observarem na figura, existe um *buffer* de 40km. Ou seja, a partir do eixo, existe um *buffer* de 40km que é o que determina a Portaria Interministerial nº 60, que é a área considerada área de influência de uma rodovia.

E aí vocês podem observar as diversas unidades de conservação em verde, e os territórios indígenas em roxo - ou um azul para lilás.

Uma outra figura do trecho, também do meio, apresenta alguns projetos de assentamento mais ao norte e algumas áreas arrecadadas, que são áreas de possíveis projetos de expansão formalizados ou em vias de formalização pelo Incra.

O histórico é um histórico bastante complexo e robusto, de bastante tempo: a construção da rodovia na década de 70; essa intensa degradação da rodovia por falta de manutenção que provocou a interrupção da trafegabilidade da rodovia em alguns trechos; em 2005, foram constatadas obras irregulares para pavimentação e outras melhorias sem o devido estudo e licenciamento devido; foram formalizados sete autos de infração, embargos do Ibama, além de propositura de ações civis públicas, com a paralisação das obras e necessidade de EIA; em 2007, foi firmado o Termo de Acordo e Compromisso entre Ibama e DNIT na Câmara de Conciliação da AGU, e esse TAC dividia os segmentos exatamente pela condição de trafegabilidade da rodovia.

Vou pular um pouquinho no tempo: em 2008, foi estabelecida uma Portaria do Ministério do Meio Ambiente, a de nº 295, que criou um GT exatamente pensando na questão das políticas públicas, na forma de agir e de viabilizar uma construção de uma rodovia em meio a uma floresta, a uma matriz florestal tão preservada como era na região, e exatamente com a propositura de medidas preventivas para impedir o desmatamento na região. Em relação ao histórico do licenciamento, o EIA (Estudo de Impacto Ambiental) foi devolvido duas vezes, exatamente porque não contemplava todo o escopo que estava previsto no termo de referência acordado entre Ibama e DNIT. E a terceira versão apresentou falhas exatamente pela antiguidade do licenciamento. Isso gerou a necessidade de um novo diagnóstico e de levantamento de outros impactos que não foram identificados no estudo. Em 2013... Esse processo ficou parado de 2009 a 2013, sem uma maior movimentação, e em 2013 foram reiniciadas essas tratativas para regularização da rodovia como um todo. Então, foi emitido um novo TR exatamente para balizar esse novo EIA. Em 2015, em vistoria, foram observadas obras na rodovia com licenças emitidas pelo Estado. Legalmente, compete ao Ibama o licenciamento desse empreendimento, então foram promovidos novos embargos e multas, e foi feito um termo aditivo ao TAC. Em 2017 foi emitida uma licença de instalação, a 1.111, de 2016, para garantir a manutenção e conservação em leito natural dos quilômetros 250 a 655. Essa licença de instalação é exatamente para isto: para garantir a manutenção desse leito natural no trecho do meio.

O Ibama entende que a manutenção desse trecho é importante tanto para a trafegabilidade como para o meio ambiente, pois, a partir do momento em que você não tem manutenção, você tem geração de processos erosivos, por falta do disciplinamento das águas pluviais, as águas das chuvas, e a questão de estruturas acessórias a essas estruturas de contenção de sedimentos, que precisam de uma manutenção para evitar um impacto ambiental na região. Então, o Ibama entende que é necessário esse tipo de licença exatamente para haver uma manutenção da rodovia, enquanto se discute a viabilidade ambiental desse empreendimento com todos os aspectos inerentes a esse tipo de empreendimento que se vá levar para a região.

Em 2017, com a decisão judicial, o Ibama indicou a suspensão tanto da licença de instalação como do termo aditivo ao TAC.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É revogação, não é?

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE - É revogação, porque foi uma decisão. Houve a revogação no Judiciário do termo aditivo ao TAC, e o Ibama, então, comunicou ao DNIT e ao Ministério Público que, em atendimento à decisão, estava suspendendo, cancelando tanto a licença como o termo aditivo.

Então, reiterando, em maio de 2017, por decisão judicial, foi anulado o termo aditivo ao termo de acordo celebrado entre Ibama e DNIT. Diante da decisão, o Ibama informou ao MPF e ao DNIT a suspensão da LI por meio dos ofícios 85 e 86, datados de 7 de junho - é bem recente.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Mas recorreu, não é?

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE - O Ibama está recorrendo; vai recorrer.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vai ou já foi?

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE - Não, ele entrou com um embargo de declaração e está montando uma estratégia para recorrer. Eu não consegui conversar com a Procuradoria. Estava havendo uma discussão entre procuradorias

para ver como seria a forma de atuação, mas já estão montando uma estratégia para entrar com a defesa do licenciamento em si.

Há algumas peculiaridades, eu vou falar rapidamente: a diversidade de ecossistemas - é um ambiente bem sensível do ponto de vista ambiental; a heterogeneidade desses ambientes - são regiões do interflúvio entre o Madeiras o Purus, que apresentam diferentes impactos e diferentes soluções de engenharia. Não existe um padrão para essa obra.

Vai ser uma obra com diversas complexidades de medidas mitigadoras de controle que o DNIT vai ter que implementar, vai ter que trabalhar. Tem a questão de regularização e estruturação das UCs, especialmente de uso sustentável, porque muitas delas são transpassadas por essa rodovia. Então, tem essa complexidade, essa necessidade de autorização, conforme a Resolução nº 428, pelo ICMBio, no caso das Unidades de Conservação federais, ou pelo órgão estadual de meio ambiente, no caso das unidades estaduais.

Algumas ameaças: a principal preocupação do Ibama é em relação a ocupações por ações desordenadas nessas áreas, principalmente em relação ao desmatamento. A gente sabe que na construção de uma rodovia, quando você pavimenta uma rodovia dessa, ela gera diversas espinhas de peixe, que são desmatamentos laterais da rodovia. E tem algumas peculiaridades do empreendimento.

Retornando ao que já tinha sido falado, a intensa degradação por falta de manutenção e conservação do leito estradal, a questão já de ocorrência de desmatamentos e ocupações irregulares em áreas de preservação permanente e do assoreamento e/ou aterramento de rios e igarapés, exatamente por essa falta de manutenção, o que tem resultado em danos ambientais e redução da trafegabilidade.

Aí são fotos de vistorias mostrando o assoreamento de igarapés da região exatamente por execução de obras sem autorização e de forma inapropriada. O Termo de Acordo e Compromisso entre Ibama e DNIT prevê esses diversos segmentos. E a preocupação maior é evitar o agravamento desses processos erosivos e assoreamentos com a paralisação das obras.

Aí uma imagem de satélite trabalhada, mostrando um pouco da evolução do desmatamento na área de influência. Vocês podem verificar que o desmatamento em 2013 e 2014 foi bastante intensificado em relação aos demais períodos. Por exemplo, no período de desmatamento de 2004 a 2012, se considerado num contexto, há um agravamento desse desmatamento na região.

Imagens mostrando pontualmente o desmatamento. Indo ao Termo Aditivo ao Termo de Compromisso, o termo aditivo não permite a pavimentação das obras, podendo o DNIT realizar apenas obras de recomposição de aterro, recomposição de revestimento primário, limpeza lateral, roçada, reforma, recomposição, reconstituição e reposição de pontes de madeira e substituição de bueiros metálicos rompidos. Ou seja, é só manutenção mesmo. Nada de obras de intervenção maiores, porque esse termo aditivo não permite esse tipo de obra.

A questão do estudo de impacto, já contei o histórico, que não atendeu o termo de referência, por não ter cumprido o critério de sazonalidade e os requisitos técnicos mínimos estabelecidos no termo de referência, subamostragem de diversas áreas, o que implicou na necessidade de um novo EIA, com um novo termo de referência em decorrência do prazo legal, porque, a partir do momento em que o tempo corre, se esse estudo ficar muito antigo, ele deixa de ser uma representação de um diagnóstico local, ele deixa de ser um retrato da localidade.

Então, algumas questões cruciais para reflexão com o novo EIA ainda não entregue ao Ibama. A gente vai precisar averiguar essa viabilidade, considerando as vulnerabilidades da área, os impactos que vão decorrer desse empreendimento, quais medidas mitigadoras são necessárias.

O DNIT vai ter que trabalhar bastante na questão das tecnologias de engenharia disponíveis, para...

(Soa a campanha.)

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE - ...gerar o mínimo de impacto possível. E dentro da viabilidade, a gente analisa, logicamente, os benefícios e os custos ambientais da instalação de um empreendimento desse na condição de uma rodovia operando, considerando que é uma área geograficamente isolada e que contém atributos ambientais e sociais a serem preservados, ou se propõem alternativas tecnológicas mais viáveis.

Para a gestão governamental devem ser avaliados os problemas associados à rodovia, principalmente em relação à estruturação e regularização fundiária das unidades de conservação, territórios indígenas e assentamentos, um planejamento intergovernamental que é importante, como bem falado aqui na audiência, e uma presença forte do Estado exatamente para evitar esse desmatamento.

Aí é preciso pensar em alternativas, soluções de engenharia que sejam possíveis de serem implementadas na região.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Jônatas da Trindade.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Antes de passar a palavra ao nobre colega Senador, é importante a sua participação utilizando as redes sociais, por isso, cada vez que chega aqui alguma participação, eu faço questão de proceder à leitura.

Elon Ferreira de Moraes, do Mato Grosso, diz o seguinte: "Enquanto a obra fica paralisada, o que já foi feito se deteriora e o custo se eleva. A quem interessa? Dê ao povo o direito de ir e vir com o mínimo de conforto e tirando o isolamento de uma região tão rica". Esse é o comentário do Elon Ferreira de Moraes, do Mato Grosso.

Marcos César Silveira, do Amazonas, diz o seguinte: "Essa rodovia é muito importante para o Estado do Amazonas. Se uma obra de manutenção já está complicado, imagine o término dessa obra. Acho que falta vontade política para realizar essa obra, principalmente por parte dos políticos". Esses são os comentários que chegaram.

Senador Telmário.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Moderador/PTB - RR) - Eu quero começar, Sr. Presidente, dando o meu bom dia e parabenizando V. Ex^a por esta audiência, saudando todos os nossos convidados e as Senadoras e Senadores aqui presentes.

Já aproveitando essa manifestação do companheiro do Amazonas, da terra da minha querida Vanessa, esta tão nobre representante daquele Estado, que representa muito bem não só o Estado do Amazonas mas o Brasil como um todo, como Senadora, naturalmente essa culpa não é dos políticos não. Nós estamos aqui exatamente nesta reunião tentando buscar uma solução. A culpa é exatamente da burocracia, desses diversos brasis num só Brasil.

O Ibama puxa para um lado, é o freio de mão do desenvolvimento, tem hora que... Olha que vou falar com vontade. A Funai - eu sou nascido numa comunidade indígena - atrapalha o desenvolvimento. Vejam essas ONGs compostas por esse monte de calças sujas, muitos deles defendendo até a liberação da maconha, isso sim é a destruição do País, vêm travando, imaginem... Eu nasci ali naquela região.

Uma estrada dessa, viu, Jônatas, dentro do Amazonas, é um pingo d'água no oceano, um pingo d'água no oceano. Aí fazem esse aparato de coisas, como se estivessem destruindo o meio ambiente, como se estivessem prejudicando a selva amazônica, como se isso estivesse prejudicando, destruindo toda a Amazônia uma estrada que já foi construída.

São pequenas recuperações. Se você passar a uma certa altura por via aérea, você nem vê essa estrada. Aquilo ali é um pingo d'água. Agora, para a população do Amazonas como um todo, o Estado do Amazonas, Rondônia, Roraima e todos os que compõem a Região Norte, é fundamental.

