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

REUNIÃO
10/07/2018 - 20ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Declaro aberta a 20ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunicados.

Manifestação de apoio ao Decreto dos Portos.

A Presidência comunica o recebimento do Ofício nº 108, de 2018, da Comissão Portos, que congrega 15 entidades empresariais representativas dos setores de exportação, importação, comércio, indústria, operação portuária, terminais portuários e empresas de navegação marítima.

O documento manifesta o apoio das entidades ao Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, o Decreto dos Portos.

Cópias encontram-se à disposição das Srªs e Srs. Senadores na Secretaria desta Comissão.

Comunicado da Presidência.

Audiência pública interativa.

Antes de iniciarmos a audiência pública, informo que a população poderá participar do debate, enviando perguntas e comentários aos nossos convidados. Assim, os cidadãos que queiram participar poderão fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater as obras da BR-319, especificamente acerca dos estudos de impacto ambiental, requisito necessário para a liberação das obras de reasfaltamento da rodovia, em atendimento ao Requerimento nº 12, de 2018, de minha autoria e também de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin e do Senador Eduardo Braga.

Para a presente audiência foram convidados autoridades e especialistas da área: representante do DNIT, representante do Ibama e representante da Funai.

Estamos aguardando a chegada de S. Sªs.

Essa estrada, classificada como pioneira e que deveria ser aperfeiçoada ao longo dos anos - a BR-319, que liga Porto Velho a Manaus -, era considerada, em 1976, ano em que foi inaugurada, a obra rodoviária mais difícil já executada no Brasil.

A rodovia foi construída dentro do esforço do governo militar de integrar a Amazônia ao Território nacional. Na época, o lema era "integrar para não entregar". E, nesse mesmo esforço, foi feita a colonização do nosso Estado de Rondônia.

A elaboração do projeto, a contratação dos serviços e o início das obras ocorreram em 1968, no governo do Presidente Costa e Silva. A rodovia ficou pronta em 1976, sendo inaugurada como um grande experimento rodoviário pelo Presidente Ernesto Geisel.

Para construir os 877km de extensão dessa rodovia, a construtora Andrade Gutierrez, contratada pelo governo militar para executar a obra, mobilizou 4,5 mil homens, 300 máquinas e veículos, 60 barcos e sete aviões para transporte de materiais e pessoas. Foram investidos US$150 milhões na construção da BR-319.

A rodovia, que corta a Floresta Amazônica e integra a região ao Território nacional, teve vida curta: em 1988, 12 anos após a sua inauguração, a rodovia estava praticamente intransitável, resultado do abandono dos serviços de manutenção e da destruição deliberada da rodovia.

Em 1992, logo em seguida ao Governo assinar um contrato para a manutenção da rodovia, veio a ordem para interromper os serviços, e muitas pontes foram destruídas de propósito, por motivos que até hoje nós não compreendemos.

Cerca de 30 anos após o abandono, a rodovia ainda resiste. Vários trechos de asfalto ainda são encontrados, atestando a qualidade do revestimento. Mas, na maior parte dos 405km da parte central da rodovia, do km 250 ao km 655, a rodovia se transformou numa picada no meio da floresta, que hoje está transitável graças ao trabalho de manutenção que o DNIT vem fazendo desde 2015, quando fizemos a primeira diligência de Porto Velho a Manaus.

Mas o grande sonho das pessoas que moram ao longo da rodovia e de muitas empresas que poderiam transportar mercadorias e pessoas entre as duas capitais é ver essa rodovia novamente asfaltada. Esse sonho se renova com a mobilização das forças políticas, econômicas e sociais que atendem ao clamor da população de Rondônia, do Amazonas, de Roraima e também do Estado do Acre. Essa mobilização ganhou força com as diligências e caravanas que realizamos pela rodovia, através da Comissão de Serviços de Infraestrutura, após a conclusão da primeira ponte sobre o Rio Madeira, em 2014, no início da BR-319, praticamente dentro da cidade de Porto Velho. É a ponte sobre o Rio Madeira.

As pessoas se manifestam de forma espontânea em defesa da rodovia, mas também já se organizaram em diversos movimentos e associações, como a associação em defesa da BR-319, que tem associados em todos os quatro Estados da Amazônia Ocidental. As pessoas já não acreditavam mais no asfaltamento da rodovia, mas, a partir do momento em que iniciaram as obras de manutenção, em 2015, reacendeu-se a esperança de que isto pode se tornar uma realidade, o reasfaltamento da BR-319, uma rodovia que já foi completamente asfaltada, mas que, hoje, está somente com obras de manutenção por conta da falta de licenciamento ambiental. O que é interessante é que se espera o licenciamento ambiental para uma rodovia que já existe e que já foi asfaltada. Seria como se fosse uma operação tapa-buracos, porque é entre um pedaço de asfalto e outro que há a necessidade de se refazer o asfalto.

Penso que basta o entendimento técnico e político entre o Ibama e o DNIT e uma decisão firme do Governo Federal para que esta BR, a BR-319, seja reconstruída. Já foram gastos mais de R$100 milhões em estudos ambientais para viabilizar a repavimentação dessa rodovia. Esse valor é quase um terço do valor gasto na construção de toda a rodovia na década de 70, somente para estudos ambientais. Somando-se todos os valores gastos em manutenção e na reconstrução de dois trechos, entre Humaitá e Porto Velho e entre Careiro Castanho e Careiro da Várzea, desde 2007 já foram mais de R$400 milhões gastos nessa rodovia, ou seja, gastamos mais em dez anos na manutenção e na recuperação da rodovia do que o valor que foi gasto na abertura, na construção e no asfaltamento dessa rodovia na década de 70. Ou seja, precisamos tratar esse assunto com mais seriedade e com responsabilidade social e ambiental.

Não podemos deixar essa região isolada nem podemos ficar gastando dinheiro sem um resultado efetivo para a população, que necessita dessa obra.

Por conta disso, defendo que façamos um grande esforço, o Ibama e o DNIT, para que possamos equacionar as divergências ambientais e construir definitivamente um consenso em torno da reconstrução da BR-319. Hoje essa BR está trafegável, precariamente, em função da manutenção que está sendo feita pelo DNIT, manutenção essa a que se deu início depois das diligências que nós fizemos, diligências aprovadas por esta Comissão, acompanhadas pela equipe da TV Senado, da Rádio Senado, em que mostramos ao Brasil inteiro a necessidade de abertura, da reabertura da BR-319, e a necessidade daquelas pessoas que vivem ao longo da BR-319, que precisam dessa rodovia asfaltada, pois, em determinada época do ano, em função das fortes chuvas amazônicas, ela se interrompe, corta-se a estrada, e nós não temos condições de ter esse acesso entre Porto Velho e Manaus.

Essa é uma obra importante para o Estado do Amazonas, para a cidade de Manaus, mas também é muito importante para o Estado de Rondônia, pois nós queremos transportar os nossos produtos hortifrutigranjeiros, produzidos no entorno de Porto Velho, em Nova Mamoré, em Candeias, Itapuã, Ariquemes; transportá-los para Manaus. São produtos perecíveis; não podem ficar cinco, seis, sete dias na balsa. Necessitam estar... Da sua colheita até o seu consumo, elas têm um tempo de 24 horas. Portanto, faz-se necessário esse reasfaltamento da rodovia BR-319. É importante para a economia de Rondônia, para os nossos agricultores e também para o turismo. Muitas pessoas no mundo inteiro querem conhecer a Amazônia, mas querem conhecê-la por estrada, não por via aérea. Por via aérea todos já a conhecem. E a melhor maneira para conhecer a Amazônia é exatamente através da BR-319.

Essa é uma área de alta preservação, em que não há risco de desmatamento, pois é uma área que não é produtiva, visto que há um alagamento muito forte. Essa estrada fica exatamente entre o Rio Purus e o Rio Madeira; quando vem a cheia, os dois rios sobem e acabam se juntando em vários pontos ao longo da BR-319, dada a conformação da área nessa região.

É uma região baixa, em que não há, portanto, condições de produção agrícola, pecuária ou algo parecido. Apenas é uma região de manutenção da nossa floresta. E há essa conscientização de toda a população do Amazonas, principalmente, mas também da população de Rondônia. Sabemos todos nós que é uma área de preservação, apenas de passagem. E essa área de preservação não pode impedir a reconstrução da BR-319.

Aliás, eu não entendo por que nós temos que ter o licenciamento ambiental para refazer uma estrada que já está feita, já foi desmatada, já houve a transformação à época. Não há necessidade de se fazer mais um movimento com relação ao desmatamento para o reasfaltamento da BR-319.

Eu entendo que são coisas que precisam mudar no nosso País. Por isso, nós já protocolamos um projeto de lei, o marco regulatório de licenciamento ambiental, esclarecendo algumas dúvidas, alguns pontos, como, por exemplo, de haver um licenciamento ambiental para fazer uma operação tapa-buraco numa rodovia que já existe. Entendo que é desnecessário, é a burocracia brasileira que vem travando o desenvolvimento no Brasil. Enquanto toda a população investe nos seus negócios, aumenta a sua produtividade, o Governo não investe proporcionalmente ao que a população investe com relação às obras de infraestrutura.

É muito clara toda essa falta de investimento exatamente em função da necessidade de reasfaltamento da BR-319 sem autorização, sem o licenciamento ambiental. Então, o marco regulatório ambiental está na CCJ, esclarece isso tudo. Entendo que é importante para o nosso País, não só para a BR-319, mas para todas as obras. Todas as obras são importantes para os nossos Estados, para a população brasileira.

Pergunto à Senadora Vanessa Grazziotin se gostaria de usar a palavra antes de que chamemos os nossos convidados. Um já chegou e outros estamos aguardando ainda. Essa é a grande vontade de o Executivo nos atender, Senadora Vanessa Grazziotin, mas vamos tomar as devidas providências assim que nós concluirmos essa nossa audiência pública. Vamos fazer aquilo que era para termos feito no mês passado, fazer as convocações necessárias.

Com a palavra a Senadora Vanessa Grazziotin.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Muito obrigada, Senador Acir.

Primeiro, quero destacar a importância desse debate de hoje. Acho que nesse primeiro semestre de 2018 é o primeiro debate que estamos realizando aqui, Senador Acir, nesta Comissão de Infraestrutura, sobre a BR-319. Mas esse não é um debate novo, nem na Casa, muito menos nesta Comissão.

Hoje, vamos ter a oportunidade... Acho que não temos muito a debater do ponto de vista da importância, do ponto de vista da necessidade. O que nós precisamos fazer aqui - e o faremos, Senador - é cobrar do Governo tudo aquilo que ele vem prometendo nos últimos anos e não vem cumprindo. Acho que isso é importante que possamos fazer no dia de hoje.

Segundo, quero destacar que havia uma expectativa muito grande da Nação brasileira - e não só dos brasileiros e brasileiras, mas do mundo - de que a nossa seleção pudesse estar hoje à tarde fazendo a semifinal. Mas, independentemente de estarmos ou não na semifinal, esta Comissão já havia acertado e marcado o debate para hoje, e nós o faríamos de qualquer jeito. Então, eu acho que esse é um aspecto muito importante que mostra o quanto nós precisamos debater a situação da BR-319.

Nós estamos iniciando um momento de seca, um momento em que o trânsito na BR - V. Exª sabe melhor do que qualquer um, porque atua, inclusive economicamente, naquela região -, o tráfego melhora bastante, mas não da forma como nós queremos, porque o que nós queremos, a luta de todos nós é para termos o direito de ver a nossa BR tal qual vimos na década de 70, uma BR completamente reconstruída e que nos ajude no desenvolvimento da nossa região, não apenas do Estado do Amazonas, mas também dos Estados de Roraima e de Rondônia.

O Amazonas é um Estado que produz muito pouco do ponto de vista daquilo que consome na agricultura. Tudo, basicamente, que nós consumimos lá vem desses dois outros Estados: o Estado de V. Exª, Rondônia, e de Roraima. Em Roraima, nós temos uma BR asfaltada que nos liga ao norte, nos liga a outros países.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passando por uma reserva indígena.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Passando por uma reserva indígena. E não temos ainda a BR-319, que não passa por reserva indígena. Está aqui o representante da Funai, e nós debateremos.

Então, quero apenas cumprimentá-lo, Senador, cumprimentar o Presidente da nossa Comissão, que não se encontra, Senador Eduardo Braga, por ter garantido neste dia, antes do recesso parlamentar, este importante debate para todos nós.

Lembro que, semana passada, mais uma manifestação aconteceu. Houve uma paralisação. Não sei bem em que nos ajuda paralisação lá. Não sei em que nos ajuda. Mas houve uma manifestação. Acho que o que nós precisamos fazer é paralisar Brasília, quem sabe, paralisar o Palácio do Planalto, paralisar a Funai, paralisar o Ibama, o DNIT, exigindo dessas instituições, dentro da responsabilidade que cabe a cada uma... Nunca nenhum de nós defendeu, em qualquer lugar que seja, ou manifestou posição contrária a que tivéssemos todos os laudos ambientais, todos os estudos. Mas nós não podemos ficar duas décadas estudando os impactos ambientais. Aí já não é mais estudo de impacto ambiental, tem outro nome, que, no linguajar da juventude, é "embromation", que é ir levando, empurrando com a barriga, enquanto nós somos penalizados pela falta da recuperação completa da nossa BR.

Então, parabéns, Senador Acir.

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

Convido a Drª Larissa Carolina Amorim, Diretora de Licenciamento Ambiental do Ibama, para compor a Mesa e o Dr. Charles Magno Nogueira.

O Rodrigo Paranhos, da Funai, não chegou ainda? *(Pausa.)*

Muito bem. A Funai disse que não vinha mesmo. O Ministro deu determinação para que ele viesse, mas ele já avisou que não iria vir.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Confirmou a vinda pelo Ministério, mas os técnicos da Funai disseram que não queriam vir. Vamos aguardar. A informação é de que estão a caminho, mas são 9h27 e até agora não chegou o pessoal do Ibama...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Desculpe. Da Funai. A Funai não nos deu a honra da presença.

Mas vamos iniciar o nosso trabalho.

Temos alguma fotografia para mostrar?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Há ou não há?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Se não colocou no *pen drive*, não adianta.

Quem gostaria de falar primeiro?

(Intervenção fora do microfone.)

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

(Intervenção fora do microfone.)

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

Dr. Charles Magno com a palavra.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Bom dia!

Quero cumprimentar aqui o Senador Acir Gurgacz, a Senadora Vanessa Grazziotin, demais autoridades, componentes da Mesa aqui.

Eu queria brevemente, Senador, passar aqui como se encontra hoje a BR-319 em relação aos empreendimentos que o DNIT tem feito lá. Foi produzida uma nota técnica aqui e, só para informar a todos aqui, a gente quer dizer que o DNIT hoje tem todo o traçado da ferrovia coberto por contratos, da rodovia coberto por contratos, e com recursos empenhados também, em todos os contratos.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Presidente, se me permite. Há uma nota técnica. Poderia ser distribuída essa nota técnica?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Poderia. Senadora, eu só trouxe uma cópia aqui, mas eu posso pedir para o pessoal reproduzir isso aqui e distribuir para o pessoal.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A própria equipe da Comissão fará isso, Senadora, depois da apresentação dele, evidente.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Perfeito.

Então, vamos lá. A rodovia BR-319 é a única ligação rodoviária disponível entre Manaus e o Estado de Rondônia, como também com todo o restante do Brasil. De acordo com o Sistema Nacional de Viação (SNV), a rodovia BR-319 possui 877,4km de extensão, sendo 859km no Estado do Amazonas e 17,9km no Estado de Rondônia.

Em relação ao licenciamento ambiental, a rodovia BR-319, para a execução das obras de pavimentação e serviços de manutenção, conservação, restauração, divide-se em dois segmentos distintos: o segmento licenciado e o segmento não licenciado. Com relação ao segmento licenciado, o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama), por meio do acordo de compromisso, autorizou a execução dos serviços de manutenção, conservação e restauração nos segmentos A, B e C, que são eles: segmento A, do km 0 ao km 177,8; segmento B, do km 655,7 ao km 877,4; e segmento C, do km 177,8 ao km 250.

O segmento não licenciado para as obras de pavimentação está compreendido entre o km 250 e o km 655,7 e é conhecido como Trecho do Meio, tendo a extensão de 405,7km. Para a execução das obras de pavimentação no Trecho do Meio, do km 250 ao km 665,7, o Ibama exigiu a elaboração de EIA/RIMA. Foi imputada ao DNIT que se façam esses estudos e é isso que vem sendo feito hoje pelo DNIT.

Só para exemplificar aqui, o que temos hoje nos segmentos com licenciamento, que, como foi colocado aqui, correspondem a três trechos, o segmento A, que é do km 0 ao km 177, onde existe o licenciamento, os serviços que são feitos hoje são serviços de manutenção e conservação, Prad e obras de restauração; do km 0 ao km 177, existe um contrato de manutenção e conservação. Do km 3 ao km 198,2 existem dois contratos de restauração.

No segmento B, que vai do km 655,7 ao 877,4, que está licenciado, existem em andamento os seguintes tipos de intervenção: serviços de manutenção e conservação, sendo dois contratos nesse trecho.

No segmento C, que vai do km 177,8 ao km 250, encontram-se em andamento os anteprojetos objetivando a execução das obras de pavimentação.

Nesse segmento encontra-se ainda em andamento um contrato de manutenção e conservação, um contrato de recuperação de áreas degradadas e um PATO.

Obras nos segmentos não licenciados. No referido Trecho do Meio, do km 250 ao km 655,7, atualmente os serviços de manutenção e conservação estão licenciados pelo Ibama, por meio da Licença nº 1.111, de 2016, renovada em 15/05/2017, tendo cinco contratos, sendo um de manutenção e conservação, um de recuperação em áreas degradadas e um de manutenção de pontes de madeira.

Temos ainda, no Trecho do Meio, um contrato de supervisão e gerenciamento ambiental, onde encontram-se os serviços de consultoria especializada em gestão ambiental, para a prestação de serviços de supervisão e gerenciamento ambiental, bem como a elaboração de programas ambientais no âmbito da execução dos serviços de manutenção e conservação da BR-319.

Sobre a pavimentação, encontra-se em andamento um contrato de prestação de serviços de consultoria técnica para elaboração de estudos ambientais complementares, no âmbito do licenciamento ambiental, do km 250 ao km 655,7, que se refere ao Trecho do Meio.

Nesse segmento, encontra-se ainda em andamento um contrato para elaboração de estudos do componente indígena, referente à execução das obras de pavimentação.

Resumindo, pessoal, hoje a BR-319 está dividida em três trechos: os dois trechos das pontas, um próximo a Manaus e outro próximo a Porto Velho, com licenciamento, e o Trecho do Meio, sem licenciamento, para que o DNIT faça as obras de pavimentação.

O DNIT está trabalhando. Para esse Trecho do Meio foi imputado ao DNIT que elaborasse o EIA/RIMA. Estamos trabalhando. A próxima etapa é o projeto de componente indígena, o Projeto Básico Ambiental Indígena, para o qual está prevista uma próxima fase agora em outubro, que é no período chuvoso. Já foi feita uma fase no período de seca e a próxima fase é no período chuvoso, para que se feche o componente. Após essa fase, a aprovação do órgão competente...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu não entendi. Como é?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - O Projeto Básico Ambiental Indígena é um componente do EIA/RIMA. Ele já foi feito no período seco e está previsto para ser feito agora em novembro, que é o período chuvoso...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Não, não. O período chuvoso acabou. Agora nós estamos entrando no período de estiagem, de seca.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Então é o contrário. Desculpe-me, Senadora. É o contrário. Já foi feito em um período. É o que a Ângela está me colocando ali, que é coordenadora de meio ambiente. É o contrário do que eu falei aqui. Será feita outra etapa agora, da fauna, para que com isso se complete e se apresente ao órgão, para que se faça a análise.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - E ano passado esse estudo não foi feito; em 2017.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Não. Não foi feito. Não foi feito porque...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - E por que razão não foi feito?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - ...a gente estava com problemas na contratação da empresa.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Mas essa estrada não passa por nenhuma reserva indígena.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Não, o traçado da BR-319 não corta área indígena. Ela está em área de influência. Há áreas indígenas que estão próximas ao traçado da ferrovia, mas ela não cruza uma área indígena.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, vamos passar a palavra para a Drª Larissa, que representa o Ibama.

Agradeço mais uma vez a sua presença, Larissa. V. Sª tem a palavra.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Bom dia, Senador.

Em nome da Presidente Suely, eu agradeço o convite. Ela, infelizmente, não pôde estar aqui porque estava em licença médica e, depois, saiu para um breve e merecido período de férias. Eu topei vir aqui explicar mais uma vez para os senhores qual é o *status* do processo da BR-319 - já estive com a Senadora em algumas outras ocasiões, em Manaus, em outras audiências, inclusive na Câmara.

A minha apresentação aqui é bastante breve, e, como a própria Senadora já está até conhecendo os ritos de licenciamento, eu vou tentar atacar de maneira objetiva algum item que possa suscitar dúvida.

Eu costumo abrir as minhas apresentações com essa imagem, que é da estrada de ferro que liga a estrada de ferro Carajás à Mina S11D, ramal ferroviário do sudeste do Pará. Esta aqui é uma das ações que foram imputadas ao empreendedor no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Este aqui é o primeiro viaduto vegetado da América Latina sobre uma ferrovia, e essa é uma das medidas mitigadoras que a gente espera que sejam apresentadas no âmbito do processo da BR-319, tendo em vista toda a peculiaridade e biodiversidade do local.

Aqui é um mapinha... Deixem eu ver se consigo... Não mira lá, não é?

O que nós temos em rosinha claro são os Municípios interceptados.

O que está em rosa um pouco mais escuro é o *buffer* da Portaria 60, Senadora Vanessa, e é com base nessa legislação que nós determinamos quais são as terras indígenas a serem ouvidas no âmbito do processo de licenciamento. Nós temos três terras indígenas que devem ser consultadas, cujos indígenas devem ser ouvidos no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Eu acredito que a Funai deva estar a caminho, eles vão esclarecer melhor como se dá esse rito.

O que a gente tem hachurado... A projeção está um pouco ruim, mas o que a gente tem hachurado em verde são as TIs - são três - e as bolinhas verde claras são unidades de conservação.

Tudo isso está em volta da BR-319, nesse trecho que a gente está discutindo. São 11 Municípios, são 21 unidades de conservação e 11 terras indígenas.

A gerente de meio ambiente do DNIT me antecipou que, em negociação com a Funai, a consulta seria feita para três somente. Não é, Ângela? Confere?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Perfeito.

No Ibama, nós temos atualmente dois processos de licenciamento ambiental que cobrem esse trecho da BR-319. Não há trecho da BR-319 que não esteja sendo licenciado.

Então, nós temos o trecho da extensão toda, Porto Velho-Manaus, é um processo que data de 2005 e compreende três trechos. Dos três trechos, apenas o trecho que é conhecido como Trecho do Meio não tem pavimentação.

Temos ainda um processo que data de 2016. No próximo eslaide eu trago o histórico e vou explicar o porquê da existência desse processo. Ele trata apenas da manutenção do Trecho do Meio, que é a licença de instalação que nós temos para a manutenção da estrada em leito natural.

A gente tem um histórico longo dessa BR. Ela foi implantada e pavimentada na década de 1970. Como é de conhecimento dos senhores, ela sofreu intensa degradação e, por ausência de manifestação, houve a interrupção da trafegabilidade entre o trecho de Humaitá e Careiro.

Em 1981, nós tivemos a publicação da Política Nacional de Meio Ambiente.

Em 1997, a publicação do Conama 237, que trata de licenciamento ambiental.

Em 2005, foi aberto, no Ibama, o processo de licenciamento ambiental sobre a pavimentação do Trecho do Meio.

Ressaltamos que em 2006 foram lavrados sete autos de infração, de embargos do Ibama. Tivemos duas ações civis públicas em que se solicitava a paralisação das obras e a necessidade de EIA/RIMA. Isso data de 2005.

Em 2007, foi firmado um Termo de Acordo e Compromisso entre Ibama e DNIT, na Câmara de Conciliação da AGU. O que esse termo trazia? Ele dividia a BR em três segmentos: segmentos A e B, para manutenção e recuperação dos passivos ambientais; o trecho C, que é pavimentação e reconstrução das obras de artes correntes, mitigação de impactos, recuperação de áreas degradadas e controle e prevenção de processos erosivos. O segmento D, que é o Trecho do Meio, sujeito a EIA/RIMA do 250 ao 655, as obras somente estariam autorizadas após atestada a viabilidade ambiental e posterior emissão da licença de instalação.