Roraima, meu Estado, está isolado pelas vias aéreas. Só há uma empresa fazendo um voo de Manaus para Boa Vista, o que é um absurdo! A estrada à meia noite é fechada. É o único Estado albergado do País. Quinhentas mil pessoas... Às 16h é recolhido. Recolhe e passa uma corrente no Waimiri Atroari. Aí não passa mais. Passam materiais perecíveis, os ambientalistas, a polícia; mas o cidadão, a carga normal estão fora. Às 18h desce a corrente, que abre às seis horas. Aí soltam os presos. O que é isso? Que Brasil é esse? A Constituição brasileira vem sendo rasgada a todos os momentos, a todos os instantes, por órgãos do próprio Governo que não se entendem!

Esse prejuízo de que o companheiro do Mato Grosso falou sabe quem paga, companheiro? Quem paga é você, o cidadão brasileiro, com seu imposto, com seu trabalho, com seu suor! Não sai do bolso dos tecnocratas, não sai do bolso daqueles que estão atrapalhando o desenvolvimento do Brasil, não! Sai do bolso do brasileiro, do trabalhador, desse que já está sacrificado, que está aí penalizado. É daí que sai esse recurso!

Então, é um absurdo o que estamos vendo com essa BR-319! Não poderia nem se estar discutindo isso aqui. Isso é num encontro tecnocrata entre os órgãos, fazendo os acertos e deixando a coisa andar. Agora, anda um minuto, para dois; anda um minuto, para dez anos; anda um minuto, para vinte anos! É muito difícil. Aí a culpa é dos políticos.

Acabamos de ver a concepção da população de que culpados são os políticos. Os políticos são culpados de tudo. Os políticos que atrapalham tudo. Não! Muito pelo contrário. Se não fosse a política, as decisões eram tomadas pelo autoritarismo, como estão sendo tomadas. É o político, sim, que está abrindo esses entraves, essas burocracias bobas que no fim - não estão prejudicando o meio ambiente, não estão prejudicando a mata, não estão prejudicando absolutamente nada - estão presas a pequenos detalhes. Então, eu lamento profundamente.

Pedi a fala, Sr. Presidente, porque estou indo ao Ministério da Agricultura exatamente para resolver um problema do Ibama, porque agora o Ibama resolveu, juntamente com todos os ambientalistas do Brasil, invadir os criatórios das aves

combatentes. Estão invadindo sem nem saber o que estão fazendo. Então, no Ministério da Agricultura estamos criando um manual de manejo de criação, para evitar... Mais de três milhões de brasileiros serão desempregados.

Tratam o cidadão como se fosse marginal. Tratam o trabalhador como se fosse marginal. E o marginal está solto. Tivemos 59 mil homicídios, que são 10% da população do meu Estado, no ano. Quer dizer, a polícia, os órgãos ambientais em vez de estarem ligados em desenvolver este País que está vivendo uma crise, pois é hora de todos darem as mãos e se unirem, estão aí com essa burocracia.

Então, fica aqui o meu protesto, Sr. Presidente, a esses órgãos. Eu acho que é hora de desburocratizar, é hora de olhar para frente, é hora de olhar para o Brasil, é hora de olhar pela Amazônia tão sofrida e que tanto tem contribuído com a Nação brasileira!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Telmário Mota, pelas suas colocações.

Aguardávamos aqui, ansiosamente, Dr. Halpher, a sua participação, para ver, de fato, o que o DNIT está fazendo para reverter todo esse processo para que nós possamos ver novamente as máquinas trabalhando na BR-319. Muito obrigado pela sua presença.

Representando aqui o DNIT, passo a palavra ao Dr. Halpher para fazer as suas colocações.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Antes, Presidente, se V. Exª me permitir, eu só gostaria de fazer um registro aqui...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não, Senadora Vanessa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - ... para que não paire qualquer tipo de dúvida.

Na realidade, temos os órgãos governamentais, inclusive, representantes da sociedade e não estamos aqui discutindo um problema entre eles, um problema entre os órgãos, o Poder Judiciário e o Ministério Público. Para não pairar qualquer tipo de dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Senadora Vanessa.

Passo a palavra ao engenheiro Halpher.

O SR. HALPHER LUIGGI MÔNICO ROSA - Cumprimentando todos, cumprimento o Senador Acir Gurgacz, presidindo aqui a Comissão. Cumprimento a Senadora Vanessa Grazziotin, de lá do Estado do Amazonas, onde a estrada se localiza. Cumprimentando o Senador Valdir Raupp, cumprimento todos os Senadores, toda a Bancada aqui no Senado Federal e todos os colegas.

Pretendo ser muito objetivo, até porque a apresentação do Ibama foi clássica, principalmente na parte da diagramação histórica. Foi muito isso que aconteceu, Senador.

Uma coisa muito importante que a gente precisa registrar aqui e que o Senador Telmário relatou é que o momento da discussão, das diferenças entre os órgãos já passou. Esse momento ficou para trás quando nós assinamos o termo de compromisso e quando nós assinamos o termo aditivo de compromisso, o aditamento ao termo de compromisso. Por que eu estou dizendo isso? Porque está tudo ali, está tudo relatado. O entendimento entre DNIT, Ibama, Funai, órgãos ambientais estaduais, isso já está definido. O que nós estamos fazendo agora é simplesmente dar andamento àquelas questões.

Aí, até surpreende ao DNIT o objeto dessa decisão judicial. Permita-me ler aqui, Senador, rapidamente, o que é que o DNIT está fazendo na BR-319, no trecho do meio, obedecendo ao que foi pactuado com o Ibama. Vou ler aqui.

- 1) Recomposição mecanizada de aterro, ou seja, é pegar lá na estrada onde está faltando, um pouquinho de argila ou de terra, ir lá e recompor - não mexe em nada - o que foi levado pela chuva. Não mexe em nada em termos ambientais.
- 2) Recomposição do revestimento primário. Isso não é asfalto, não é nada. É uma camada superior que nós colocamos oriunda e retirada de empréstimos autorizados ambientalmente para que a gente possa recompor a estrada todo ano e deixá-la trafegável.
- 3) Limpeza lateral. É fazer uma limpeza lateral, a três metros - apenas três metros - de cada lado, da via da estrada da BR-319, sem afetar qualquer área ou qualquer questão de meio ambiente, inclusive os corpos hídricos.

Vale ressaltar, Senador, que em rodovias já implementadas e pavimentadas o que nós estamos discutindo aqui é feito numa faixa que varia de 60m a 100m de largura. Lá na BR-319, contando a estrada, nós estamos fazendo em 16m de largura. Então, a atuação é sistematicamente restrita e obediente ao que foi pactuado com o Ibama. Outra coisa: estamos fazendo a roçada nesses três metros. Estamos reformando pontes de madeira. Nós nem sequer estamos substituindo as pontes de madeira por pontes de concreto; estamos reformando as pontes de madeira, utilizando inclusive madeira autorizada, madeira de reflorestamento.

Substituição de pontilhões de madeira deterioradas por bueiros. Então, há um pontilhão. O que é um pontilhão? É uma pontezinha de sete metros de comprimento, e substituímos por bueiro, não danifica nada o meio ambiente. E, por fim, sobre os bueiros metálicos que se encontram rompidos, vamos lá e recuperamos o bueiro metálico, não fazemos nada que vá além do que já havia na plataforma, no corpo estradal ao longo do trecho do meio da BR-319.

Então, deixa-nos até bastante surpresos essa decisão judicial, porque esses serviços são os mínimos necessários para conseguirmos manter um mínimo de trafegabilidade em um trecho que tem cerca de 600km. E é fundamental que isso seja dito, por quê? Porque estamos no mês de junho, e quem é residente, quem é morador, quem conhece o meio ambiente e conhece o regime hídrico na Amazônia sabe que estamos entrando naquilo que chamamos janela hídrica, que é quando temos o período menor de chuvas e conseguimos trabalhar com mais qualidade e mais celeridade para manter o trecho trafegável, inclusive preparando o trecho para o período de chuvas, que vai começar em outubro.

Se não conseguirmos trabalhar agora, a tendência é de que, quando chegar o final do ano, a BR-319 esteja em uma situação muito mais delicada tanto para a trafegabilidade quanto, inclusive, para o meio ambiente, porque aí estaremos com os bueiros obstruídos, o que pode levar a um rompimento de pista que carrearia material, aí sim, para dentro do corpo hídrico e depois floresta adentro. Então, temos um problema sério que, se não tratarmos agora - estou citando um caso - teremos: um, problema de trafegabilidade gravíssimo quando chegar o final do ano com seu regime de chuvas; dois, isso pode inclusive ser agravado, criando um problema ambiental. Então, é fundamental que esses serviços mínimos que foram pactuados pelo DNIT com o Ibama sejam restabelecidos,

Outro ponto, e a apresentação do Dr. Jônatas foi muito esclarecedora nesse sentido, é que nos surpreendeu a questão da decisão judicial sobre o licenciamento fracionado. O licenciamento lá já não é fracionado mais. Foi fracionado à época em que o órgão ambiental estadual licenciou. Desde que o Ibama avocou para si essa questão, em 2016, ele emitiu uma licença que estamos chamando de Licenciamento Ambiental Unificada, a LAU, justamente porque não é fracionada. Se ela é unificada é porque não é fracionada. É uma licença ambiental unificada. Inclusive já foi pedido pelo DNIT, e o Ibama já renovou a licença, que é anual. O Ibama já renovou essa licença para o ano de 2017, até abril, se não me falha a memória, de 2018.

Então, nos surpreendeu essa questão envolvendo a discussão do fracionamento porque estamos fazendo uma licença unificada. Por outro lado, também está pactuado no termo de compromisso, embora não conste da licença - e isso é relevante que seja dito -, que não está autorizado nenhum serviço envolvendo pavimentação de rodovias. Nenhum! Não há nenhuma movimentação no trecho do meio, inclusive prevista na licença ambiental; nenhuma movimentação feita pelo DNIT nos seus cinco contratos de conservação. Já investimos mais de R\$42 milhões, oriundos desses contratos, e não há nenhuma ação, hoje, envolvendo pavimentação de rodovia. Ou seja, está sendo cumprido tudo aquilo que foi pactuado entre o órgão rodoviário e o órgão ambiental.

Então, realmente, eu, particularmente, fiquei surpreso com a decisão judicial envolvendo esses aspectos, porque, no final das contas, isso pode acarretar, primeiramente, um prejuízo ao usuário da estrada, que não terá a estrada trafegável, e, no limite, pode acarretar um prejuízo ambiental.

A gente sabe que o Ministério Público e a Justiça têm se esforçado e querem, claro, proteger todo o bioma da Amazônia, querem proteger, inclusive, a população e, de uma forma geral, que a obediência às regras e à legislação seja feita, mas, nesse caso específico, essa decisão não acarretará, na minha visão, um benefício à sociedade, mas um prejuízo à sociedade.

Então, com base nisso, o DNIT, inclusive, já entrou com o pedido de suspensão da concessão de tutela antecipada junto ao TRF para que a gente possa, efetivamente, avançar nessa discussão com o Poder Judiciário - e a gente sabe que, nesse caso, conta, sim, com o apoio do Ibama e conta também com o apoio da Funai -, porque esses serviços mínimos precisam ser executados.

Outro ponto que a gente não pode deixar de citar é que, nesse mesmo pacto que os órgãos ambientais e o órgão rodoviário fizeram - no caso, o órgão rodoviário DNIT -, nós, finalmente, conseguimos contratar um estudo de impacto ambiental que contempla todas essas questões relatadas aqui pelo Jônatas, previamente declaradas no termo de referência do Ibama. Então, os estudos de impacto ambiental já estão quase concluídos. A única coisa que nós estamos aguardando agora é a

conclusão dos estudos indígenas, que precisam ser incorporados aos estudos de impacto ambiental. Os estudos indígenas já estão contratados pelo DNIT e, como disse aqui a Janete, da Funai, eles serão objeto de uma análise também pela Funai.