Em julho de 2008, o Ibama emitiu o termo de referência para esses estudos. Em novembro, houve a apresentação do EIA-RIMA e o não atendimento ao termo de referência. Foram solicitadas complementações.

Em 2008, a Portaria 295 cria o GT de Diretrizes e Acompanhamento do Licenciamento, medidas preventivas para impedir o desmatamento, definição de espaços territoriais protegidos, zonas de exclusão e alternativas.

Em 2009, após três devoluções do EIA-RIMA, que persistiu com falhas, foi requerido novo diagnóstico do levantamento dos impactos.

Eu gosto de salientar que esse EIA-RIMA apresentado concluiu, ainda que com falhas, que o único cenário em que a pavimentação da BR-319 seria possível é com a presença de governança, que não era o que foi encontrado à época do estudo.

Em 2011, tivemos a publicação da Lei Complementar 140, que define quais entes da Federação deverão licenciar determinadas tipologias.

Em 2013, houve o reinício das tratativas para regularização e emissão de um novo Termo de Referência para o EIA/RIMA.

Em 2014 e 2015, a manutenção da rodovia foi autorizada com licenças estaduais, licenças emitidas pelo IPAAM. Só que em 2015 nós tivemos a publicação do Decreto 8.435, que definiu de maneira mais clara, regulamentou de maneira mais clara quais eram as tipologias. E por uma recomendação do Ministério Público, a manutenção dessa rodovia foi repassada para o Ibama. A competência do licenciamento, da manutenção dessa rodovia foi repassada para o Ibama.

Eu gosto de ressaltar que há um vácuo na legislação. Não existe definição de qual é o ente da Federação responsável por licenciar a manutenção de rodovias não pavimentadas. Nós abrimos uma exceção para esse processo devido a uma recomendação do Ministério Público. O Ibama não licencia manutenção de rodovias não pavimentadas. A rodovia 319 e a rodovia 307, também no Estado do Amazonas, são duas exceções.

Após a publicação do decreto e tendo em vista o atendimento da recomendação do Ministério Público, nós emitimos uma licença de instalação para manutenção do Trecho do Meio. Essa licença encontra-se válida, tendo o DNIT autorização para executar as obras de manutenção.

Desde 2014, o Ibama vem reiteradamente renovando o Termo de Referência para os estudos ambientais. Ocorre que, de acordo com a legislação, o tempo máximo de validade de um Termo de Referência é de dois anos. Então, nós já renovamos três ou quatro vezes. A última versão do Termo de Referência foi emitida no final de 2017. Nós temos, deste então, aguardado a apresentação do estudo.

A emissão da Autorização de Fauna (ABio), que necessita de duas campanhas de coleta e monitoramento da fauna local, uma na estação seca e outra na estação chuvosa, foi emitida e retificada recentemente. Ela data de 2014, mas, somente em 2018, nós incluímos os novos profissionais autorizados a fazer essa campanha de levantamento e monitoramento da fauna para os estudos.

Então, Senadora Vanessa, só corrigindo o diretor, com todo respeito, a campanha de período seco e período chuvoso a que o diretor desejou se referir era com relação à campanha de fauna. Sobre a campanha do estudo do componente indígena, eu acho que a gente não tem termo de referência ainda aprovado pela Funai. Eu não posso falar por eles, mas o Ibama é um balcão único. Toda comunicação entre empreendedor e intervenientes deve necessariamente passar pelo Ibama, e não foi detectada, nos autos, nenhuma manifestação da Funai sobre a aprovação do plano de trabalho para que a equipe de consultoria contratada... A Ângela está me dizendo ali que há aprovação.

Então, o primeiro passo é o estudo do componente indígena e um segundo passo seria um plano básico ambiental indígena. Então, a gente ainda está em fase do estudo de componente indígena, aprovação do plano de trabalho para início do estudo de componente indígena.

Você pode passar para mim?

Então, quais são os próximos passos? A execução do EIA/RIMA pelo empreendedor, que no caso é o DNIT; a entrega do estudo ao Ibama; a fase de *check list*, que é a conferência dos itens, se o que foi pedido no termo de referência consta no estudo; aceite, se o *check list* sinalizar, ou pedido de complementação; realização de audiências públicas; análise; e eventual emissão da licença prévia se o estudo comprovar que a pavimentação da rodovia é socioambientalmente viável. Em caso de não ser, como todo rito administrativo, ocorre o arquivamento do processo.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Compreendo, Larissa, mas uma rodovia que já existe... Por que essa necessidade de tantas licenças e tantos estudos ambientais em uma rodovia que já existe? Já foi feita sua transformação em 1968, quando se iniciou o asfaltamento dessa rodovia. Nós não conseguimos entender qual a necessidade real, qual o impacto ambiental que poderia causar o reasfaltamento de uma rodovia que já foi asfaltada. Seria uma operação tapa-buraco, vamos dizer assim, porque era uma rodovia asfaltada; acabou o asfalto, ou parte dele, porque há um pedaço com asfalto, um pedaço sem asfalto. Seria a complementação do asfalto novamente. E não há impacto ambiental para isso, pelo menos no que a gente entende. Não como profissional do meio ambiente, mas como morador da região, nós entendemos que não há impacto ambiental para refazer o asfalto da BR.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Se vocês puderem voltar lá naquele eslaide da minha apresentação que mostra o histórico, eu agradeço. Acho que é o segundo eslaide.

Mais dois pra cima... Isso.

Bom, Senador, respondendo à sua pergunta: a rodovia foi realmente pavimentada na década de 70 e, por uma ausência de manutenção e por degradação, ela deixou de existir, principalmente nesse Trecho do Meio. E o Ibama, enquanto órgão executor da política nacional de meio ambiente... Nós estamos lá para fazer a legislação ser seguida, para executá-la. Então, a política foi publicada em 1981, e a resolução do Conama em 1997; somente em 2005, o empreendedor abriu um processo de licenciamento. Então, a gente está, desde a década de 70 até 2005, sem qualquer controle ambiental na região.

E o diagnóstico apresentado nos estudos é de que não havia trafegabilidade, não havia rodovia; havia trechos sem qualquer manutenção, em que sequer se passava um único carro. Então, à época, a tomada de decisão foi: qual é o atual cenário da BR-319 no Trecho do Meio, do 250 ao 655? É que não há estrada. Quando não há estrada, o que é necessário fazer? Implantar e pavimentar uma estrada. Qual é o rito para se implantar e pavimentar uma estrada no coração da Amazônia, com extensão superior a de 200km e que passe em mais de dois Estados? De acordo com a legislação, o rito a ser seguido é EIA/RIMA.

Então, não é um capricho, não é um desejo do Ibama; nós simplesmente estamos seguindo o que está posto na legislação.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Drª Larissa, eu conheço bem a região e essa estrada nunca deixou de existir. Tanto é que nós fizemos uma travessia oficial com a Comissão de Infraestrutura exatamente para mostrar que a estrada existia. E nós fizemos essa viagem com os técnicos do Ibama, do DNIT, técnicos do Senado, a TV Senado; filmamos, mostramos aqui, para dizer que nunca houve a paralisação dessa BR. A própria Embratel fazia o transporte de pessoas na região para dar manutenção na rede da Embratel.

Não havia trafegabilidade na época da chuva, como não houve este ano, durante 30 dias, talvez menos; houve interrupção da trafegabilidade. Mas, fora isso, todo o tempo a estrada existiu. Então, nós estamos entendendo, de fato, que há um preconceito contra a BR-319.

Há um trabalho que já foi feito, já foram gastos mais de R$100 milhões em estudos ambientais pelo DNIT para tentar liberar, para conseguir essa liberação de asfaltamento. Entendo que há uma falta de vontade nisso ou uma vontade grande de não deixar asfaltar essa BR-319 por questões ambientais que nós não sabemos. Nós gostaríamos de saber. É esse o ponto. Volto a dizer: nenhum impacto ambiental pode acontecer com o asfaltamento da BR-319 no trecho do "meião", até porque é uma região totalmente alagada - aliás, é preciso subir o greide para poder fazer com que não haja o alagamento durante o ano. Então, de fato, é uma luta que estamos travando junto ao DNIT, junto aos órgãos do Governo, e um órgão do Governo quer fazer a BR, outro órgão do Governo não quer fazer a BR. Há uma falta de vontade política, talvez, porque quando se consegue cumprir uma determinação do Ibama, vem outra determinação dizendo que aquela não serve, pedindo para fazer outro trabalho. Essa questão da Funai é a mais recente. Antigamente não precisava da Funai, até porque não passa por nenhuma reserva indígena, e agora tem que se fazer o impacto com relação à Funai.

Nós não conseguimos entender isso, Drª Larissa, porque a estrada nunca deixou de existir, em nenhum momento, e, para fazer o reasfaltamento, não há necessidade de desmatar uma árvore sequer, nada. Não há essa necessidade. Essa é a nossa preocupação e nosso não entendimento com relação a essa força do Meio Ambiente de não querer deixar as coisas acontecerem no Brasil, principalmente com relação à nossa BR-319.

Consulto a Senadora Vanessa... Passo a palavra para a Senadora Vanessa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Sr. Presidente, antes de iniciar aqui os questionamentos, lamentavelmente, estamos só nós dois aqui na audiência pública e o representante da Funai, que seria a principal figura... Seria não, a Funai é a principal figura desta audiência pública, porque se hoje nós não temos uma conclusão, uma definição conclusiva sobre os estudos de impacto ambiental, é por conta não de uma complementação solicitada por parte dos estudos gerais.

Acho que a Drª Larissa, que aqui representa o Ibama, já mostrou detalhadamente, de forma cronológica, esses problemas que estamos vivenciando, que se acirram - não iniciam, mas se acirram - a partir do ano de 2005, quando o Ministério dos Transportes decidiu pela recuperação da BR, e o Ibama passou, então, a partir dali, a fazer uma série de exigências. O problema todo foi centrado nessa questão que V. Exª levanta e polemiza com a Drª Larissa, que é o fato de que a BR foi considerada não pavimentada, o que não é verdade, não é? Mas eu não quero - parece que chegou a Funai - debater aqui essa questão, voltar, porque, lamentavelmente, isso é fato que foi superado e nós, infelizmente, Senador Acir, perdemos. Nós perdemos porque, de forma lamentável, o Governo e os institutos e os órgãos ambientais consideraram essa BR como uma BR não feita, uma BR completamente destruída. E não é verdade. Quem anda lá sabe que isso não é verdade, Drª Larissa. Lamentavelmente nós perdemos, mas isso foi lá atrás. Uma década, mais de uma década se passou. Já teria dado tempo suficiente para atender todos os requisitos da legislação ambiental brasileira, mais do que suficiente para refazer todos os estudos de impacto, absolutamente tudo.

Nós temos hoje mais de 26 unidades de conservação no entorno da BR, e aqui foi mostrado, o que foi feito exatamente para a proteção, porque nenhum de nós aqui temos o objetivo de que a BR se transforme em uma espinha de peixe. Para quem nos ouve e não é da área ambiental eu digo que aprendi o que é espinha de peixe: é quando você abre uma via e, através dela, o desmatamento ocorre como se fosse um espinhaço de peixe, ou seja, cerca e vai andando. Não é isso que nós queremos. Então, todos os cuidados foram tomados.

Por fim, Senador Gurgacz, o que nos restou? E eu digo que isso é desde o ano de 2015, 2016, 2017, 2018, em que esteve aqui, na época, o Presidente do DNIT, que hoje, Senador Acir, é o Ministro dos Transportes, e, aliás, vive no Amazonas. Ele vive no Amazonas. Toda semana ele está no Amazonas, prometendo e anunciando obras. Em vez de prometer e anunciar obras, ele deveria entregar obras já prometidas e já anunciadas, no caso, essa, porque quem encomendou o estudo ambiental foi o DNIT.

Então, quem tem que nos responder juntamente com a Funai é o DNIT, porque, por fim, o que foi solicitado? Que fosse feito um estudo sobre o impacto nas terras indígenas. Esse foi o último pedido solicitado. Mas isso já tem três anos. Por isso perguntei, nessa polêmica do período de estiagem, período de seca, por que não foi feito no ano passado e por que não foi feito no ano retrasado?

Nós vamos olhar as notas taquigráficas de uma audiência em que esteve, repito, o hoje Ministro dos Transportes, à época, Presidente do DNIT, quando ele nos garantiu, Senador Acir, que até o final de 2017... Primeiro eles prometeram até o

final de 2016. Aí foi para meados de 2017 e, depois, final de 2017, não só a conclusão, mas a aprovação desse tal estudo sobre o impacto em relação às terras indígenas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Antes disso esteve conosco o Gen. Fraxe.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Sim, Fraxe, que era o anterior, Presidente do DNIT. E a mesma coisa...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Antes do Dr. Valter ainda.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - E o debate era o mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A conversa era a mesma.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - A mesma, esse estudo sobre o impacto indígena.

Então eu não quero nem mais discutir se é necessário ou não. Eu quero discutir aqui, o que nós temos que focar, Dr. Charles, por que não foi feito e por que não foi entregue, porque foi garantido aqui nesta mesma sala. Repito: o último, não quero nem chegar no doutor, no Gen. Fraxe, que foi o Presidente anterior do DNIT, mas vamos chegar ao Ministro Valter, que hoje é Ministro e, à época, era Presidente do DNIT, aliás, uma pessoa muito solícita sempre conosco; mas, em determinados momentos, não basta ser solícito, é preciso mostrar na prática.

Eu sou daquelas que acham que vale muito mais uma ação, um ato do que um discurso - muito mais do que um discurso! A gente sempre teve nele, no Dr. Valter, no Ministro Valter hoje, um grande parceiro, mas hoje o Ministro Valter está sendo chamado a nos mostrar os resultados e nos explicar por que tanto tempo se passou, e nós, pelo que eu vejo aqui, estamos na mesma situação.

Então, eu não quero aqui discutir se são necessários, se não são necessários tantos estudos. Vamos fazer os estudos. Mas por que não se concluem esses estudos? Este é que é o problema.

Então, nós nos centramos aí, nesse estudo sobre o impacto, nas áreas indígenas, porque foram definidas três etnias, três áreas indígenas demarcadas, cujos estudos já foram solicitados há mais de três anos. E por que até agora não foram concluídos? Então, essa é a questão que nós queremos debater aqui.

Lamentavelmente, nós estamos diante de um debate em que nós perdemos. Nós fomos obrigados a aceitar, como se essa BR nunca tivesse existido. É um fantasma, a BR nunca existiu. Já pensou num negócio desse? Já pensou num negócio que existia, que era pavimentado, e se considera inexistente?

Mas tudo bem, o que eu quero dizer é que, de 2005 para cá, são quantos anos?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - São 13 anos - 13, 13, 13 anos!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas a senhora sabe qual é a conclusão disso tudo, Senadora? O fato é que o Ibama cumpre a lei, isso é inegável. A culpa é nossa. Vamos mudar a lei?

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Não precisa mudar a lei.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vamos tornar o licenciamento ambiental menos rígido...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Não, não, não precisa.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - ... e menos complicado?

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu até acho que não é... Eu não quero nem, Senador Acir,...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não, não há alternativa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu sei.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não temos alternativa aqui.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Mas veja V. Exª...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vamos propor uma mudança de lei para que a gente possa ter as obras de infraestrutura necessárias para o País. O País está parado, não há investimento em infraestrutura no País, por conta de falta de licenciamento ambiental.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu acho que, nesse caso, nós não precisamos nem mudar a lei do ponto de vista do seu conteúdo, porque eu acho que a gente também não pode misturar muito os debates. O que nós precisamos fazer talvez seja estabelecer prazos, isso, sim - estabelecer prazos!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A culpa é nossa, infelizmente a culpa é do Congresso.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Estabelecer prazos, prazos - eu acho que é isso-, prazos!

E eu adotaria outra. Eu acho que, além de estabelecer prazos, nós temos que tomar outras atitudes, porque a gente precisa ser recíproco na forma do tratamento. Eu sempre gostei muito da forma como o Presidente Lula desenvolvia a sua política externa: com reciprocidade. Eu acho que tudo é reciprocidade. Se há reciprocidade por parte de outros países, vamos lá! Agora, nós não podemos mais continuar dessa forma.

Eu tenho sido aqui, e o Senador Acir sabe... Ele mesmo é Relator de um projeto de lei - e nós temos emperrado até na tramitação e votação do próprio projeto de lei - sobre a simplificação na área ambiental. Porque nós temos tido sempre total cuidado - e devemos ter sempre -, porque a Amazônia é nossa, é a nossa principal riqueza. Nós não queremos uma BR que seja um fator de destruição ambiental da nossa região; pelo contrário, nós queremos uma BR que nos ajude no desenvolvimento econômico, no desenvolvimento social da região, com responsabilidade ambiental. É isso que nós queremos - é isso que nós queremos! Agora, nós não podemos continuar sendo tratados da forma como nós estamos sendo tratados, com total descaso, com total desrespeito.

E os senhores e as senhoras sabem que paira sobre essa BR a tal da teoria da conspiração. Por que uma BR demora tanto tempo para ser asfaltada? Porque existem forças externas que não concordam com que ela seja asfaltada, porque querem manter uma parcela importante da população na região isolada, completamente isolada, como se isso fosse correto, tanto do ponto de vista econômico como ambiental. E não é, nem do ponto de vista econômico, nem social e muito menos do ponto de vista ambiental, porque defender a preservação, a conservação ambiental não é defender que não se mexa, que não se toque. Nós não estamos a defender um santuário, o que nós estamos a defender é uma área onde existem pessoas, onde existem cidades, onde existe produção. Agora, trata-se de defender com a responsabilidade ambiental que todos devemos ter. Então, era isso.

Eu lamento, Dr. Charles, que o senhor não tenha cumprido neste momento... Eu não quero colocar a culpa no senhor, assim como não quero falar da Drª Larissa, mas os senhores não estão correspondendo às nossas expectativas. As nossas expectativas eram no sentido de que os senhores chegassem aqui e dissessem "Olhem, de fato, esse é o último estudo solicitado, que é a única questão que falta para a liberação da recuperação total da BR-319, que é a conclusão do estudo sobre o impacto em terras indígenas." Então, os senhores não trouxeram as informações que nós estávamos aguardando, que estamos aguardando ainda.

Então, Senador, vamos continuar o debate com a participação da Funai, mas, antes, quero anunciar... E vou anunciar não apenas... E sei que vou contar com o seu apoio, sei que vou contar com o seu apoio. Se V. Exª apoiar, nós faremos isso juntos daqui para frente. Já estamos elaborando, agora, e até o final da reunião nós apresentaremos um requerimento... Aliás, um não, mas três requerimentos de convocação: do Ministro da Justiça, do Ministro do Meio Ambiente e do Ministro dos Transportes, para que venham a esta Comissão. Isso porque o nosso requerimento para esta audiência pública é antigo. O Senador Eduardo Braga, Presidente da Comissão, sugeriu, e nós acatamos a sugestão, que fizéssemos outro requerimento convidando os titulares desses ministérios, convidando. Fizemos. Fizemos outro requerimento e estamos pacientemente aguardando - olhem aqui a representação.

Então, eu vou apresentar a V. Exª - creio que podemos fazer isso juntos no dia de hoje - três requerimentos de convocação, dos quais não vou abrir mão. Vamos votá-los na Comissão. Podemos até ser derrotados, mas vamos votá-los, porque ninguém pode ser tratado com tamanho descaso, como o povo dos nossos Estados vem sendo tratado, Senador Acir. As pessoas que vivem em Rondônia, que vivem em Roraima e que vivem no Amazonas não podem ser tratadas dessa forma, isso é inadmissível! Isso é inaceitável! O que está acontecendo é inaceitável!

Erros, aconteceram muitos, de ambas as partes, mas já tivemos tempo mais do que suficiente para resolver todos eles. Depois, eu pergunto, inclusive... Aliás, pergunto não, eu digo aos senhores: muitas vezes, as pessoas que atuam no meio ambiente, diretamente, não são aquelas que mais se preocupam. E eu repito: todos temos preocupação como meio ambiente, mas, quando aparece um projeto de lei que tramita tipo *fast track*, aquele licenciamento ambiental, aí correm da sala para a cozinha preocupados. Encontram alguns aqui, inclusive na minha pessoa, defensores, mas fica difícil a gente defender, continuar defendendo, que se mantenha tudo como está se nem o que está a gente vê ser, na prática, cumprido. É que não há nada na lei, nada, que diga que um estudo de impacto sobre comunidades indígenas, sobre áreas indígenas, deva durar mais de três ou quatro anos. Nada, não há nada que diga isso! Está certo, Senador Acir?

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

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Então, antes da participação do próximo, eu só queria saber se V. Exª assina junto, se faremos juntos esses requerimentos.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vamos fazê-lo.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Vamos. Perfeito.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu convido, antes de passar a palavra para a senhora, o Dr. Rodrigo Paranhos, da Funai, para compor a Mesa, antes tarde do que nunca.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Aqui a gente cumpre o horário, Dr. Rodrigo.

Fique à vontade.

Passo a palavra à Drª Larissa, que gostaria de fazer uma colocação com relação ao que nós falamos.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Como o processo de licenciamento ambiental e o Ibama foram citados nas falas dos senhores, eu acho que cabe aqui a mim, como representante do instituto, fazer algumas colocações.

Primeiramente, Senador, não há qualquer paixão, vaidade ou apego com relação a processo A, B ou C, seja ele na foz do Amazonas, seja ele na BR-319, seja ele no coração do Sertão do Semiárido. A nossa análise é estritamente técnica. Então, nós primamos pelo rigor técnico.

O estudo de impacto ambiental foi aceito e analisado uma única vez pela equipe do Ibama. Dentro do tempo estabelecido pela legislação ambiental, nós cumprimos o rito e ele foi declarado insuficiente, isso em 2008. Até hoje, nós não recepcionamos outro estudo para aferir os eventuais impactos da rodovia. Nós não temos como discutir ou debater impactos ambientais sem um estudo de impacto ambiental. Então, o estudo é a peça principal para que essa discussão tenha propósito.

Mais um fator que eu gostaria de destacar: o instituto está em dia com todas as licenças ambientais definidas como prioritárias pelo Governo. Eu tenho salas de situação quinzenais com Casa Civil e representantes de todos os ministérios interessados para fazer o acompanhamento do licenciamento ambiental dos projetos considerados prioritários, e nossas licenças estão em dia.

Quando se citam Região Amazônica ou Região Norte, eu gosto de dar alguns exemplos. Nós temos lá autorizada e licenciada, operando no Pará, a maior mineração do mundo, que é a S11D; temos a MRN, que fica dentro de Saracá-Taquera, que está autorizada, licenciada e operando; temos as hidrovias; temos térmicas. Então, nós temos diversas licenças ambientais expedidas para a Região Norte.

Não há preferência, não há paixão, não há apego. Eu repito novamente: se há algum atraso em virtude da área ambiental, eu desconheço. Nós estamos em dia com as nossas licenças. Não há atraso. Nós temos seguido a legislação ambiental, ainda que com muita dificuldade.

São 2.500 processos de licenciamento ambiental; 140 analistas na sede para 2.500 processos de licenciamento ambiental. Esse número deve se agravar...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Doutora, permita-me. Veja, nós não estamos aqui... Acho que deixamos claro: nós estamos aqui questionando um licenciamento, um estudo de impacto sobre influência nas terras indígenas. A senhora tem informações sobre isso?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Eu vou deixar a palavra com o representante da Funai, porque ele domina o rito do estudo do componente indígena com muito mais propriedade do que eu.

Senador, quando se fala em nova legislação - eu sei que o Senador tem duas frentes, dois textos tramitando nas duas Casas -, nós somos entusiastas do licenciamento ambiental. Assim como a Senadora Vanessa colocou, o intuito do licenciamento não é impedir nada; é fazer com que ele seja implantado e opere de maneira sustentável. É para isso que nós temos uma Diretoria e é para isso que o Ibama está à frente desses processos.

Então, fica aqui, por último, o meu apelo. Eu tenho conhecimento de ambos os textos que o senhor tem à frente das duas Casas, e não há, nesses textos, nenhum artigo que vá facilitar ou deixar mais célere o processo da 319. Não é impondo tempos na legislação ou impondo ritos diferenciados que a gente vai conseguir com que esse processo ocorra num tempo plausível, do agrado dos senhores.