A partir daí, nós teremos os elementos ambientais consolidados para que a gente possa partir para a efetiva pavimentação da rodovia BR-319, que, como foi dito aqui, é a única ligação terrestre da capital do Amazonas, do Estado de Roraima e, inclusive, de uma grande parte do Caribe com o Brasil.

Então, há um aspecto ambiental importante, sim, mas há um aspecto econômico e social muito importante. São oito os Municípios atravessados pela BR-319; são pessoas que moram lá; pessoas que, como dito aqui, vivem da floresta e que, inclusive, entendem que devem preservar a floresta como fonte de renda.

Se não houver, primeiro, projetos econômicos que incentivem as pessoas a não desmatarem e, segundo, caminhos, estradas, portos, aeroportos e ferrovias definidos dentro de um contexto ambiental, poderá alguém não optar pela BR-319, optar por outro caminho, abrir outra frente de desmatamento, para fazer outra estrada. A partir daí, é criado outro problema ambiental.

Então, é fundamental que a pactuação que hoje existe entre o DNIT, o Ibama, a Funai e os órgãos ambientais estaduais continue. E está indo bem. Quero relatar a esta Comissão que está indo bem esse entendimento. Os estudos continuam. E deve ser restabelecida a condição do DNIT de atuar de maneira mínima, mas fundamental nesses quase 600 quilômetros de BR-319 que não estão pavimentados, mas que precisam estar trafegáveis durante o período de seca e precisam ser preparados para o momento em que houver um regime hídrico mais forte no meio amazônico.

O que fica aqui, Senadores, é um pedido do Departamento. Primeiro, fica a informação do Departamento de que, hoje, depois de muitas divergências, a atuação está sendo muito boa, está sendo harmônica, em conjunto com os órgãos ambientais. Os estudos estão avançando. E há um pedido para que trabalhem juntos e possamos esclarecer ao Ministério Público, à Justiça Federal, as ações que o DNIT vem realizando, as ações que o Ibama vem realizando, as ações que a Funai vem realizando nesse segmento, para que possamos, minimamente, dar a trafegabilidade necessária a esse segmento tão importante da nossa malha rodoviária federal.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Halpher.

Só para deixar claro, em algum momento o DNIT deixou de cumprir aquilo que foi acordado no TAC e o que foi autorizado no licenciamento em 2016, Dr. Halpher?

O SR. HALPHER LUIGGI MÔNICO ROSA - Não, em nenhum momento, deixou de cumprir. Os nossos contratos, os contratos que o DNIT tem nesse segmento estão, por contrato, limitados a essas ações. Eventualmente, se há algum problema - e não me recordo aqui de haver um problema maior -, o Ibama nos alerta, e a gente toma as providências necessárias.

É o que eu falo, Senador: finalmente, depois de muitos anos, nós conseguimos estabelecer um entendimento adequado com o órgão ambiental e vamos tocando o serviço. Existe um cronograma hoje...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - E está tudo dentro daquilo que foi combinado no TAC?

O SR. HALPHER LUIGGI MÔNICO ROSA - Tudo está dentro do TAC.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Temos de deixar claro isso, porque é importante.

O SR. HALPHER LUIGGI MÔNICO ROSA - Há um cronograma estabelecido para a gente, inclusive, concluir os estudos ambientais agora, em 2017, junto com os estudos indígenas, para, finalmente, a gente partir para o licenciamento, para o projeto e para a pavimentação desse trecho da BR-319.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Dr. Halpher.

Passamos, então, a palavra aos nossos Senadores e Senadoras.

Passo a palavra à Senadora Vanessa Grazziotin.

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

Primeiro, quero cumprimentá-lo por estarmos aqui realizando uma audiência tão importante.

Quero lamentar a realização desta audiência, porque houve mais uma intervenção, e estamos aqui, coletivamente, tentando entender o porquê desse embargo, o porquê da solicitação do Ministério Público, o porquê do embargo pela Justiça, do deferimento do Poder Judiciário à solicitação do Ministério Público, haja vista que não há nenhum fato novo.

Eu quero dizer que eu lamento estarmos aqui debatendo sobre uma decisão judicial, porque eu também, como uma cidadã, ciente dos meus deveres e das minhas obrigações, sou daquelas que defende que decisão judicial não se discute; cumpre-se. E foi cumprida a decisão judicial tanto por parte do Ibama, quanto por parte do DNIT. O que nós precisamos discutir é o mérito da decisão e se, de fato, existe a procedência.

Aí muitos poderiam dizer: "Não, mas essa questão tem que ser discutida estritamente nos autos, no âmbito do Poder Judiciário." E eu venho aqui e digo: não! E por uma razão muito simples, por tudo, inclusive, que se depreende lendo, Srs. Senadores, a decisão judicial, a gente percebe que isso é mais uma decisão política do que jurídica. Eu digo isso sem temor algum.

Questionado que foi o Superintendente do Ibama, no meu Estado do Amazonas, sobre isso, questionado que foi pela imprensa, o Dr. Leland, que é um servidor de carreira do Instituto do Ibama, sobre o porquê de isso ter acontecido, se havia indicativos ou denúncias por parte do Ibama de irregularidades sendo praticadas pelo DNIT, ele disse: "Não, não há nada."

Agora, todo mundo sabe por que acontece isso, porque não há interesse em interligar a Amazônia Ocidental a outras regiões. Nós sabemos que essa é a velha polêmica: não deixar que haja essa interligação. O que eles não querem e com o que não concordam é com a BR. Agora, não pode ser utilizado um instrumento tão importante, tão fundamental na parametrização, ou seja, nas relações da vida das pessoas, do Estado com as pessoas, que é o Poder Judiciário, para alcançar esse objetivo político.

Eu entrei em contato, conversei por telefone com o Dr. Rafael. E o Dr. Rafael é o Procurador que ajuizou ação, uma ação civil pública. E, inclusive, há um questionamento tanto por parte do Ibama, quanto por parte do DNIT, sobre se esse seria um instrumento correto, porque não seria; deveria ser uma ADPF, que é uma ação de descumprimento, visto não haver fatos novos, nenhum. E o Dr. Rafael nos sugere - e eu vou acatar, apesar da ausência dele aqui - que façamos um encontro em Manaus, Senadora Acir, que façamos uma reunião em Manaus. Vamos a Manaus, então. E a minha sugestão é de que façamos isso ainda esta semana, ou quinta ou sexta-feira, dependendo da agenda dos Srs. Senadores. Aí seria importante que todos nós estivéssemos em Manaus para dialogar, mostrar a nossa boa vontade de dialogar com o Poder Judiciário e dialogar com o Ministério Público.

E eu lamento muito, mas eu não tenho como deixar de ler, porque toda a argumentação que leva o juiz a tomar a decisão favorável à petição do Ministério Público é baseada em fatos e na ação do ano de 2015, nos relatórios do Ibama do ano de 2015.

O Senador Roberto me perguntou: "Quanto tempo, Senadora, levou para Ibama, Ipaam e DNIT se acertarem e chegaram ao estágio em que chegaram?" Muito anos, foram muitos anos. Até agora, nós não chegamos, esses órgãos não chegaram a um acordo ainda sobre a recuperação da BR, ainda não, porque houve uma solicitação de complementação dos estudos que está sendo feita. Não chegamos a esse termo, mas tudo está sendo encaminhado para tal.

E nós o que queremos?

Os dois lados, nós queremos a possibilidade do desenvolvimento da região com a possibilidade da defesa do meio ambiente. Nós sabemos e nos vangloriamos muito disto, o representante da Fieam falou aqui: o Estado do Amazonas seja o mais preservado da Amazônia, não porque o nosso Governador, Senador Flexa, seja melhor que o Governador do Estado do Pará ou do Estado de Rondônia, é que a nossa alternativa para o desenvolvimento é a Zona Franca.

Essa BR foi inaugurada na década de 70, ela não trouxe nem causou a série de impactos que outras BRs da época causaram, por uma série de fatores e uma série de razões; não vale a pena colocar sobre a mesa. Mas, enfim, esses estudos de impacto ambiental EIA/RIMA para recuperação da BR estão sendo realizados ainda dentro do máximo cuidado. Várias áreas já foram demarcadas, várias áreas de proteção ambiental. Nós estamos na luta para que o Exército Brasileiro instale ali um batalhão. E para que o Exército Brasileiro instale um batalhão ali? Porque é importante a presença do Exército! Isso afugenta aquele que desmata ilegalmente, aquele que agride o meio ambiente. Então, é importante que isso tudo seja feito.

Mas, voltando aqui ao assunto desse embargo, veja, num determinado momento, o que está escrito:

Necessário atentar que a demanda se refere a possível implantação da rodovia, velada sob a alegação de mera manutenção, sem a realização de prévio EIA-RIMA [isso está escrito pelo juiz], com prejuízos ao meio ambiente e indevida delegação de atribuições a autoridade estaduais; nesse sentido, qualquer procedimento pendente junto ao Ibama, e mesmo a Licença de Instalação trazida às fls. [...] não têm o condão de afastar a pretensão trazida à inicial.

Ou seja, ele está dizendo aqui que estão usando de um subterfúgio para a implantação da rodovia. A rodovia existe. A BR-319 já foi totalmente asfaltada! Mas isso é o que está escrito aqui nos autos.

Mais adiante: "No caso dos presentes autos, verifico que a prova dos fatos alegados é eminentemente documental, já havendo oportunizado sua juntada aos autos." Mas essas provas documentais se referem a 2015, a documentos, relatórios de 2015, fase que já foi ultrapassada. Referem-se a 2015. Mais adiante, sobre o mérito, quando fala sobre o mérito: "Como verificado, o cerne da demanda consiste em analisar se meios irregulares (como, por exemplo, a delegação de licenciamento ao órgão ambiental estadual) foram utilizados como esQUIVA [novamente, esQUIVA] ao regular processo de licenciamento [...]".

Isso tudo já foi discutido lá atrás. O Ibama abraçou o licenciamento feito pelo Ipaam. isso já foi decidido lá atrás, e tudo continua, nada foi mudado, absolutamente nada.

"Cinge-se a presente análise à conferência da legalidade dos expedientes utilizados, apontados pelo MPF como atalhos indevidos ao regular licenciamento ambiental de mencionadas obras." Ou seja: "Tal licenciamento [...] é questionado pelo MPF na presente demanda, ao indicar que seria indevido o fracionamento [...] [isso nós já discutimos], sendo toda a obra de atribuição do Ibama [...]".

Já discutimos e vimos que não há absolutamente nada. "[...] segundo o requerente, apresentar-se-ia o licenciamento estadual como forma de burla ao procedimento legal, além das atividades de mera conservação estarem obrigando à efetiva implantação da rodovia em estrito prejuízo ao meio ambiente".

Então, veja, eu poderia ler partes e partes daqui, porque o eixo que levou a uma decisão favorável do juiz federal de primeira instância foi o que de há um subterfúgio sendo utilizado, que há uma burla, que alguém está tentando enganar o Brasil e o meio ambiente e que caberia, nesse caso, ação civil pública.

Eu não quero discutir aqui do ponto de vista jurídico, porque eu não acho que o que está aqui como justificativa seja jurídico; eu acho que o que está aqui é político e de alguém que é contrário à implantação da BR. E, se alguém é contrário à implantação da BR, é contrário à própria integração nacional - e temos aqui o Ministro da Integração Nacional. Agora, dizer que, porque temos uma floresta, estamos impedidos de nos ligarmos ao nosso próprio País...

Nós temos a BR-174, que nos liga à Venezuela, à América do Norte, à América Central e não pode ser ligado o Amazonas a Roraima e a Rondônia, que já está interligada, por conta de quê? Da fronteira agrícola? É claro que nós temos de ter esses cuidados, mas é exatamente para isso que está acontecendo o EIA/RIMA.