Então, não é uma simples mudança na legislação que vai fazer com que o licenciamento "a" ou "b" ocorra mais rápido.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. *Fora do microfone*.) - É mais profundo.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Eu acredito que sim. Acredito que seja mais profundo.

Nós temos a legislação posta, que é rígida, e nós temos atendido. Os projetos de lei que tramitam não trazem ganho. Não adianta você colocar no papel que a Funai tem que analisar um componente indígena em 15 dias, porque, com três analistas disponíveis, ela não vai conseguir fazer.

Até janeiro de 2019, mais de 30% dos analistas do Ibama estarão aposentados. Nós já temos 1.600 cargos vagos. Então, o instituto está colapsando por ausência de recursos humanos. E eu não sei até quando nós conseguiremos dar a resposta que o Governo espera, por ausência de recursos humanos. O que nós podemos fazer para facilitar procedimentos e dar maior celeridade, nós estamos trabalhando internamente para que ocorra; mas, sem gente para combater o desmatamento da Amazônia, coibir novas espinhas de peixes, como foi o caso da BR-163... A equipe da fiscalização sofre do mesmo problema que a equipe do licenciamento: ausência de pessoal.

Então, fica aqui o meu apelo aos senhores. Nós temos um pedido de concurso público em análise pelo Ministério do Planejamento. E eu faço o apelo aos senhores: tendo em vista todo cuidado que têm com a área ambiental, que falem com o Ministro, falem com a Casa Civil, para que a gente tenha esse concurso autorizado.

Obrigada.

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

Dr. Charles Magno Nogueira com a palavra.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Respondendo aqui à Senadora Vanessa e ao Senador Acir: com relação aos estudos indígenas, foi nos passado que houve o aceite pela Funai. Esses estudos já foram aceitos. Porém, depende também do aceite das comunidades indígenas. E, em cima disso aí, em cima do rito do processo, é preciso uma ação da Funai para estar juntamente a essas comunidades indígenas para que o processo continue. Perfeito?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Mas, se essa rodovia não passa por uma área indígena, por que a preocupação da Funai?

Dr. Rodrigo, com a palavra para nos responder.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Primeiramente, quero pedir escusas pelo atraso. Infelizmente, a gente está com pouca gente, então acaba que os índios chegam e a gente tem que dar uma prioridade para o nosso público alvo, mesmo sabendo que vocês também merecem todo nosso apreço e deferência.

A Funai não é um órgão licenciador; é um órgão interveniente. Então, como órgão interveniente, nos cabe fazer o amortecimento entre o empreendimento e os índios. E esse papel acaba sendo importante, porque - vários empreendedores têm colocado isto claramente para a Funai -, quando ela não cumpre esse papel, alguém cumpre, e acaba sendo um incêndio em que a Funai acaba tendo que entrar para corrigir, atrasando muito mais os procedimentos.

Então, o papel da Funai ao ser interveniente, qualificar os estudos de impacto e fazer a intermediação de apresentação para os índios acaba sendo um processo de aceleração, por mais que isso pareça um atraso. Temos de ter claro que, inicialmente,

esses estudos indicavam onze terras indígenas e agora são feitos para três terras indígenas. E, para essas terras indígenas para que estão sendo feitos, a proposta de apresentação para elas estava prevista agora, para o mês de julho, respondendo à questão. Infelizmente, em função...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Quanto à proposta de apresentação para os povos indígenas, a Funai tem todo um procedimento de fazer consulta a eles, e essa consulta se dá através de um levantamento junto a eles sobre a melhor data, porque eles têm ciclos de produção, e muitas vezes nós não podemos impor a eles uma data que coincida, por exemplo, com a colheita, porque você estará justamente colocando insegurança alimentar para esses povos. E nós buscamos conversar com eles e tentamos construir essa data para julho. Infelizmente, com a queda da medida provisória que proporcionava o contrato de passagens, estamos tentando reorganizar isso, porque afetou todo o Poder Executivo, para conseguirmos providenciar toda a estrutura para o cumprimento.

E aí eu faço um aparte nisso: a Funai teve, a exemplo do Ibama, uma diminuição do quadro. Então, o nosso problema é garantir fluxo. A gente está tentando investimentos no sentido de racionalizar processos dentro da informatização do sistema, assim como o Ibama está fazendo. Agora, nós temos uma demanda de 7 mil processos para 30 pessoas, ou seja, é humanamente impossível a gente dar resposta no padrão de qualidade exigido para que possamos evitar qualquer dano para os povos indígenas, assim como evitar qualquer atraso no empreendimento, porque muitas vezes, quando a Funai não entra fazendo essa intermediação, há ocupação de canteiros. Em São Manoel, o custo diário de uma ocupação é em torno de 3,5 milhões - por dia. Então acaba sendo um trabalho necessário, até para a economicidade do empreendimento, a interveniência da Funai.

A gente tenta fazer isso com zelo, mas a gente precisa de uma estruturação do órgão, a fim de que a gente volte a fazer o papel histórico da Funai, que é intermediar e fazer essa diplomacia interna no Brasil com esses povos, que muitas vezes sequer têm contato com a sociedade ou contato recente. Não são todos, mas são muitos deles, principalmente no Norte - a Senadora tem ciência disso. A gente tem mais de 50 indicativos de povos isolados no Norte, povos que, por mais que tenham contato, têm contato recente. Entre os próprios ianomâmis, há ianomâmis que nunca tiveram contato com a sociedade. A Funai, ao fazer essa intermediação, está evitando tanto gerar problemas para os povos indígenas quanto para o próprio empreendimento. Nesse sentido, só um reforço ao que a Larissa colocou da necessidade de a gente ter um Estado mais eficiente em dar resposta.

A questão do prazo, Senador, fazendo um pequeno aparte: eu acho que ele acaba sendo um complicador. A gente teve casos, por exemplo, com os jurunas, em que um empreendedor forçou os jurunas a fazer a consulta durante a lavoura. E a lavoura era aquele momento de gerar comida para todo o ano. E, ao forçar isso, os índios reivindicaram na OIT o protocolo de consulta e retardaram o processo em dois anos. Então, com esse tipo de ação a gente acaba tendo um cuidado e, às vezes, ele demora meses, mas é mais em função do tempo do índio do que necessariamente do nosso tempo.

Respondendo tacitamente, a gente recebeu o estudo e aprovou, A empresa propôs em maio e a gente tentou protocolar agora em julho a apresentação com os indígenas, mas, em função da queda da medida provisória da compra de passagens, a gente está agora superando esse obstáculo que é tentar outro mecanismo de compra de passagens para deslocar a equipe e fazer cumprir essa consulta pública ainda nesse mês ou, no mais tardar, em agosto.

Esse papel de consulta pública, quando é exposto à comunidade, a comunidade muitas vezes o aceitas, outras vezes ela levanta outras questões que podem ser respondidas naquele momento ou podem exigir uma complementação. Feita essa complementação e atendidos todos os quesitos, a Funai remete ao Ibama justamente o posicionamento de que os índios foram consultados e aceitaram o estudo.

Então, nosso papel é muito mais nesse sentido de qualificar essa intermediação do que necessariamente tomar uma decisão.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas há uma previsão de quando...

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Estava previsto...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É efetivamente em agosto?

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Não, estava previsto para a este mês. A gente já estava consultando as comunidades, mas houve a edição de uma medida provisória em relação à compra de passagens que afetou todo o Executivo e, em 30 de junho, a gente ficou impedido de comprar passagens. A Funais demanda muito deslocamento em função do isolamento das comunidades.

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

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - E, daí, a gente está fazendo outros contratos, porque esse foi um problema que não afetou só à Funai, mas a todo o Executivo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A todo o Executivo?

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - A todo o Executivo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É a organização, o planejamento do Governo. O Governo está muito bem.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Senador, seria importante que o Dr. Rodrigo Paranhos pudesse fazer aqui uma apresentação da data que chegou para ele a solicitação, a data em que a Funai recebeu, a solicitação para realização desses estudos, porque, na realidade, até onde nós sabemos, foi a Funai, quando foi ouvida... Porque a Funai tem que ser ouvida e, como ele mesmo, o Dr. Rodrigo, disse, a Funai não é órgão licenciador, mas é órgão interveniente. Então, é óbvio que o Ibama, que é quem dirige, quem coordena os estudos de impacto ambiental, recebeu a demanda para que fosse ouvida a Funai, apresentou ao Dnit - na realidade apresentou ao Dnit - que parece que encaminhou à Funai e parece que uma empresa foi contratada.

Seria importante que tivéssemos essas datas. Isso é importante. A audiência pública é para isso: "a solicitação foi feita na data tal, de lá para cá foi feito isso etc." Até porque não adianta discutir agora o último problema que é essa medida provisória das passagens, pois, amanhã, será proibido, amanhã não terá mais gente, porque há um congelamento do servidor público, há uma emenda constitucional, fruto da PEC 95, que congela gastos públicos - é isso! Se não quer cortar da saúde ou da educação, vai cortar aqui, vai cortar do meio ambiente.

Daqui para frente, a tendência é o problema ficar cada vez pior. Mas vamos ver lá detrás o porquê de nós termos chegado a esse ponto de alcançar essa medida provisória, porque não era nem para ter alcançado a medida provisória, no meu simples entendimento.

Então, seria importante se o senhor pudesse colocar as datas aqui, Dr. Rodrigo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Dr. Rodrigo, com a palavra.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Obrigada, Senadora.

A Funai emitiu o termo de referência... Eu não vou saber dizer o mês exato aqui porque, na minha colinha, não tem esse dado preciso, mas emitiu em 2016; o Dnit entregou em 2017 o plano de trabalho, que foi aprovado pela Funai em novembro. Nós tivemos um contratempo em novembro em função da falta de pessoas. A gente tem sete mil processos e, em 2017, a gente trabalhou com dez pessoas durante o ano inteiro em função dos cortes de gastos. E, ainda assim, nós conseguimos aprovar o plano.

É importante também ter clareza de que, em cada etapa dessas, a gente precisa consultar os índios. Então, é feita uma qualificação, uma conferência, como vão às aldeias, de atestados médicos e vacinas, já que isso aumenta muito a incidência de mortes entre os indígenas e, por isso, há toda uma normativa a ser respeitada.

Então, depois dessa qualificação e das complementações feitas, a Funai fez a autorização. Foi contratado, em 2018, pelo Dnit, um consórcio, que ele já deve ter dito, que sugeriu a reunião em 5 de maio. Só que houve um problema na questão tanto da documentação de saúde, quanto dessas questões de deslocamento, como a gente comentou, e estava sendo proposto para ser realizado agora, justamente nesta semana ou na próxima.

Então, estava-se fazendo justamente as consultas com os povos indígenas para a realização dessa consulta agora, nesse momento.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não é fácil.

Drª Larissa e Dr. Charles, não existe uma portaria entre o Ministério do Meio Ambiente e o Dnit com relação à isenção de EIA/RIMA em rodovias já existentes, com a necessidade apenas de um licenciamento simples? Repito, onde as rodovias já existem. Existe essa portaria?

Se não me falha a memória, existe essa portaria. Não existe, Charles?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Senador, é uma portaria interministerial, MMA/MT.

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

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - E ela divide em três categorias as obras. A categoria em que a BR-319 se encontra - o trecho do meio - é a categoria A, que exige EIA/RIMA em licenciamento ordinário. Existe, sim, para duplicação de rodovias em trechos inferiores a 25km e outras obras de melhoria, o licenciamento não ordinário, que seria com emissão de licença de instalação direta. E existe, ainda, para as rodovias pavimentadas, uma série de ações que ficam autorizadas sem licenciamento.

O Dnit tem assinado com o Ibama 138 termos de compromisso para as rodovias pavimentadas que estão em operação. Então, o Dnit já tem autorização para fazer essas obras de manutenção nas rodovias pavimentadas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não é o caso da BR-319, que já foi pavimentada?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - E que, atualmente, não está pavimentada.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Posso?

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

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Eu acho que o que foi colocado aqui pelo Senador Acir é justamente a questão da interpretação de essa rodovia ser pavimentada ou não ser pavimentada, e, conforme foi colocado aqui pela Drª Larissa, não se enquadraria.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Essa portaria não abrange a BR-319, porque ela já foi pavimentada?

A história, com os documentos, mostra isso.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - No entendimento técnico do Dnit, a rodovia é pavimentada.

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

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - No PNV, o trecho do meio consta como não pavimentado.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Senador Acir, V. Exª me permite? Eu queria...

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

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM. Pela ordem.) - Eu queria...

Dr. Rodrigo, eu não fiquei satisfeita com as respostas. Eu acho que nós mereceríamos aqui informações mais detalhadas, não vindas de uma "colinha", lamentavelmente. Lamentavelmente, Dr. Rodrigo. Esta é uma audiência pública marcada já há bastante tempo. V. Sª sabia da nossa demanda, sabia das informações que nós gostaríamos de ter. Eu lamento muito que o Senado seja tratado desta forma.

Mas não tem problema, não, porque nós estamos entrando com um requerimento e estamos convocando os três Ministros para vir debater aqui este assunto, que é muito importante. Os senhores podem não tratar... Eu percebo que não estão tratando dele com a devida preocupação, que é a preocupação que rege não apenas os produtores, mas que rege todos aqueles que vivem na nossa região. Lamento mais uma vez. Mas eu não estou aqui para discutir com o senhor; eu vou querer discutir e debater com Ministro, o Ministro da Justiça, o Ministro dos Transportes e o Ministro do Meio Ambiente, porque nós percebemos, Senador Acir - e aqui a única condição que nós temos aqui é de perceber alguma coisa, porque nós não temos documento, nós não recebemos absolutamente nada -, é que há uma etapa final em andamento, dentro desse estudo de impacto nas comunidades indígenas, para que possa, então, o estudo ser concluído e encaminhado ao final para a conclusão, se libera ou não a BR para o asfaltamento.

Repito: não vou ficar nesta polêmica aqui. Lamento muito. Perdemos a batalha, mas não perdemos a guerra, porque essa BR será reasfaltada tal qual era no ano de 1976. Ela foi inaugurada exatamente em 1976. Então, dizer que não havia pavimentação na BR é algo escandaloso, mas eu não quero nem voltar lá mais atrás.

Então, Senador Acir, eu agradeço a V. Exª pela forma como dirigiu a nossa reunião e quero dizer que daqui para a frente vamos esperar a próxima audiência pública, que espero que aconteça em breve. Nós estaremos, a partir da semana que vem, em recesso parlamentar, de duas semanas somente, e na próxima, logo no início do mês de agosto, a gente poderá ter aqui, de fato, uma audiência pública para tratar das pendências, dos problemas da nossa BR-319.

Muito obrigado, Senador.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Pela ordem, Sr. Presidente.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu vou ter que ir à CAE, porque já começou lá, e nós temos votação de projeto importante.

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

Passo a palavra ao Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO. Pela ordem.) - Eu, ao cumprimentar V. Exª, as senhoras e os senhores convidados, as Srªs e os Srs. Senadores, queria só fazer uma ponderação aqui com a Senadora Vanessa sobre se essas convocações não podem ser transformadas em convites, porque é praxe das comissões transformá-las em convites. É praxe. Toda vez que entra uma convocação, a gente acaba transformando em convite.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Convite já houve. Esse era um convite. Olha as pessoas que estão aqui. Um convite aos Ministros...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - O convite não era aos Ministros, Senadora.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Não era aos Ministros.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Era aos titulares.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Não.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Era ao Ibama...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Era aos titulares, o que é pior ainda. Não vieram nem os titulares.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - ..., ao DNIT e à Funai. Era aos três órgãos.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Aos titulares.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Mas não era aos Ministros, não é?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não, não era aos Ministros. Era...

Eu também sugiro, Senadora Vanessa, que nós passemos a convidar os Ministros inicialmente, e, na sequência...

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PCdoB - AM) - Eu não retiro meu requerimento. Se V. Exª quiser fazer outro convite convidando, V. Exª faça. Eu não retiro o meu requerimento de convocação, porque eu acho que nós temos sido tratados de forma completamente desrespeitosa, e eu sei que isso não é atitude de um servidor público. Não é possível que aqui não esteja o Presidente do Ibama, que aqui não esteja pelo menos o Presidente do DNIT. Não é possível que não tenhamos aqui... Já digo: o meu requerimento é antigo, o próprio Presidente da Comissão pediu que refizéssemos o requerimento convidando os titulares. E olha quem nós temos aqui.

Então, se os senhores quiserem fazer um outro requerimento, derrotar o meu e convidar os Ministros, não há problema nenhum. O meu, eu não retiro de convocação.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Eu poderia usar um tempo?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Fique à vontade, Senador.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Eu peço desculpa, eu cheguei atrasado porque eu estava numa audiência no Ministério da Fazenda.

Eu vi agora o Diretor do DNIT dizendo que a BR consta, Presidente Senador Acir, como asfaltada. É porque ela já foi asfaltada, ela não está é recuperada, restaurada, Senador Flexa Ribeiro. A BR-319 já foi totalmente asfaltada na década de 70. Eu fui de carro, de Fiat Uno, de Porto Velho a Manaus em 1981. Em 1981, Presidente Acir, eu fui de carro, de Fiat Uno, de Porto Velho a Manaus, e a BR estava começando a se deteriorar em alguns trechos, mas ela era toda asfaltada. Por

isso que consta nos relatórios do DNIT, no Ministério dos Transportes, como uma BR asfaltada. Então, ela foi asfaltada, o que não foi é conservada.

Esse negócio que não pode agora licenciar uma rodovia que já foi toda asfaltada no passado, porque vai comprometer o meio ambiente e coisa, eu acho um absurdo, é a interligação de dois Estados, e de dois Estados com capitais distantes, a 800km de distância. Se eu não puder fazer uma travessia para um Estado que preserva 97% das suas florestas...

O Estado do Amazonas preserva 97% das suas florestas. Inclusive, no contexto Estado nacional, é onde a gente fica com mais de 50% de floresta no Brasil. E na Amazônia Legal, que são nove Estados, chega a 83% de floresta preservada na Amazônia Legal, que são dois terços do território nacional - dois terços do território nacional. Enquanto há outros países lá fora que se desenvolveram à custa da devastação ambiental, o Brasil fica segurando e precisa segurar... Eu defendo até o desmatamento zero, mas que a gente possa, pelo menos, ter o direito de ir e vir, de nos comunicar entre os Estados. É isso que nós estamos pedindo, não estamos pedindo mais nada do que isso: nos comunicar. Rondônia, o resto do Brasil, o Acre, possam - os familiares, há pessoas que têm parente em Manaus, do Amazonas e têm parentes em Rondônia - visitar, que possam transitar naquela BR, naquela rodovia. A gente não está pedindo muita coisa.

E a preservação ambiental vai continuar. Vai dizer: "A BR... Ela já foi e está passando. Se tivesse que o Estado do Amazonas ser devastado por causa da BR-319, já tinha acontecido. Já passou. A fase do desmatamento, da devastação ambiental no Brasil já passou. Hoje já existe uma consciência ambiental. Eu tiro lá pelo nosso Estado, eu tenho perguntado para plateia 400, 500 produtores rurais: Quem de vocês aí quer desmatar? Ninguém quer. Por isso eu defendo o desmatamento zero.

Já entrei com dois projetos aqui no Senado, o primeiro foi incorporado, parte dele, no novo Código Florestal, e agora há outro, com a relatoria do Senador Jorge Viana, desmatamento líquido zero. Para você autorizar um desmatamento de 100, 200 hectares, tem que compensar de outra forma, ou com reflorestamento ou com criação de novas reservas. Então, desmatamento líquido zero na Amazônia.

Agora, não poder conservar uma estrada, aí já é demais.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

Temos aqui algumas questões enviadas pela população. Eu passo a fazer a leitura.

O Gérson Pereira, de Goiás, parabeniza a Senadora Vanessa Grazziotin por defender a existência da BR 319 e buscar melhorias para essa estrada.

> *Isso ajudará todos os carreteiros que trafegam por esse caminho. Oriento a Srª Larissa Carolina que primeiro visite a BR-319, pois sou carreteiro há 43 anos e dirijo sempre por essa estrada, por isso afirmo que ela existe, sim..*

O André Marsilio, do Amazonas, diz o seguinte:

> *Associação dos amigos e defensores da BR-319. A Funai não inicia os estudos de componentes indígenas, e eles precisam imediatamente atender esse ponto para enfim acabar essa novela. As unidades de conservação estão sucateadas, o próprio Ibama não está fazendo sua parte.*

E o Laércio Faeda, do Acre, diz o seguinte:

> *Parece brincadeira! R$100 milhões para o Ibama fazer estudos de uma obra que já foi autorizada e executada pelos militares na década de 70. Fica claro que Ibama e Funai só servem para consumir dinheiro da Nação e trabalhar a favor de ONGs e contra interesses brasileiros. [Esses órgãos] devem ser extintos e os indígenas integrados à sociedade!*

Essas são colocações de algumas pessoas que enviaram as suas perguntas e colocações através do portal e-Cidadania, do Senado.

Senador Flexa Ribeiro com a palavra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz, Srs. Senadores, Srs. convidados a essa audiência, eu pedi para me pronunciar em solidariedade aos Senadores do Amazonas e de Rondônia, pela novela que se tornou a BR-319.

Não assisti as explicações da Drª Larissa, nem do Dr. Rodrigues e do Dr. Charles, mas tudo que eles possam ter falado não justifica o fato de não terem dado a licença para asfaltar aquela rodovia.

Como disseram os Senadores dos dois Estados, aquela rodovia está aberta há décadas, já foi pavimentada. Ela se estragou toda, o trabalho tem que ser refeito. Eu não entendo qual é a dificuldade de haver o licenciamento para que ocorra esse asfaltamento.

Aproveitando, Dr. Rodrigo, no meu Estado há uma rodovia que também está parada, não se asfalta, o trabalho não avança em função da Funai não autorizar.

Em Roraima, o Senador Jucá estava falando comigo que o linhão que leva energia para Boa Vista não pode ser executado, porque a Funai também não autoriza que passe paralelamente a uma rodovia já asfaltada.

Então, eu não entendo, Dr. Rodrigo. Todos nós, brasileiros, temos o maior respeito pelos nossos irmãos indígenas, todos nós, mas eu acho que a Funai usa os indígenas, no mal sentido, para fazer valer a vontade da direção.

Lá mais adiante, há algum tempo, existe um conflito no meu Estado, no Município de São Félix do Xingu.

Em São Félix do Xingu, havia, Senador Acir, um assentamento do Incra. A Funai veio e colocou uma reserva indígena em cima do assentamento do Incra.

Lutamos aqui para que o Presidente Lula não homologasse. Comprometeu-se a não homologar. Ao final, no Dia do Índio não sei de que ano, ele homologou. Está lá o conflito. Três mil famílias para serem retiradas ou desintrusadas, conforme o termo que eles utilizam, e que não saem de lá de jeito nenhum.

Eu participei, Dr. Rodrigo, de uma negociação entre índios e não índios. A reserva tem 750 mil hectares. O senhor sabe quantos índios há lá? Diga-me, por favor.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO (*Fora do microfone*.) - Não sei.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Apyterewa.

Não sabe? Deveria saber.

Cento e quarenta e um índios. Cento e quarenta e um índios para 750 mil hectares.

Os índios e os não índios aceitavam. Os não índios ficavam com 200 mil hectares, o que resolveria o problema deles onde eles estavam assentados, e os índios, com 550 mil hectares.

Os não índios aceitaram, os índios aceitaram, e a Funai não deixou fazer o acordo. Estão lá. Estão lá até hoje. Isso tem dez anos. Estão lá até hoje Polícia Federal, Exército - até o Exército já foi para lá -, Força Nacional, tudo, para tirar as pessoas de lá, e não tiram. Não tiram, por um motivo: porque o Governo brasileiro não quer indenizá-los na forma como lhes é devida.

Então, eu temo, Dr. Rodrigo, que haja um conflito, com perdas de vidas desnecessárias, por um - eu diria - capricho da Funai.

Lá havia um gerente da Funai, lá em São Félix do Xingu, chamado de Benigno. Eu dizia a ele, em todas as reuniões que tivemos, que ele era maligno e que não tinha nada de benigno, porque ia buscar índio no Mato Grosso, para levar para lá, para a área de apyterewa, para poder justificar que havia índio naquela área.