Todos os canais de televisão nos últimos tempos mostraram inúmeras matérias - todos! - sobre a BR-319. É uma BR que, queiram ou não queiram, existe e pela qual pessoas trafegam, pessoas vão e vêm. Quando a gente fala em carga, obviamente ninguém vai querer transportar motocicleta pela BR-319, porque nós temos o rio que é muito mais vantajoso do ponto de vista econômico. Agora, aquilo que se produz em termos de produtos alimentares lá no Estado de Rondônia não pode ser transportado para o meu Estado, para que a gente acesse? Se não pode ser transportado, vamos fazer com que o próprio Amazonas produza, faça a produção que vem de outros Estados.

Enfim, Senador Acir, eu não tenho questionamento, porque acho que V. Ex^a amarrou tão bem a nossa audiência pública que claro está que aqui nós estamos em uma luta. Não queremos confrontar o Ministério Público - deixa bem claro -, não quero confrontar o Poder Judiciário, mas nós temos de ter a oportunidade de dizer o que está acontecendo. E o que está acontecendo não só é prejudicial a toda gente, ao povo que vive naquela Amazônia Ocidental; é prejudicial às finanças públicas, às finanças públicas, repito.

Aqui, em determinado momento ele diz: "Ademais não se vislumbrou possível, nos autos, a realização de conciliação entre as partes". Isso foi escrito pelo juiz, mas como assim, se chegamos aonde chegamos exatamente por conciliação, por obediência à lei e por...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Existe um TAC, inclusive.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Existe um TAC, um termo de ajustamento de conduta. Esse é o acordo. Esse TAC não foi questionado por ninguém, a não ser pelo Ministério Público, sem apresentação de nenhum fato novo, absolutamente nenhum fato novo, sem nenhuma provocação de nenhum órgão ambiental. Mas paralisou, e isso custa dinheiro, porque desmobilizar e mobilizar uma obra custa muito dinheiro.

Senador Acir, concluo minha participação aqui dizendo que, se V. Ex^a me permite, o Senador Eduardo Braga está a caminho e brevemente chegará, o que é importante, porque o Presidente desta Comissão é do Estado do Amazonas e tem também todo interesse. Eu vou me ausentar um pouco para dialogar com o Procurador, ver quando podemos marcar este nosso encontro lá, ao passo em que faríamos o convite para que todos estivéssemos lá num outro debate, porque, quanto

mais rápido resolvermos essa pendência, melhor para o Brasil, melhor para todos nós, para a segurança de muita gente que por lá trafega, e até para as finanças públicas, não é?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Cabe uma pergunta, se V. Ex^a me permite: quem vai pagar essa conta, esse prejuízo que nós estamos tendo? Há, primeiro, o prejuízo de não ter a estrada e, segundo, o prejuízo da mobilização, de maquinário, de pessoas, instalação de acampamentos etc. e tal, de paralisar a obra no meio do caminho. Então fica esta pergunta: quem vai pagar essa conta?

Agradeço, Senadora Vanessa Grazziotin.

Passo a palavra ao Senador Roberto Muniz para as suas colocações.

O SR. ROBERTO MUNIZ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - BA) - Senador Acir, Presidente da Comissão, estava no carro ouvindo as palavras do nosso Dr. Halpher, do DNIT, e de outros participantes da Mesa, como a Dr^a Janete.

Eu não sou da região - todos sabem que sou da Bahia -, mas uma coisa me saltou aos olhos. É que eu perguntei à Senadora Vanessa quanto tempo levaram para chegarem a esse consenso. Eu peguei aqui o histórico - queria aproveitar e agradecer ao Dr. Jônatas por trazer esse histórico -, que mostra muito claramente - gostaria que vocês o colocassem na tela - números muito importantes.

Na década de 70, a rodovia foi construída; em 76, ela foi inaugurada; em 2005, houve obras irregulares para pavimentação e outras melhorias sem estudos e o licenciamento devido; em 2006, acontece o embargo do Ibama. Nós estamos em 2017: são quase 12 anos em que o Governo Federal discute com ele próprio, uma discussão que não leva a lugar nenhum. Quem paga esses 12 anos de inatividade do comércio naquela região? Quem é o responsável?

Aí eu queria perguntar ao senhor, Dr. Halpher, do DNIT, e ao Sr. Jônatas, do Ibama: 12 anos são suficientes para se chegar a um acordo? Ou isso também não foi longo demais? O que nós estamos vendo no Brasil é isso, e a responsabilidade cai onde? Na política. A responsabilidade é da política.

Então, se é da política, vamos discutir. Vamos agora começar, Senador Acir, a discutir essas questões. Se fosse em qualquer empresa privada, os funcionários teriam todos sido demitidos. Se não conseguimos chegar a um acordo durante 11 anos é porque alguma coisa errada está acontecendo. É incapacidade, falta de recursos, instabilidade no trabalho? O que está havendo? O que houve?

Eu não fico surpreso, Senador Ivo, não fico surpreso, Senadores aqui presentes, Senador Flexa, que o Ministério Público também queira botar um salzinho nesse problema, porque o que nós estamos vendo agora, Presidente Acir, é que, para fazer valer a existência das instituições no Brasil, elas precisam criar obstáculos para que a sociedade entenda que a sua função está sendo realizada.

Então, em vez de nós estarmos juntos na busca de soluções, nós estamos separados encontrando problemas. "Eu encontrei um problema maior que o seu." Mas você não pode se unir a mim para solucionar esse problema? "Não, eu preciso é colocar mais um obstáculo, porque só assim a sociedade vai sentir a necessidade da minha existência." E, com isso, nós estamos criando esse emaranhado.

Eu teria uma vergonha muito grande de participar disso. Perdoem-me; eu teria uma vergonha muito grande. Passar 12 anos e não conseguir fazer um acordo. E depois ficar reclamando de quem olha esse processo, que deve ser um mundo de papel - e aqui não quero justificar o Ministério Público nem a Justiça, nada disso. Eu só quero dizer que eles estão fazendo a mesma coisa que vocês fizeram durante 12 anos. E isso está sendo feito não é na BR, não! Está sendo feito no Brasil o tempo todo. Em todos os locais, é isto aí: é o fluxograma; são as necessidades; é um emaranhado legal que surge aqui desta Casa, que surge do Poder Legislativo, que estabelece uma quantidade de leis que muitas vezes é inexecutável... Então, nós temos uma parcela. Eu acho que a política tem uma parcela, o Legislativo tem uma parcela, mas a gente não pode achar que isso aqui é normal. Nós não podemos nos acomodar. E isto tem sido a realidade aqui na nossa Casa: verificar que todo processo que chega tem essa duração.

Só que os agentes econômicos não aguardam. Os agentes econômicos, o capital para ser investido não aguarda; ele vai buscar outro local. Não pode Manaus ser a capital de um Estado e não ter a sua ligação rodoviária, sem sombra de dúvida. Isso seria fato para se fazer um decreto de emergência. É uma emergência! Isso não é algo que se possa colocar para amanhã.

Então, o que nós precisamos - só quero finalizar - é perguntar: será que nós não demoramos muito? Será que todas as necessidades e tudo que foi solicitado pelo Ibama tinha razoabilidade, doutor? Tudo que o DNIT fez, Dr. Jônatas, não era suficiente? Será que há uma razoabilidade, um bom senso neste País? Será que a gente não consegue encontrar esse bom senso?

E a Justiça está indo na mesma toada. É óbvio que o Ministério Público e a Justiça encontram um mar aberto, um campo aberto para trabalhar o que for necessário, o que for possível para colocar também um pilarzinho dele para amanhã, daqui a dez anos, nós estarmos aqui discutindo, e eles dizerem: "olhe, em 2018 aconteceu isso, e agora, em 2027, nós estamos aqui e finalmente conseguimos fazer". É uma obra que não é abrir uma picada, não é uma nova implantação de rodovia. Eu não sou da região - perdoem-me -, mas isso aflige o País, porque esse é um modelo que está voltando sempre a esta Casa e a gente precisa, Presidente, dar um ponto e um basta para que a gente possa refundar o País em outros princípios.

Todas as instituições são fundamentais para o Brasil, todas elas. Mas elas têm de ter espírito público. Espírito público é: essa obra foi realizada em 1970. Não dá para voltar atrás. Não dá para darmos marcha a ré na história. A história caminha para a frente.

E é por isso que há um pouco de indignação na minha fala. A indignação não é só pela região. É porque nós estamos convivendo com esse modelo de desenvolvimento que não vai levar a desenvolvimento nenhum. O nosso Brasil caminha a passos curtos, enquanto o mundo está avançando, por questões como esta aqui.

Então, é só isso que eu queria perguntar a vocês: será que haveria algo que pudesse diminuir esse tempo, para que nós não tenhamos que repetir essa mesma fórmula em outros projetos?

E queria, Presidente, só para finalizar, dizer que entendemos o Ministério Público e a Justiça quando eles tomam essa posição por uma questão simples. Eles precisam também colocar um obstaculozinho para poder ter relevância na sociedade. Então, só podemos encarar assim. Já que vocês chegaram a um acordo e eles não acharam que esse acordo era suficiente, algo de novo eles devem trazer, para que a sociedade possa aplaudi-los.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Roberto Muniz.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pois não. Pela ordem, Senadora Vanessa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. Pela ordem.) - Presidente, eu acabei de conversar com o Procurador. E todos sabem que vivemos um momento muito delicado no Amazonas, porque estamos em plena campanha eleitoral. No próximo dia 6 de agosto, teremos o primeiro turno das eleições estaduais. Então, as datas também, para nós, não são fáceis. Lá também, tanto o Poder Judiciário como o Ministério Público têm alguns problemas. Mas a sugestão, Senador, é que fosse na sexta-feira à tarde.

Então, eu questiono V. Exª se poderia ser na sexta-feira à tarde. Já há sobre a mesa um requerimento também de nossa autoria, Senador Acir, para fazer também uma diligência. E a diligência seria exatamente essa nossa ida lá para debater o assunto.

Então, sexta-feira seria uma boa data?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Da nossa parte, é excelente sexta-feira.

O DNIT já confirma a presença.

O Ibama... É possível estar sexta-feira em Manaus?

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE (*Fora do microfone.*) - Devo confirmar com a Presidente. Mas tenho como conseguir uma resposta rápida.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Enquanto nós terminamos aqui, se o senhor puder ligar para a Presidente e nos dar a resposta, seria importante.

Antes de passar a palavra ao Senador Raupp, temos algumas participações aqui.

O Sr. Pedro Fernandes, do Amazonas, diz o seguinte: "O IBAMA-AM expediu renovação de autorização de manutenção em abril recente. Em junho/17, é emitida nova sentença liminar embargando tal manutenção. Como entender essa incoerência, pois se a autorização foi emitida, é sinal de que não há fatos novos que impactem o meio ambiente."

Essa é a colocação do Pedro Fernandes, do Amazonas. Aliás, uma boa colocação feita pelo Pedro.

O mesmo Pedro fala o seguinte: "O MPF e o IBAMA não consideram a BR 319 sob o aspecto social, pois ignoram as pessoas que vivem nos municípios do interior do Amazonas que estão isoladas sem acesso aos bens e serviços do Estado. São cidadãos expatriados em sua própria Pátria; é o Estado ausente e omisso.

É a única rodovia do país em que o IBAMA exige o EIA/RIMA para a recuperação, pois ela existe desde 1976. A questão é política e não mais ambiental, pois toda a rodovia é cercada de reservas e unidades de conservação, bastando efetivar tais unidades e realizar a fiscalização."

Muito obrigado, Pedro Fernandes, pela sua participação.