E aí é o mesmo caso: vocês deixam de asfaltar trechos de estradas importantes para os Estados brasileiros. Não pode ser feita a energia lá para Boa Vista, porque não pode passar em terra...

Eu não conheço o assunto de Boa Vista, mas acho que os próprios índios já não têm problema de passar. O problema é a Funai novamente.

E, Drª Larissa, nós já tivemos aqui uma reunião sobre a questão das pesquisas de petróleo na costa do Pará, ali. Lamentavelmente, até hoje o Ibama não deu a licença para pesquisar - não é para explorar petróleo, não, é para pesquisar.

E a senhora veio aqui e disse que, em 45 dias, estaria resolvido o assunto.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Como?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - O parecer da análise foi concluído no tempo acordado aqui com esta Casa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Sim, foi concluído.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Foi concluído, pedindo complementações. A gente não tem sequer base de atendimento à emergência. Num eventual vazamento, teria que sair um barco do Rio de Janeiro, para atender a uma emergência no Pará. E, do ponto de vista técnico, isso não foi razoável.

Há ainda os problemas transfronteiriços entre Brasil e outros países, para os quais ainda aguardamos respostas.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Está bom. Então, Drª Larissa, eu vou fazer um requerimento para, após o recesso, a gente voltar a tratar deste assunto para que a gente defina, de uma vez por todas, que possa fazer a pesquisa. Deus foi tão generoso com o Pará, nos deu um solo riquíssimo, um subsolo riquíssimo, um solo fértil, um subsolo com uma floresta magnífica. Não é possível que Ele não ponha petróleo lá no nosso Estado. Haverá sim. Temos que procurar.

Obrigado, Senador Acir.

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

Pois não, Dr. Rodrigo. Por favor, pode responder ao Senador Flexa.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Senador, obrigado pelas questões. Infelizmente, a minha parte não é a de reconhecimento de terra. Por isso, me falha o dado de Apyterewa. É tratado em outra parte. A minha parte é mais o licenciamento. Na parte de licenciamento, tentamos, na nossa gestão... Estou falando do ano passado para cá, porque passei a estar na Funai desde agosto. Antes estava no ICMBio. Inclusive, a pedido do Senador Raupp, intermediei a negociação lá naquela região da reserva do Rio Preto, em Rondônia. E eu tenho um histórico e uma tradição de tentar levar isso muito a sério. Quando cheguei à Funai, me deparei com a situação de a gente tentar dar celeridade aos processos, dando mais racionalidade e também economicidade no sentido de informatizá-los da melhor forma possível. O atual Presidente também soma esses esforços, só que eu estou desde agosto, e ele, desde julho. Então, a gente tem um passivo.

Em relação à linha de Tucuruí, conseguimos, no ano passado, dar continuidade a um processo que estava parado há dois anos. Então, houve um passivo de atrasos que são anteriores. Então, a gente está tentando, realmente, dar uma celeridade e apontar como a Funai pode responder com mais celeridade às demandas da sociedade brasileira. Nós de forma alguma queremos pautar a nossa gestão numa gestão equivocada ou que possa trazer danos.

Como falei mais cedo, muitas vezes, como nós não damos a licença e só intermediamos a apresentação para os indígenas, tentamos fazer isso de forma a não gerar um problema maior no futuro, como ocupações e pressões outras que possam causar um dano para o próprio empreendimento.

E, nesse sentido, a gente está aqui disposto a somar os esforços para que a gente melhore esses procedimentos. A gente tem clareza de que existem desafios, como o Senador Acir falou, desafios na parte da legislação, que precisam ser confrontados, mas a gente tem clareza de que esses desafios têm de ser confrontados com qualidade para que não se tornem um problema maior no futuro, porque, senão, a gente acaba tendo atrasos que são decorrentes de, talvez, uma falta de cuidado que a gente possa ter agora. A gente está disponível para tentar somar sempre todos os esforços, lembrando: como a gente faz essa interveniência, e há um direito difuso por trás disso, se a gente não fizer isso, muitos processos acabam paralisados, seja por questionamentos no Ministério Público, seja por questionamentos no próprio TCU. Então, é importante que a gente tenha essa clareza de que a Funai bem organizada e trabalhando bem é mais uma solução do que um problema para o processo de licenciamento.

Então, nesse sentido, encerro a minha resposta.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Só para informar, então, aos nossos internautas que a Drª Larissa conhece o trecho, já fez várias vezes a viagem de Porto Velho a Manaus, conhece a estrada e sabe que ela já foi asfaltada e que a estrada existe - não, Drª Larissa?

Também é importante colocar que não há nenhuma pendência, Senador Raupp, no Ibama com relação à BR-319. Os estudos que estão sendo feitos, são de responsabilidade do DNIT, e estão atrasados.

Então, Dr. Charles, o nosso pedido é para que concluam de novo esses estudos, para que vão para o Ibama e que o Ibama não dê mais pendência. É como o caso do Pará: resolveu-se no Ibama, mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - ... deu pendência. No caso da BR-319, há 13 anos acontece isso. Faz-se o estudo, manda-se para o Ibama, pendência; faz-se o estudo, manda-se para o Ibama, pendência. A gente não consegue avançar com relação a isso, não conseguimos avançar.

Eu volto a dizer: há um preconceito com relação à pavimentação dessa BR-319. É um preconceito. O Meio Ambiente não quer liberar o asfalto da BR-319. Quer deixar aquela população isolada do resto do País. "Então, Manaus e Porto Velho para nós não interessa, até porque está lá no canto, tem poucos Deputados, é uma região que não tem muitos eleitores. Nós

não temos que ter uma atenção especial para quem mora naquela região. São cidadezinhas pequenas com 5 mil pessoas, 10 mil pessoas, não há uma preocupação muito grande. Podemos deixá-los isolados. Não é essa a preocupação nossa."

Dr. Charles, eu gostaria de ver esses estudos realmente conclusos. Há de fato como consultar alguém aqui da sua assessoria para saber, de fato, qual é o tempo em que nós podemos imaginar que estariam conclusos esses estudos para encaminhar para o Ibama fazer a sua análise?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Olha, Senador, como foi colocado aqui, o próprio representante da Funai também colocou, foi apresentado o plano de trabalho lá do componente indígena para Funai, e agora nesse momento está dependendo dessa visita da Funai às comunidades, indígenas, porque eles também precisam aprovar isso. E, como ele colocou aqui, há uma restrição orçamentária e ele está com essa dificuldade. Então, esse processo só avança após essa ida da Funai junto às comunidades indígenas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - O Pedral do Lourenço está em obras, Senador Flexa? Está resolvida a questão?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É uma boa lembrança, Senador Acir.

Estão tratando da licença ambiental há dois anos; há dois anos estão tirando a licença ambiental. Não sei quando é que essa licença vai sair, lamentavelmente.

O Governo brasileiro gastou R$1,5 milhão para concluir as eclusas de Tucuruí. Por várias vezes, eu fui à tribuna e disse ao Presidente à época, o Presidente Lula, que seria necessário fazer o derrocamento, porque senão a eclusa iria ficar sem nenhuma utilização. Por vários anos isso foi dito.

Não foi feito. Está lá R$1,5 bilhão jogado, parado, sem nenhuma utilização, porque não há navegação, não passa lá no Pedral do Lourenço. Agora, foi licitado o derrocamento, foi contratada a empresa e a empresa ficou com a obrigação de tirar a licença ambiental.

É interessante, Senador Acir, que, quando o Governo tem interesse em fazer a obra, quando o Governo quer que as coisas saiam, ele tira a licença ambiental, ele dá ordem ao Ibama, para o Ibama fazer as coisas que têm que ser feitas para o Brasil. Agora mesmo, ano passado, o Governo precisava desafetar o trecho do Parque Nacional do Jamanxim, Drª Larissa, onde passaria a Ferrogrão, onde já estava passando a Santarém-Cuiabá, dentro de um parque, dentro de um parque nacional que tinha que ter toda a reserva para entrar e sair, estava aberto pela Santarém-Cuiabá. E aí, como se precisava fazer o leilão da Ferrogrão, tinha que desafetar, para poder legalizar aquilo que estava feito sem licença. Foi rápida a desafetação do parque. Ele queria, fez.

Então, não quer fazer a BR-319. Pode ficar certo disso. O Governo não quer que se asfalte a BR-319, porque, se ele quisesse, ele colocava toda a sua força em cima dos órgãos inoperantes em relação ao Brasil e mandava fazer as coisas.

Nós não queremos nada que seja irregular; nós não queremos nada que vá afetar as... Agora, não tem sentido uma estrada que já tem tráfego...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Já teve?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Tráfego normal. Ainda tem tráfico. Qual é a dificuldade? Qual é a dificuldade que há de se asfaltar a Santarém-Cuiabá, também uma estrada aberta?

À época da Ministra Marina, para ela liberar o asfaltamento da Santarém-Cuiabá, o Ibama engessou as áreas da Santarém-Cuiabá, me parece que 10 ou 100km de cada lado. Não se pode fazer nada. Dá licença para asfaltar a estrada que já estava aberta há décadas, porque isso vem do tempo do governo militar. São essas coisas.

Eu acho que os Senadores, os Governadores deveriam ir ao Presidente e falar com o Presidente se o Governo tem interesse de que se atendam os dois Estados e se atenda o Brasil, e seja feito o licenciamento, porque no meu entendimento não há por que não fazer - não há por que não fazer!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Esse é o nosso entendimento também. É claro que nós queremos o licenciamento. Nós temos essa vontade de ver a BR-319 reasfaltada, com responsabilidade ambiental. Ninguém quer desmatamento, ninguém quer causar nenhum dano ambiental. Isso já está pacificado no Estado de Rondônia, no Estado do Amazonas, no Estado de Roraima também. Não há preocupação, não há vontade de querer promover o desmatamento. Muito pelo contrário, nós temos que ter a estrada para ter a fiscalização junto com o possível desmatamento ilegal. Sem a estrada, não há como fiscalizar.

Através da estrada, nós teremos a Polícia Rodoviária Federal, nós teremos o Ibama, o Ipaam e todos os órgãos ambientais presentes no meio da Selva Amazônica. Agora, sem estrada não dá, não há como ter a presença do Estado junto com a sociedade que ali vive, para que possa orientar e não deixar que nada ilegal aconteça com relação ao meio ambiente.

Então, não há uma preocupação nossa, Drª Larissa, de querer promover algo que venha contra a preservação das nossas florestas, das nossas reservas. Nós entendemos que, ao cuidar do ser humano que ali vive, nós vamos dar condições para que ele nos ajude a cuidar das nossas reservas, das nossas florestas. Aliás, é o homem do campo, o agricultor, que sabe muito bem da necessidade de cuidar das reservas, das florestas, das nascentes das águas. É o nosso agricultor que tem essa competência de cuidar de todo o nosso patrimônio ambiental brasileiro.

Então, fica aqui o nosso pedido ao Dr. Charles para que transmita ao DNIT essa nossa angústia para que aconteça o licenciamento e o reasfaltamento da BR-319 e outras tantas - mas hoje especificamente aqui estamos falando da BR-319 -, e também à Drª Larissa, e ao nosso representante da Funai, para que possam nos ajudar a ajudar o Brasil a se desenvolver. Ficou claro aqui para a Drª Larissa que não há nenhum preconceito com relação ao Ibama.

Talvez - é o que eu disse aqui antes de V. Exª chegar, Senador Flexa -, nós tenhamos que mudar alguma coisa na lei, porque o Ibama segue a lei, e está correto; a Funai também. Então, o que temos que fazer? Mudar a lei. Quem muda a lei somos nós. Há alguns projetos, um de minha autoria, criando o marco regulatório do licenciamento ambiental, que deixa claras as questões de licenciamento ambiental, com toda a responsabilidade ambiental. Não está tirando a responsabilidade ambiental, mas deixa claros os pontos para que possamos avançar no Brasil com relação às obras de infraestrutura brasileira.