Dando sequência, passo a palavra ao Senador Valdir Raupp para as suas colocações.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz, Sr^{as} e Srs. Senadores, senhores convidados, em nome do Marcelo Thomé de Almeida, Presidente da Federação das Indústrias de Rondônia, e do Diretor Executivo do DNIT, Halpher Luiggi, vou cumprimentar os demais convidados da Mesa.

Acho que a Vanessa e o Presidente já debateram aqui onde é que se tem que atacar. Eu vejo que a licença ambiental foi conseguida. Não prevaleceu em função de uma ação proposta pelo Ministério Público Federal e acolhida pelo Juiz Federal do Amazonas. Então, tem que atacar agora nessas duas áreas: no Ministério Público Federal e na Justiça Federal.

Nós tivemos problema semelhante a esse lá em Rondônia - e o Senador Ivo Cassol conhece muito bem - e demoramos dezoito anos para conseguir passar com uma estrada numa ponta de 17 quilômetros de uma reserva estadual. Só quando houve uma enchente histórica, em 2014 - e desde o início das medições de enchentes na Amazônia, não se tinha notícia de uma enchente tão grande como a de 2014 -, quando ficou isolado o Acre, pela 364, e a cidade de Guajará-Mirim e Nova Mamoré.

Aí nós viemos com o Governador e com a Bancada Federal, e o Desembargador, de quem não me lembro o nome agora, se sensibilizou e derrubou a liminar do Juiz Federal e do Ministério Público de Rondônia e autorizou abrir a estrada. A estrada está aberta até hoje e funciona até as 18 horas. Durante o dia, ela fica dando acesso. Ela serviu no momento da enchente, naquele momento de agonia e de desespero, mas continua a funcionar. Quer dizer não foi mais fechada.

Havia até uma proposta do Governador para asfaltar e transformá-la em uma estrada parque. Ela já é uma estrada parque, mas, com a sua pavimentação, ela ficaria um pouco mais sinalizada. E eu vejo que com a 319 havia essa mesma intenção, de transformá-la numa estrada parque. Todos os critérios foram observados, o projeto foi feito - é aquele meio ali que já foi pavimentado, e hoje não está mais pavimentado. Então, é difícil de se trabalhar. Trabalha, trabalha, e, quando dá um passo para frente, dá dois para trás. Foi uma luta para fazer com que o Ibama licenciasse, autorizasse o DNIT a trabalhar. O DNIT iniciou os trabalhos e agora vem o Ministério Público Federal e a Justiça Federal e mandam parar tudo novamente.

Por sorte, eu estava olhando o mapa aqui com a Dr^a Janete, que trabalha na Funai, e ela não corta nenhuma reserva indígena, porque seria outro problema quando conseguisse resolver o problema na Justiça Federal, no Ministério Público Federal, haveria o embargo da Funai. Então, por sorte, parece que não tem, pelo que eu vi aqui. Ela corta alguns parques nacionais. Algumas reservas foram criadas, inclusive, depois. Esses parques nacionais foram criados depois da implantação da estrada, o que também não deveria afetar...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - É. Esses parques foram criados agora no Governo Lula. O Parque Mapinguari, o Parque Balata-Tufari e outros foram criados recentemente, coisa de oito, dez anos atrás.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Talvez a gente devesse eliminar os parques. Aí nós estaríamos legais. Talvez essa seja a solução para o Brasil.

O SR. VALDIR RAUPP (PMDB - RO) - Eu sou favor até de que, se houver áreas ainda devolutas da União, que se criem mais parques nacionais, mais reservas indígenas, até para poder chegar àquele ponto do desmatamento zero na Amazônia, que eu defendo. Há um projeto em andamento, já tive outro projeto, parte do qual foi incorporada ao novo Código Florestal, do desmatamento zero. Agora, o Senador Jorge Viana, que estava aqui agora há pouco, está relatando outro projeto meu que trata do desmatamento líquido zero. O que é o desmatamento líquido zero? Que não aumente mais. Se tiver que conceder algum tipo de desmatamento para a agricultura familiar, que possa ser compensado de outra forma. E ainda há muitas áreas para compensar. Então, esse seria o desmatamento líquido zero. Agora, até aí, impedir uma estrada que já está há mais de 40 anos servindo a vários Estados: Rondônia, Amazonas, Roraima e até dando a outros países... E se não houvesse a Hidrovia do Madeira? E no período do verão, com os bancos de areia. Já faz dez anos que a gente tenta uma dragagem e não consegue. Agora parece que vai começar uma dragagem na Hidrovia do Madeira. Mas há períodos do ano que não há como dar vazão à navegação, porque os bancos de areia impedem.

Então, a 319 é uma rodovia importante. Que se tenha todos os cuidados ambientais, que se tenha todo o cuidado de proteção, que se criem mais reservas para compensar um pequeno impacto. Mas o Amazonas preserva entre 97% e 98% das suas florestas. Então, não será essa travessia daquele trecho do meio, porque as outras pontas estão... E não adianta. O que têm que fazer o Ibama e outros órgãos ambientais é cuidar, é fiscalizar, porque não adianta apenas impedir a manutenção da BR-319. Isso não vai evitar a invasão. Você vê que aquelas duas pontas ali estão entrando ali onde está asfaltado até Humaitá, um pouco mais, lá do outro lado. As pessoas estão ali. Mesmo na rodovia, da forma que está, as pessoas estão entrando também e vão entrar. Acho que até entram com menos risco de fiscalização, de serem pegos da rodovia abandonada do que se ela estivesse em funcionamento, com o Ibama e as Secretarias Ambientais estaduais trafegando com facilidade para poder fiscalizar. Então, eu acho que nós temos de resolver isso agora na Justiça. Essa audiência pública é boa para instruir, mas não vai resolver muita coisa, porque o que dava para resolver na área ambiental já foi resolvido. Agora vai ter que resolver na área da Justiça.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado pelas suas colocações.

Uma boa lembrança, Senador Raupp: essas reservas foram criadas após a implantação da BR-319 nos anos 70. Muito obrigado pelas suas colocações.

Passo a palavra agora ao Senador Ivo Cassol.

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

Cumprimento também os demais colegas Senadores e Senadoras, os nossos convidados, o Marcelo, representando nossa indústria e comércio do Estado de Rondônia.

Eu fico triste porque nós, representantes, Senadores, que temos obrigação de resolver os problemas políticos... Na década de 70 - o Senador Raupp há pouco disse e é verdade -, eu tinha um caminhão Chevrolet na época. Eu fazia o trajeto de Porto Velho a Manaus para levar banana. Eu saía 6h da manhã, 5h da manhã, de Porto Velho, 6h da tarde, eu estava em Manaus. E, no tempo das águas de Rondônia, eu ia para Boa Vista, trabalhava lá. E aí, sim, no meio havia um trecho de reserva indígena, Raupp, que era entre Manaus e Roraima. Então, lá havia, já estava criado, e havia estrada que passava no meio, havia controle. Mas, no trecho da BR-319 de Porto Velho a Manaus, não havia nada, tudo foi criado posteriormente, tudo foi criado depois.

E, aí, alguém diz o seguinte: qual é o interesse de que essa BR-319 não saia? Há vários interesses. Primeiro, há os interesses dos ambientalistas de fachada. O que é o ambientalista de fachada? Ele cria dificuldade para vender facilidade. Ninguém faz nada de graça. Esqueça essa conversa de que o cara defende a Amazônia de graça. Dificulta para que se crie estrutura...

Quanto custa ao DNIT cada projeto, cada trabalho, para vocês organizarem? Veio o Ibama, em 2006, e meteu a taca. Quanto custou? Aí, pergunto ao Governo...

Não, gente, vocês que estão em casa me assistindo, é para nós, para a população. É o povo brasileiro que paga essa conta. Nada! Pode cuidar.

O que dentro do setor público está acontecendo hoje? Eu fui prefeito, fui governador, e hoje estou aqui como Senador. O que acontece em muitos órgãos públicos? Há gente de sobra. Nós estamos hoje na informatização, no mundo globalizado, em que você, dentro do computador, tem toda a estrutura de que precisava antes. Eu pergunto: diminuiu o quadro de funcionários dentro dos setores? Não. Se facilitar, ainda há um técnico, um especialista que quer outro especialista, que quer outro para contratar outro para cuidar do outro. Essa é a pura realidade. É esse o preço que o Brasil paga hoje na crise que vivemos.

Aí, alguém diz: "Cassol, e você está com saudade?" Estou com saudade, sim. Estou com saudade dos milicos. Estou com saudade do Exército brasileiro. Podem falar o que quiserem. Hoje, quem está preso somos nós. Hoje, a ditadura está em cima de nós, povo brasileiro. Nos quatro cantos do Brasil, não se pode mais andar, é assalto, é roubo, é assassinato. E aí os direitos humanos defendem quem? Defendem o bandido. Morre um policial e não tem ninguém para defendê-lo.

E a BR-319 é só isso? Não, gente, tem mais coisa por trás disso. É o interesse financeiro, Raupp. É o interesse financeiro dos donos dessas empresas que fazem Manaus - Porto Velho. Eles não têm interesse, e aí eles fomentam por trás. Resultado: aí entra...

Aí alguém diz: "Ah, mas o Procurador entrou, o juiz deu a liminar". Olha, gente, desculpe a expressão que vou usar, mas esta Casa nossa, o Congresso Nacional está muito devagar, para não dizer que é frouxo. Nós vivemos dando tiro no nosso pé. E agora, mais uma vez, o pepino cai para nós. Quem faz essas leis? Fomos nós que fizemos as leis, gente! Aí, muitas

vezes, a gente bota... Há uma lei aqui, uma decisão, mas simplesmente tem juiz que pega e copia exatamente o que o promotor fez. Ele só fez uma cópia e meteu o ferro para frente.

Portanto, nós precisamos responsabilizar todos os setores. Precisamos responsabilizar até o fiscal do Ibama que faz uma multa que não tenha procedência, como também lá na Funai e em qualquer outro lugar.

Vou dar um exemplo, Senador Raupp, Senador Acir. Nós temos um trecho, entre em São Miguel e Seringueira, que, por causa do IPHAN, está parado lá há seis, oito anos. E não há outro lugar para passar a estrada a não ser que se passe pela lua ou pelas nuvens. É lá! Para que desmatar mais? Aí criam embaraço, criam dificuldade para termos que pagar e o DNIT ter que contratar as pessoas. E é tudo esquema! É tudo esquema! Não adianta dizer que não.

Desculpe-me o Governo. O governo é incompetente quando os próprios órgãos do governo não se entendem entre si. Eu, quando era governador, era o que menos mandava. Eu mandava uma vez; na segunda vez, eu demitia quem não obedecia. E não queria nada fora da lei. E há governo que manda, manda, manda, mas ninguém obedece. O fato de o próprio Governo não se entender não dá para aceitar, não consigo entender, não dá para entender. Outra coisa, quando falo que esse Congresso nosso é devagar ou frouxo, por que o Governo Federal e o Congresso já não fizeram uma lei para que todas as obras estruturantes deste País sejam de interesse nacional? E o resto cumpra, de cima para baixo e de baixo para cima. Por que não foi feito isso?

Então, essa crise que vivemos hoje é uma crise institucional, uma crise moral, uma crise de corrupção e está em todos os lugares. E quem está pagando a conta é você que está me assistindo, são vocês que estão em casa me ouvindo. Somos nós que estamos pagando a conta, gente, isso é o custo Brasil. Não dá para aceitar! Enquanto outros países não fazem preservação, não cuidam, nós cuidamos. Ora, não sou contra a questão de preservação ambiental, sou a favor, mas tem que ter critério e tem que ter regras, é muito claro isso. O que não pode é o Ibama vir e colocar a multa, coloca a placa - há um exemplo que aconteceu tempos atrás - e aí vem o outro lado para poder facilitar. Por que o Governo, entre eles, não se entende e define o que eles querem para frente?

A 319 é uma obra de interesse de Rondônia? Não. É uma obra de interesse nacional, é uma obra de interesse do Amapá, de Roraima, do Amazonas, não temos outra interligação. Se, na década de 70, de 80, podíamos sair lá do Rio Grande do Sul e ir lá para a Venezuela de carro, hoje você não consegue a não ser de avião ou de barco parte do caminho.

Então, estamos regredindo, estamos andando para trás, não dá para entender. Desculpe-me quem deu a liminar, desculpe-me quem entrou, mas tem tanta coisa para fazer. É mais fácil você buscar o entendimento dos órgãos responsáveis e buscar a solução do que cada um vir botar um pouquinho e ninguém tira, ninguém participa e aí um fica deixando para o outro.

E outra coisa, sabe o que está acontecendo hoje no Brasil, Sr. Presidente? Todo mundo tem medo de colocar a caneta, todo mundo tem medo de assinar porque depois acaba recebendo um processo. Está em todo lugar assim, dentro do Ibama é assim, dentro da Funai é assim, mas para vir colocar a cabeça todo mundo bota, mas para poder assinar, para poder ajudar para tirar, aí todo mundo se esquia, todo mundo sai fora. Nós precisamos de segurança jurídica, Senador Raupp, Senador Acir, Senador Flexa, e não temos.

Em nosso Brasil, no que vivemos hoje, não temos segurança jurídica, por quê? Por uma razão muito simples, qualquer um denuncia qualquer um de nós, e nós é que temos que provar que somos inocentes. O DNIT está fazendo uma obra, o cara vai lá e meta a taca no diretor, e ele tem que se defender e pagar com o dinheiro próprio. O próprio Governo não dá segurança para quem está executando na frente.

Então, desculpem-me pessoal, mas está todo mundo borrado, está todo mundo sujo no meio do caminho. Não sujo pelas coisas erradas, mas com medo de se borrar nas calças. E aí, meu chefe, isso é ruim, porque nós, ao mesmo tempo que estamos em um momento de crise nacional, vemos que as nossas instituições são fortes, elas são boas, e temos que simplificar as leis. E esta Casa, na hora em que tiver a coragem, vai pegar todas as obras estruturantes...

Vou dar um exemplo para vocês aqui. Como era aqui em Brasília antigamente para sairmos daqui para o aeroporto? Eu perdia avião porque lá embaixo, lá naquela passarela que passava no eixão ou no eixinho, não sei, não podia fazer a terceira pista porque havia calango de um lado, calango do outro. Não sei se aquilo era do Ibama ou de quem quer que seja, mas não autorizavam para fazer a terceira pista, gente. Pelo amor de Deus onde é que nós estamos? Com tanta terra que temos para compensar, com tanto lugar que temos para reflorestar. Pega o Estado de Santa Catarina, quando saí de lá o pessoal estava reflorestando, hoje é o Estado que produz madeira para o Brasil inteiro.

Então, não temos que nos preocupar se derrubou um alqueire a mais ou um alqueire a menos, nós temos que ter a responsabilidade de compensar. Você pode tirar de um lado e compensar do outro, é fácil fazer isso. Não, mas no meio do caminho tem uma trava que vem aqui criar problema, e, ao mesmo tempo, você tem que dar o dobro do outro lado. Então, é inadmissível ficar da maneira que está, infelizmente. Essa questão política tem que ser resolvida, tem que se ter coragem e fazer um projeto que venha do Presidente para cá, colocando todas as obras estruturantes. Qualquer pista que

quisermos duplicar no Brasil, qualquer pista, mesmo quando já há a pista e outro lugar para você fazer do lado, mas, até você conseguir essa licença para fazer aquele pedaço do lado, meu Deus do céu, é um parto, mas um parto de elefante e, se facilitar, de gigante. É essa burocracia que o povo brasileiro paga. Desculpem-me todas as pessoas responsáveis que estão aqui, vocês não são culpados e nem eu sou culpado, nós somos vítimas deste sistema. Essas leis foram criadas no passado para dificultar um governo ou outro e da mesma maneira estamos aqui hoje. Hoje está todo mundo querendo ver o PMDB e o Michel morto, até tempos atrás todo mundo queria ver o PT morto e o que estava junto com o PT morto. Por que esse povo não começa a pensar em um Brasil maior? E em um Brasil melhor?

E a questão política, ano que vem cada um estará em um poleiro, cada um estará em um palanque xingando a mãe do outro, mas as leis são de interesse nacional.

Então, por isso que vou falar para vocês, estou com saudade da década dos militares. Eu era moleque naquela época, mas ouvi o meu pai falar, não é por questão de nada, mas uma coisa pode ter certeza ou o pessoal fazia ou dizia porque não fez. Hoje, infelizmente, ninguém faz e fica do jeito que está.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Obrigado, Senador Ivo Cassol, só para constar, há um projeto de minha autoria dizendo o seguinte, que todas as obras estruturantes do País, de prioridades do Brasil, têm que ser feitas, independente das questões ambientais, fazendo as compensações necessárias, pois obras de interesse nacional não podem paralisar, não podem deixar de ser feitas. É de interesse nacional, é interesse do povo, tem que ser feita. E se façam as compensações ambientais, pois as compensações ambientais são passíveis de obras, como V. Ex^a muito bem colocou.

Peço apoio aos nossos nobres Senadores para que a gente possa aprovar esse projeto, que eu entendo que é da maior importância.

Eu agradeço, também, a presença da Associação dos Amigos e Defensores da BR-319, entidade que foi criada para defender a BR-319. Muito obrigado pela sua presença aqui e que também vem nessa audiência questionar os seguintes pontos, que eu passo a ler.

Primeiro, o Ministério Público Federal embargou a manutenção baseando-se em uma licença de 2015 e não de 2017.

Segundo ponto, os questionamentos relacionados aos impactos ambientais não se sustentam com a criação de 28 unidades de conservação e parques nacionais.

Ponto três, para concluir, sugerimos um termo de ajustamento de conduta entre União, Estados e Municípios para a governança da rodovia.

Muito obrigado aos associados da Associação dos Amigos e Defensores da BR-319 pela sua presença e pela sua existência. Continuem nessa batalha, contem com o nosso apoio e agradeço o apoio de vocês a esta causa que é de todos nós. Nós, de Rondônia, do Amazonas, de Roraima e de todo o povo brasileiro.

Dando sequência, eu passo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro para fazer as suas colocações antes de ouvirmos novamente o DNIT e o Ibama.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, Senador Acir Gurgacz, Srs. Senadores, nossos convidados, representantes da Federação das Indústrias do Amazonas, de Rondônia; a Funai, o DNIT e o Ibama.

Presidente, eu vou usar da palavra aqui primeiro para me solidarizar com os companheiros que lutam há décadas pelo asfaltamento da BR-319. Eu acompanho isso também, porque no Pará nós sofremos a mesma contingência que os outros Estados da Amazônia também sofrem.

O Senador Ivo Cassol fez apologia, aqui, do regime militar. Eu não chegaria a tanto. Acho que podemos, sim, reconhecer o que foi feito em especial pela Amazônia. Eu digo, sem nenhum risco de estar cometendo engano, que foi o governo, o regime à época da revolução que mais olhou para a Amazônia. Nenhum outro, de lá para cá, teve um projeto de desenvolvimento para a nossa região. Ainda agora, a Senadora Vanessa se referiu ao Amazonas, que optou, induzido pelo Governo Federal, de fazer o desenvolvimento da capital, Manaus; fazer um polo industrial em Manaus, deixando o Estado intocável, como reserva da floresta. É o que ocorre em Manaus hoje. O Amazonas se resume a Manaus e tem pouca vitalidade nos demais Municípios.

O Pará é o inverso disso. É o modelo de desenvolvimento exatamente o inverso disso aí. Não é que queira derrubar suas florestas, não é isso, não! Nós temos no Estado do Pará 76% do território coberto por reservas de todo tipo: ambientais, indígenas... A maior reserva ambiental que existe no Brasil é uma reserva estadual do Pará. Ou seja, o Governador que

propôs a criação da reserva. Isso mostra a preocupação que o povo paraense tem com a manutenção da floresta, deixando para as próximas gerações também a condição de continuar convivendo com a floresta como está.

Agora, Senador Acir Gurgacz, é inconcebível que em função disso nós sejamos engessados na Amazônia. É isso que acontece. Aí eu me pergunto... Sei que não é coisa do representante do Ibama, Dr. Jônatas, e nem da Funai, Drª Janete, mas às vezes eu me pergunto se esses dois órgãos não trabalham contra o desenvolvimento do Brasil, "da Amazônia"? Coloco o Brasil como o geral, mas a Amazônia em especial.

De quem é o interesse por esse engessamento? Nosso? Interno? Daqueles que habitam a Amazônia? Negativo. Não é nosso, não. A responsabilidade nós temos de preservar... Eu não gosto do termo preservar, porque preservar é você colocar no armário e deixar lá só para ficar sendo visitado, olhado. Não! Nós vamos conservar a Amazônia.

O que a gente vê, lamentavelmente, são os dois órgãos trabalhando por imposição, por pressão das ONGs internacionais. São artistas mandando pedidos para o Presidente da República, para nós, e vamos ter que fazer do Brasil aquilo que eles acham lá de fora. E eu tenho dito sempre, Senador Acir, que venham para o Brasil, são bem-vindos, venham para cá, vamos lá conviver com o caboclo que está lá no meio do mato em pleno século XXI, que não sabe o que é energia elétrica, não sabe o que é água tratada, não sabe o que é saneamento, mas ele tem a mesma vontade de ter a qualidade de vida que nós outros temos. Ou acha que o caboclo lá do Pará, lá da margem do Rio Amazonas não quer ter a mesma vida que tem um brasileiro da Avenida Paulista? Lógico que quer. Só que não deixam.

É preciso destruir a floresta? Não. Não é preciso destruir a floresta. Nós temos no Pará, e aqui já foi falado, Senador Acir, um compromisso, um pacto de desmatamento zero - desmatamento zero! Nós temos no Pará um Município que, em vinte anos, transformou-se completamente. Há vinte anos, o Município de Paragominas - e eu convivi com isso - era conhecido como Paragobala de tanto que era violento o Município, e havia destruição da cobertura florestal à vontade. Hoje, vinte anos depois, é modelo de desenvolvimento para o Brasil. E a população de lá fala com orgulho, e já chama hoje não é Paragobala; é Paragoparis de tão bom que está o Município. Mudou de bala para Paris. E eles sentem orgulho disso. Por quê? Porque o projeto que foi lá implantado obteve aquilo que é mais importante: a vontade e o apoio da sociedade. A sociedade tomou para si esse projeto.

Há um episódio lá segundo o qual um proprietário de uma área tinha a licença para desmatar os 20% que lhe são permitidos pela lei, pelo Código Florestal, e a sociedade disse: "Não. Você não vai desmatar. O nosso pacto é desmatamento zero" e o proprietário disse: "Mas eu tenho a área, como é que eu não posso desmatar?", "Não vai porque a lei permite, mas nós aqui não permitimos". E não desmatou. É disto que precisamos: a sociedade assumir o compromisso. Não são leis, lamentavelmente, porque o Ibama faz o que quer fazer, a Funai faz o que quer fazer, e aí ficam conflitos como esse da 319. Nós estamos falando de algo de quarenta anos atrás.

No Pará, nós temos a Santarém-Cuiabá, nós temos a Transamazônica. São estradas que foram pensadas lá na década de 1970 pelos governos militares e que até hoje se arrastam. Qual o custo dessas estradas? Ninguém sabe. Mas quem paga a conta somos nós, os brasileiros, nós pagamos essa conta. E aí vamos adiante. O Decreto 1.164, de 1971, declarava indispensáveis, para a segurança e o desenvolvimento do nosso País, cem quilômetros de cada lado das rodovias implantadas e, pior, projetadas, quer dizer, se chegasse aqui e passasse um risco no mapa e dissesse: "Olha, aqui nós vamos fazer uma rodovia não sei quando"... A partir daí, cem quilômetros de um lado e cem quilômetros do outro, no eixo da rodovia, estavam federalizados. Existe algum interesse de tornar a Amazônia impossibilitada no seu desenvolvimento? Não. Está aí o tal Decreto 1.164, de 1971. O Pará tem 11,284 milhões de quilômetros quadrados. E aí eu tenho aqui uma matéria que diz o seguinte: "Entre agosto de 2015 e julho de 2016 (calendário oficial para medir o desmatamento), a Amazônia perdeu 7.989km² de floresta, a maior taxa desde 2008". Em 2008 foi de em torno de 5 mil quilômetros quadrados. Eles já começam dizendo que, em 2015, houve um aumento de 60% de desmatamento, mas passou de 5 mil para pouco mais de 7 mil quilômetros quadrados. Continua:

... segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (Ipaam) a partir de dados oficiais divulgados pelo Governo Federal no fim do ano passado. O desmatamento no período equivale à derrubada de 128 campos de futebol por hora de floresta, segundo a entidade.

Olha a comparação que fazem! Cento e vinte e oito campos de futebol por hora! Isto é para colocar na cabeça dos brasileiros que nós estamos praticando um genocídio com a floresta.

O perfil fundiário dos responsáveis pela devastação teve pouca variação em relação aos últimos anos: a maior derrubada ocorreu nas propriedades privadas (35,4%), seguida de assentamentos (28,6%)...

Este último é um dos maiores motivadores de desmatamento. Antigamente, na época do "homens sem terra para terras sem homens", aqui, na década de 70, o brasileiro era deslocado para o Pará. Lá, ele recebia um lote do Incra. Para ele ter o título da terra, ele tinha que desmatar 50%. O próprio Governo Federal o obrigava a desmatar 50%, sob pena de não ter

sua área regularizada. "Mas eu não quero desmatar. Eu quero fazer manejo". Naquele tempo acho que nem se falava em manejo. "Não, não pode. Você só vai ter o título quando tiver..." Aí, ele queria um financiamento, mas, como não tinha o título da terra, não tinha o financiamento. São os problemas que começam a aparecer.

Aí vai: "... áreas sem informação..."

Só quero chegar aqui ao Pará.

Pronto.

"Em números absolutos, o Estado que mais desmatou foi o Pará, 3.025km² de floresta a menos; seguido de Mato Grosso, que perdeu 1.508km²".

Ou seja, nós estamos falando de 3,5 mil quilômetros quadrados para 1,284 milhão de quilômetros quadrados. Então, é para desmatar isso? Não! Não é para desmatar isso aí! Desmatamento tem que ser zero.

Eu tenho um projeto, todos nós da Amazônia temos projetos, vários, tramitando aqui, e eles não andam, porque os governos não deixam andar. Não é o que está aí, não. Os outros todos não deixam andar. Então, o que vejo aqui? O que vejo aqui é essa dificuldade de a 319 ser completada em sua pavimentação, e isso é uma excrescência porque, primeiro, a estrada está aberta, já foi trafegável. Dizia-me o Senador Raupp que já foi pavimentada lá trás, totalmente pavimentada. Quer dizer, não deixaram fazer a conservação. Aí o que vai acontecer? Já foi embora o pavimento e vai ter que ser feita nova estrada. Gente, pelo amor de Deus! Onde vamos parar com um negócio desse que liga, que dá uma saída para Manaus? Manaus está ilhada, só tem saída pelo rio. A 319 seria a saída, por estrada, de Manaus para chegar no centro consumidor de Manaus. A produção industrial de Manaus vai vir pelo rio em contêiner, e é feito o transbordo em Belém para carretas que se deslocam para o Sul do Pará ou saí por Rondônia também. Agora, não deixam fazer a estrada, o caminho por Rondônia deve estar intrafegável. Eu realmente não vejo, Senador Acir, qual a motivação do Ibama e da Funai de não darem a licença para que a estrada seja retomada, para que seja refeita a sua pavimentação. Quero dizer que lá no Pará, nós, agora mesmo, estamos com um problema. A imprensa bate de todo jeito. Isso que foi dito aqui é uma verdade. Todos os conflitos que temos no Pará e, acho que nos outros Estados também, é que essas áreas de conservação, de reserva, tanto indígena quanto ambientais, foram criadas depois que a população estava lá. Por exemplo, essa a que estou me referindo aqui, a Flona de Jamanxim e o Parque Nacional de Jamanxim foram criados em 2006. As pessoas estão lá há 30 anos. Aí queremos resolver o problema dessas pessoas que estão lá? Não podemos, não podemos, eles já estão lá.

A melhor forma de você proteger, de você conservar é dando CPF para as pessoas que estão lá. Então, quando o Ibama vai lá multar, ele sabe quem está multando, ele sabe quem é o proprietário daquela área, ele tem as condições de fazer aquilo que a questão ambiental lhe permite, seja uma APA, uma Flona. Em um parque não pode fazer nada, mas em Flona e a APA, sim. Então, eles sabem que vão fazer e, se passarem daquela autorização que têm, vão ser multados, mas vão ser multados os proprietários.

Então, temos que regularizar essa área. Mas há a gente que já está lá. O mal que poderia ser feito já foi feito, já foi feito. Não adianta. Se a gente fosse reclamar do Ibama e da Funai aqui nós íamos ficar o resto do dia. Eu falo um pedaço, o Senador Acir fala outro, o Senador Raupp fala outro, a Senadora Vanessa outro, o Senador Ivo Cassol outro e os Senadores do Pará, os outros que não estão aqui, também fariam, o Paulo Rocha e o Jader, porque isso é um canto de um tom só de todos nós.

Então, minha gente, sou um crítico do Ibama e da Funai. Acho que temos que preservar, sou a favor da conservação da floresta, sou a favor. Acho que temos que ter um pacto como tem Paragominas. O Estado do Pará pegou o modelo de Paragominas e o estendeu para todo o Estado: Municípios sustentáveis. Começou com Municípios verdes a agora com Municípios sustentáveis. Programas como esses - é importante que seja colocado -- são de difícil parceria com os Municípios. É preciso fazer esse convencimento da sociedade para que possa dar certo, como deu em Paragominas. Agora, não dá para a gente ficar querendo fazer as coisas sob o bastão da multa, da queimada. Lá em Rondônia deve ser a mesma coisa. O Ibama vai lá e queima um trator de R\$1,5 milhão. Ele toca fogo. Gente, por que é que vocês tocam fogo? Está irregular, apreendam o trator e doem para uma prefeitura, para ela fazer benefícios para a população. Não queimem, não queimem porque isso custa dinheiro e dinheiro o Brasil não tem. Nós somos pobres e metidos a ricos. É uma situação incontrolável. Mas tem o meu apoio, Senador Acir, para que a gente possa, lutando, fazer com que a BR-319 se torne uma realidade.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Flexa.

O SR. REMÍDIO MONAI - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Registro a presença...

O SR. REMÍDIO MONAI - Permita-me...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Um momento, por favor.

Registro a presença, em nosso plenário, do Deputado Federal Remídio Monai, de Roraima. Pergunto se gostaria de usar a palavra.

O SR. REMÍDIO MONAI - Pequenas palavras, por favor

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Por favor, V. Ex^a tem a palavra.

O SR. REMÍDIO MONAI - Sr. Presidente, quero dizer que sou solidário a essa batalha que V. Ex^a tem com a questão da BR-319.

A título de informação, hoje saí de Roraima, de casa, à meia-noite e vim chegar às 6h30min aqui em Brasília. Tive, ontem, de comprar uma passagem para um cidadão que precisava vir urgentemente para cá. A passagem custou R\$2,7 mil. Não vou entrar no mérito da questão porque já foi bastante discutida.

Quero lamentar a ausência do Ministério Público porque seria muito importante o Ministério Público estar aqui ouvindo essas colocações, mas creio que ouvirão pela internet ou depois vão ver de alguma forma o que foi tratado aqui.

Roraima é isolada, como já disse aqui o Senador Telmário Mota, porque não se poder sair. Depois das 18h, a reserva Waimiri Atroari é fechada. Roraima tem dificuldades na saúde muito grandes. Nós temos, em Porto Velho, o Hospital do Câncer de Barretos, que poderia atender a população de Roraima, e que às vezes passa um ano dependendo de um TFD para um tratamento em Barretos, um Tratamento Fora do Domicílio. As pessoas, sem condições, às vezes, acabam morrendo por causa disso. Se nós tivéssemos a BR - 319 funcionando, as pessoas poderiam ir em seus próprios carros até Porto Velho, essas pessoas poderiam ir de ônibus, porque as passagens são mais baratas. Infelizmente, eles não têm essa opção.

Roraima foi prejudicada com a questão das demarcações indígenas porque hoje quase 70% das áreas estão demarcadas. Da Raposa Serra do Sol as pessoas foram retiradas através de um TAC, o Governo se comprometendo a assentar as pessoas, o que, até hoje, não fez. E essa seria uma ação para o Ministério Público. Seria uma ação para o Ministério Público essas pessoas que passam um ano dependendo de um TFD para saírem do Estado para tratamento. Seria uma ação para o Ministério Público a questão da reserva indígena Waimiri fechar sem que haja uma portaria que diga que aquela reserva tem que ser fechada à noite.

Mas as ONGs lá fecham, e assim fica. Então, é lamentável que o Ministério Público não esteja aqui presente para ouvir isso. Eu queria acrescentar algo: o Ibama diz que a preocupação é de formar espinha de peixe naquela região. Mas, ali, ficou aberto duas décadas, e isso não aconteceu. E por que que não aconteceu? Aquela região é uma região, um baixão, uma área de alagadiço, uma área de terra fraca, e nunca se interessaram por aquilo, porque, se assim fosse, as pessoas tinham desmatado naquela época e tinham entrado.

Então, sei que os agentes públicos, com medo de prevaricar, às vezes acabam agindo em excesso. Como já foi dito aqui, somos nós que criamos, então, às vezes, com medo de prevaricar, acabam excedendo no zelo, mas eu acho que o bom senso poderia prevalecer nessas questões. Por exemplo, cito o caso do Estado de Roraima, e eu quero me somar ao Estado do Amazonas e aos outros Estados: Roraima tem uma ligação, ali, com o Caribe, que poderia melhorar muito a situação da população, mas, como já foi dito aqui também, a quem interessa isso? A Fiesp, por exemplo, não tem interesse, talvez, na questão dessa BR. Então, é por isso que talvez isso não aconteça.

Então, obrigado pela oportunidade, e lamento, mais uma vez, o Ministério Público não estar aqui para ouvir essas questões.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Deputado. Passo a palavra ao Jônatas Souza da Trindade, do Ibama, para fazer as suas considerações finais.

O SR. JÔNATAS SOUZA DA TRINDADE - Primeiro, agradeço novamente o convite.

Quero expor que o Ibama não é contra nem a favor, *a priori*, de nenhum empreendimento. Muito pelo contrário, ele trabalha do ponto de vista técnico para avaliar aquela viabilidade ambiental, nos termos da legislação. É uma preocupação constante dar segurança jurídica, técnica em relação aos procedimentos de licenciamento, que são bastante complexos e envolvem um número considerável de normas e leis.

Realmente, é um trabalho desafiador e diário para tratar do licenciamento ambiental. Não é um procedimento fácil, é um procedimento administrativo muito complexo. Em 2010, a gente fez um levantamento, mais ou menos, de normas que incidiam sobre o licenciamento ambiental e, se eu não estiver errado, era algo em torno de 300 normas, naquela época,

que incidiam sobre o licenciamento ambiental. Então, é a complexidade de se lidar com o licenciamento, com os vários vieses com que temos que lidar, eles tornam o licenciamento um tema complexo e desafiador realmente. Eu acho que a gente tem que buscar formas de simplificar esse licenciamento, sem perder a qualidade ambiental, com a cautela e o cuidado em relação ao controle ambiental que deve ser dado ao licenciamento.

Com a questão que foi colocada em relação a essa demora, eu também não concordo. Eu acho que não é por aí a demora de um licenciamento. Acho que o licenciamento tem que ter um prazo razoável. Acho que o que aconteceu nesse histórico não é refletido no tempo do licenciamento. Muito pelo contrário, houve em 2007 a assinatura de um termo de acordo e compromisso, ou seja, em 2007 já havia um termo de acordo. O Ibama entende que o procedimento administrativo adotado em relação à licença de instalação é um procedimento adequado, que cumpre a função de ter o controle devido - e isso é acompanhado junto ao DNIT - de ser um instrumento de acompanhamento e fiscalização. A licença ambiental é o instrumento que o Ibama detém para poder fazer com que um empreendimento ocorra da melhor forma possível.

Podemos citar exemplos de empreendimentos que são referência, tanto do ponto de vista nacional, como internacional, que são licenciados pelo Ibama. O Ibama, em relação ao que tem feito, tem louvado do ponto de vista administrativo e técnico. Eu dou exemplo de um projeto que amadureceu na discussão técnica entre os órgãos envolvidos: é o S11D, que é um projeto de ferro no Pará. É um dos maiores projetos e vai se tornar o maior projeto de ferro do mundo. Ele tem importância do ponto de vista estratégico de acompanhamento, por estar inserido dentro de uma floresta nacional. Ele serve de exemplo para vários estudiosos, exemplo de evolução de projeto, um projeto do ponto de vista ambiental melhor, um projeto melhor. E é isto que a gente tenta fazer no dia a dia no nosso processo de licenciamento: melhorar o projeto, ver um projeto que seja ambientalmente melhor.

Em relação ao que foi colocado, do ponto de vista jurídico, como externei, acerca do embargo: o Ibama apresentou embargos de declaração exatamente para entender a decisão judicial, exatamente porque, a partir desse entendimento do embargo, é que o Ibama vai entrar com as medidas judiciais cabíveis.

Então, o esclarecimento do embargo é importante para que o Ibama possa esclarecer ao Judiciário que o rito e o que está sendo adotado não significa, como foi colocado, uma implantação velada da rodovia, uma rodovia que já existe em condição precária, mas que existe.

Então, na verdade, o procedimento é para que se dê condição de trafegabilidade e, no futuro próximo, com o licenciamento, se avalie essa viabilidade de pavimentar essa rodovia.

Acerca da fala do Senador Flexa Ribeiro em relação ao decreto que declara indispensáveis os cem quilômetros de rodovia, projetada para uma federalização, acho que o entendimento na época era exatamente de ter maior cuidado com essa região, pela sensibilidade ambiental da região, e isso, de uma certa forma, ela tem sido superada, foi superada há tempo atrás com o estabelecimento dessas unidades de conservação.

E outro aspecto que é importante é que o Ibama é um órgão que está sempre aberto a discutir. Ele é um órgão bastante transparente e, cada vez mais, busca essa transparência. Agora, recentemente, com a implementação do sistema eletrônico de informação, em que, em pouco tempo, o processo de licenciamento ambiental - naquilo em que não há sigilo industrial, algum tipo de sigilo - vai estar totalmente disponível na internet, exatamente para se ter um acompanhamento maior, uma transparência maior desse processo.

O Ibama, o tempo todo, discute com os empreendedores, em especial com o DNIT, que está aqui, à Mesa, exatamente para ter esse ganha-ganha no âmbito do processo de licenciamento ambiental, de dar maior garantia jurídica no procedimento, porque somos bastante rigorosos em relação ao procedimento exatamente para ter a garantia de que o procedimento não vá ser contestado ou, se for contestado na Justiça, tenhamos o respaldo técnico e jurídico suficiente, e, do ponto de vista ambiental, com ganhos em relação ao que é projetado, ao que é oferecido como projeto para o Ibama.

Eu acho que é isso que eu gostaria de colocar em consideração.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Jônatas.

Passo a palavra, para suas considerações, a Marcelo Thomé de Almeida, Presidente da Fiero, presente aqui, conosco.

O SR. MARCELO THOMÉ DA SILVA DE ALMEIDA - Obrigado, Senador. Eu acho que a iniciativa da discussão é oportuna. Eu o parabeno por isso. Como já foi bastante bem tratada essa questão da importância da articulação ou da interligação dos dois Estados ao Território nacional, isso, na minha visão, deve preponderar sobre a questão ambiental, tendo o respeito e preservadas ou conservadas todas as condicionantes ambientais que envolvem a questão.

Só uma informação para ilustrar a importância econômica dessa rodovia para a produção de Rondônia: grande parte do pescado produzido em Rondônia é vendido para Manaus. E esse transporte é feito em caminhões que não são frigoríficos,

haja vista que eles são transportados pelas balsas. Leva três ou quatro dias para acessar o mercado de Manaus. Metade da carga é gelo. Do contrário, se pudéssemos levar essa produção pela rodovia, 100% da carga seria peixe, e em dez horas esse produto estaria disponível para os consumidores em Manaus. Haveria custo menor e uma qualidade maior. Isso aumenta a competitividade.

Então, em definitivo, um dos fatores que mais destrói a competitividade da produção nacional é a infraestrutura logística pífia de que dispomos no Brasil. Então, é inaceitável que, de fato, continuemos discutindo, e por 12 anos, o reasfaltamento dessa rodovia tão importante para o Brasil. Acho que a gente está em um momento muito auspicioso, a fim de concluir esse processo.

Parabéns, Senador, pela iniciativa. A Fiero se ombreia nessa questão. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado ao Marcelo, representando a Fiero, pela sua presença aqui conosco neste debate.

Passo a palavra ao Saleh, representando a Fieam para suas considerações, já agradecendo, mais uma vez, a sua presença conosco.

O SR. SALEH HAMDEH - Apenas para agradecer o convite, Sr. Presidente, e nos colocar à disposição para esse debate, sempre que necessário, ficando na expectativa, realmente, de que todos esses entraves sejam superados e que a BR-319 seja uma realidade, porque é um direito da população que ali reside, e que a gente possa virar essa página.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passo a passo à Dr^a Janete Carvalho, representando a Funai.

A SR^a MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO - Mais uma vez, vou ser superconcisa para agradecer o convite e informar que a Funai continua sempre à disposição. O trabalho da Funai não é fácil, porque trabalhamos para proteger os direitos das populações originárias do Brasil. Infelizmente lamento alguns dados equivocados que foram falados ao longo da audiência, que demonstram um pouco de, talvez, desconhecimento do que é o trabalho da Funai.

A Funai não é um órgão licenciador, não é um órgão de infraestrutura. Nós temos que proteger e promover os direitos povos indígenas. Só lamento e deixo a Funai à disposição para esses esclarecimentos sobre a função e o papel da Funai nessas obras de infraestrutura. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado pela sua presença. É importante a participação da Funai nesses debates, até para explicar para a população brasileira qual é exatamente a função da Funai.

Passo a palavra ao Dr. Halpher para fazer as suas colocações.

O SR. HALPHER LUIGGI MÔNICO ROSA - Cumprimentando o Senador, cumprimento a todos. Foi uma honra participar dessa audiência pública. Entendo que ela foi esclarecedora, sob quaisquer pontos de vista da evolução que já tivemos no andar da repavimentação, como disse bem a Senadora Vanessa Grazziotin, da BR-319. É verdade, demoramos doze anos, um pouco menos talvez, para chegarmos a um entendimento. Mas esse entendimento chegou, as diretrizes estão aí. O que a gente precisa agora é cumprir aquilo que pactuamos. Então, concluo apenas fazendo esta solicitação: nos deixem concluir aquilo que pactuamos.

De resto, agradeço, Senador. O DNIT se encontra à disposição, tem sempre tentado, na medida das suas possibilidades, atender de forma harmônica ao Ibama, à Funai, ao IPHAN e todos os órgãos ambientais estaduais, municipais. E, nesse contexto de restrição econômica, é muito importante que tenhamos cada real disponibilizado no orçamento do DNIT, que ele seja muito bem e melhor aplicado, e a rodovia BR-319 faz parte dessa prioridade.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado ao Dr. Halpher.

Faço um registro e igualmente um agradecimento ao Presidente da nossa Comissão, Senador Eduardo Braga, que tem dado todo o apoio para que possamos trabalhar na reabertura e no reinício da manutenção da BR-319. Senador Eduardo Braga, como Presidente desta Comissão, Senador do Amazonas, tem dado total apoio a esta Comissão e também ao DNIT, ao Ibama, à Funai para que a gente possa rever as máquinas trabalhando lá na BR-319. Então, nossos agradecimentos ao nosso Presidente e Senador Eduardo Braga.

Há um requerimento sobre a mesa, antes de concluir os nossos trabalhos.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 30, de 2017

- Não terminativo -

Requer realização de Diligência in loco, com a presença de membros da Comissão de Serviços de Infraestrutura, no estado do Amazonas, a fim de apurar as razões que têm impedido a conclusão das obras de manutenção, conservação e recuperação da BR-319, que interliga Manaus (AM) a Porto Velho (RO), mais especificadamente no trecho compreendido entre os quilômetros 250 e 655,7 da BR-319, nominado 'segmento central' ou 'do meio'.

Autoria: Senadora Vanessa Grazziotin

Relatoria:

Relatório:

Observações:

As Sr^{as} e Srs. Senadores que concordam com esse requerimento permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

Eu agradeço a presença de todos. Agradeço a presença da Senadora Vanessa Grazziotin, que está conosco. V. Ex^a tem a palavra.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Primeiro, mais uma vez, da mesma forma como iniciei, quero concluir cumprimentando. E, Senador Acir, apenas dizendo que, então, já aprovamos o requerimento. Deveremos estar lá na sexta-feira e...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sexta-feira estamos lá.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - ... para fazermos uma mobilização porque creio que essa deve ser uma discussão principalmente entre membros integrantes, obviamente, dos órgãos que estão correlacionados com o fato, do Poder Executivo, o Poder Legislativo e o Poder Judiciário.

E seria importante que fizéssemos o convite, Senador Acir, através desta Comissão em que V. Ex^a atua como Vice-Presidente, a todos os Deputados Federais, além dos Senadores, os Deputados Federais, que também são daquela Região.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sem dúvida. O Ibama confirmou a presença, estará lá conosco na sexta-feira à tarde para essa reunião com o Ministério Público de lá.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Poderíamos fazer na Assembleia Legislativa. O que V. Ex^a acha? Temos vários auditórios menores porque é como se fosse uma reunião de trabalho, não?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pode ser. É uma reunião de trabalho, realmente é uma reunião para chegarmos a um acordo.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Agora, seria importante o Judiciário...

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Sim, sim. Agora a Comissão também fará...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Se ele, se está de férias, eu não sei...

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - O Ministério Público confirma. O Poder Judiciário tem um substituto, se não está o da 7^a Vara.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vamos fazer o devido convite para sexta-feira. A que horas, Senadora Vanessa? Está marcado o horário?

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Não, é à tarde.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - À tarde.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Aí ficamos de fazer o acerto do horário.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem! Então, está marcada essa reunião com membros desta diligência, desta Comissão de Infraestrutura. Vamos convidar os Deputados Federais do Estado de Rondônia, do Estado do Amazonas, do Estado de Roraima, os devidos Senadores também dos Estados e os membros desta Comissão. Já confirmado o DNIT, já confirmado o Ibama também com a presença.

Agradeço a presença de todos. Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada esta sessão.

(Iniciada às 08 horas e 46 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 19 minutos.)