Volto a dizer: a população, principalmente os nossos agricultores, estão investindo forte no aumento da produção agrícola brasileira, principalmente do Norte, que é a nova fronteira de expansão da produção; não pelo desmatamento, mas pelo aumento da produtividade nas áreas já transformadas há muito tempo. Agora, precisam acontecer as obras de infraestrutura. Temos várias obras em Rondônia, internas, obras que ligam Estados - de Rondônia ao Mato Grosso, Rondônia ao Amazonas, Rondônia ao Acre também - que precisam ser feitas, como a ferrovia para chegar até Porto Velho; no caso, também a rodovia e ferrovia que liga Santarém a Cuiabá, que é da maior importância para a Região Norte do País. É o novo arco de exportação, exatamente essa Região Norte, ligando a hidrovia do Madeira, ligando a ferrovia, chegando até Porto Velho para ligar a malha ferroviária brasileira. Então, fica aqui o nosso pedido ao DNIT, ao Ibama e à Funai para que deem celeridade a essa obra tão importante para todos nós.

Nós vamos, na sequência, analisar essa votação dos requerimentos. Temos um requerimento do Senador Flexa Ribeiro também. *(Pausa.)*

Nós estamos aguardando a chegada do nosso Presidente, Eduardo Braga, para que ele possa participar do debate. Se os senhores puderem aguardar, Drª Larissa, eu coloco em votação aqui um requerimento do Senador Flexa para que a gente possa aguardar o Senador Eduardo Braga, porque ele gostaria de fazer algumas colocações com relação à BR-319. Vou só fazer a leitura e já passo a palavra a V. Exªs para que possamos votar o requerimento de V. Exª, Senador Flexa Ribeiro.

Requerimento nº 28.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente.

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

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Só uma questão de ordem. O requerimento estava pautado na segunda parte da reunião de hoje...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Como é somente uma, só uma reunião...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu sugeriria, para evitar dúvidas, que o senhor suspendesse a audiência, mantendo os convidados aí; abrisse a segunda parte; aprovaríamos o requerimento e voltaríamos à audiência.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem. Atendendo à sugestão de V. Exª...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - O seguro morreu de velho.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Agradeço a sua colocação. É a experiência, a experiência de alguns anos de Senado. Agradeço a sua colocação. Então, nós vamos interromper a nossa audiência pública, aguardando o Senador Eduardo Braga, e passamos, então, à segunda parte da nossa audiência, para votação do Requerimento nº 28.

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 28, de 2018

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública destinada a debater a recente decisão do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (PPI) da Presidência da República de exigir da companhia Vale, como contrapartida à renovação das concessões da Ferrovia Vitória-Minas e da Estrada de Ferro Carajás, a construção de um trecho de 383 km da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) no estado de Mato Grosso, um investimento de R$ 4 bilhões.

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

Apesar de a Estrada de Ferro Carajás e da Ferrovia Vitória-Minas terem grande parte de seus trilhos nos Estados do Pará e do Espírito Santo, respectivamente, não temos informações de que a renovação das outorgas irá, de alguma forma, beneficiar diretamente esses Estados, razão pela qual entendemos fundamental discutir as condições estabelecidas à renovação.

O Estado do Pará propicia grandes riquezas à Nação, gerando energia e produzindo minérios. Entretanto, não recebe o devido retorno. No caso da energia, a tributação ocorre no destino. Na exploração da mineração, a exportação é isenta de tributos, sem que a devida compensação seja repassada ao Estado.

Não podemos admitir que os paraenses e capixabas sejam novamente preteridos. Ao menos parte dos vultosos recursos oriundos da renovação das outorgas deve ser, por questão de justiça, investida em prol do desenvolvimento e do bem-estar da população dos Estados do Pará e do Espírito Santo.

Nesse sentido, sugiro a participação dos convidados abaixo relacionados: Dr. Wellington Moreira Franco, Ministro de Minas e Energia; Ronaldo Fonseca, Ministro da Secretaria-Geral da Presidência; Valter Casimiro Silveira, Ministro dos Transportes; Simão Jatene, Governador do Pará; Paulo Hartung, Governador do Estado do Espírito Santo; Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário Especial da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI); Tarcísio Gomes de Freitas, Secretário de Coordenação de Projetos do PPI; e Fabio Schvartsman, Presidente da Vale S.A.

Em votação o requerimento.

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

Aprovado o requerimento.

Voltando, então, à nossa audiência pública, passo a palavra ao nosso Presidente, Senador Eduardo Braga, para fazer as suas colocações.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Primeiro, quero cumprimentar V. Exª, Senador Acir, que preside esta reunião, pedindo desculpas pelo meu atraso, mas, como todos sabem, no Amazonas, nós temos grandes e desafiadores problemas de aviação, e por isso acabei perdendo o voo da madrugada de lá e peguei o voo de agora de manhã cedo que acabou de chegar. Estou vindo do aeroporto, direto para cá.

Segundo, quero agradecer a presença da Drª Larissa Carolina Amorim, Diretora de Licenciamento Ambiental do Ibama; do Dr. Rodrigo Paranhos Faleiro, Presidente Substituto da Funai; e do Sr. Charles Magno Nogueira Beniz, que representa, aqui, o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte).

Eu gostaria de fazer algumas perguntas. A primeira delas, embora a BR-319 seja tratada como uma rodovia em implantação, o que não é verdade, porque a nossa BR-319, como todos sabemos, já foi asfaltada. Eu mesmo, quando tinha 18 anos de idade, várias vezes, trafeguei pela BR-319, asfaltada, sem nenhum problema. O grande problema é que o Brasil negligenciou a manutenção daquela estrada, o Governo Federal negligenciou, o que acabou fazendo com que os 400km da parte do meio da BR ficassem absolutamente intransitáveis e que perdessem, por completo, a camada asfáltica que lá existia.

E, depois, havia algumas deficiências em obras de arte, cuja boa parte já foi resolvida ao longo desses anos, porque são quase 20 anos de luta pela interligação do Amazonas e do norte da Amazônia ocidental, incluindo aí o Estado de Roraima com o resto do Brasil.

Como eu disse, a BR já foi asfaltada pelo Exército brasileiro na década de 70, nos primeiros 70km do chamado Trecho do Meio, perto de Humaitá, o pavimento está se deteriorando pela falta de manutenção proibida pela Justiça.

Considerando que recursos públicos já foram ali empregados para construção, a perda, mais uma vez, de pavimentos representa dano ao Erário. Diante dessa situação, o DNIT não poderia requerer à Justiça Federal autorização para a recuperação desse segmento enquanto não se obtivesse autorização para a recuperação de todo o pavimento? É uma questão.

A outra questão é do ponto de vista do DNIT. Estaria sendo exigido o cumprimento de alguma condicionante para obtenção do licenciamento ambiental da obra que não seja diretamente relacionada com o empreendimento? E quais seriam elas?

E quais as pendências, enfim, ainda existentes, depois de seguramente 15 anos que foi entregue o estudo de impacto ambiental desta BR?

E aqui eu queria dizer o seguinte. O Amazonas teve o eminente Senador, Deputado Federal Alfredo Nascimento como Ministro dos Transportes, que, com certeza, tinha todo interesse de acelerar essa obra. De lá para cá, o Ministério dos Transportes continua sob orientação do PR (Partido da República).

No entanto, nós não entendemos se a demora - e aí a pergunta também é para o Ibama poder explicar - é porque eles não atendem os estudos estabelecidos pelo Ibama, não atendem as condicionantes. O que, afinal, impede o licenciamento dessa estrada? Porque é racional, é inteligível, é compreensível que o Ibama tenha uma série de cautelas para que o estudo seja feito com profundidade, com competência, com detalhamento técnico. Isso tudo nós admitimos e achamos importante e necessário. Que as precauções sobre os impactos ambientais sejam adotadas. Mas 15 anos - 15 anos! - para se concluir o licenciamento ambiental da BR? É óbvio que é uma pergunta que todo amazonense se faz e todos aqueles amazônidas da Região Norte que estão isolados pela via rodoviária da integração com o País se perguntam!

Eu acho que a grande resposta que os técnicos aqui presentes poderiam nos dar efetivamente é sobre o que que, durante 15 anos, não se consegue fazer para se obter a licença ambiental? Não são 15 dias, não são 15 semanas, não são 15 meses; são 15 anos! É tempo suficiente para que estudos sejam concluídos, que políticas públicas sejam implementadas para que nós possamos ter a tranquilidade de fazer a BR-319; caso contrário, aí é uma decisão política de não fazê-la. E, se é uma decisão política de não fazer, o povo do meu Estado e o povo daquela região têm o direito de ter conhecimento, porque são 15 anos! A gente não consegue ter uma resposta objetiva e concreta do porquê de o licenciamento não acontecer. Porque o que falta de recurso para asfaltar a BR-319 é muito pouco.

O Brasil gasta muito mais do que isso, provavelmente, nos anos em que vem tentando dar manutenção naquela BR. Com certeza, nós estamos gastando mais dinheiro com manutenção, todos os anos, na BR, para ficar intransitável durante o inverno e perder o serviço que é feito durante o verão. Ou seja, nós fazemos durante o verão; perdemos durante o inverno. Fazemos durante o verão; perdemos durante o inverno. E isso vem há pelo menos dez anos acontecendo na BR-319.

Portanto, eu gostaria de poder entender, se é que há uma explicação para esta questão do não licenciamento da BR-319.

No mais, é agradecer a presença, pedir escusas pelo meu atraso para a abertura e agradecer ao Senador Acir e aos Senadores aqui presentes pela condução desta audiência pública.

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

Passo a palavra, então, ao Dr. Charles para fazer as suas colocações com relação à fala do Senador Eduardo Braga.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Sr. Presidente, posso fazer um encaminhamento?

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

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Se V. Exª me permitir, como tem muito a ver provavelmente, ele responder em bloco as nossas duas.

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

Passamos a palavra ao Senador José Medeiros para fazer as suas colocações.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Primeiramente, cumprimento todos da Mesa, cumprimento o Presidente por esta audiência extremamente importante, cumprimento o Senador Ministro Eduardo Braga pela felicidade com que fez essas perguntas aqui, porque eu creio que ela é uma pergunta de todos os

amazonenses e de todo o pessoal de Rondônia, Acre, Pará, Mato Grosso, Senador Flexa Ribeiro, eu creio que de quase todo o Brasil. A gente não tem conseguido, na verdade, entender quais são as variáveis que regem essa equação.

Só para contribuir com o debate, Senador Acir Gurgacz, Mato Grosso tem uma BR que já há mais de 50 anos as pessoas transitam por lá, chama-se BR-242. Em determinado momento, só havia aquele caminho para escoamento e para trânsito das pessoas, e as pessoas se uniram: "Olha, precisamos fazer, precisamos fazer a rodovia acontecer." E aí, Senador Gurgacz, é que a coisa começou.

Precisava-se fazer o estudo de impacto ambiental. O Ibama na época não podia autorizar, estava com dificuldade, aquela coisa toda, dificuldade de pessoal, o DNIT não tinha dinheiro e a própria população se juntou, fez uma vaquinha - e olha que vaquinha - de quase R$10 milhões e resolveu pagar o estudo de impacto ambiental, Senador Flexa Ribeiro. Quase R$10 milhões. Pagou-se o estudo de impacto ambiental e ficou decidido que o órgão ambiental estadual iria fazer o licenciamento.

Tudo feito para começar a obra, veio o Ministério Público Federal e disse: "Olha, isso aqui é incumbência do Ibama, não pode ser feito." O DNIT suspende a obra e começa a briga na Justiça. A Justiça então decide: "Não, está tudo pronto, está feito, vai fazer a obra." Quando vai começar novamente a obra, o Ibama entra no polo ativo e diz: "Não, isso é da nossa alçada." E começa novamente e os anos vão passando.

A Procuradoria-Geral da União e a Advocacia-Geral da União, então, chamam o DNIT e o Ibama para fazerem uma conciliação. O Ibama, então, diz: "Olha, a gente aceita pegar esse estudo aí, mas desde que façam algumas adequações." E o DNIT aceitou.

Vai papel, vem papel e, de repente, passam-se cinco anos - e aí o Senador Eduardo Braga falando nos 15 anos aqui, lembrei-me do Mato Grosso. Passaram-se cinco anos, veio alguém do Ibama e disse: "Olha, morreu Maria Preá. Existe algum artigo aqui, em algum documento, que diz que estudo só vale até cinco anos. Então, já não vale mais nada disso. Passa uma régua e tem que começar tudo de novo. Então, R$10 milhões não valem nada, Senador Eduardo Braga. Aquelas pessoas, atoladas em prejuízos, não têm a menor importância. O importante são as filigranas das leis e do regulamento.

Eu faço um paralelo. Enquanto isso, se o senhor colocar uma cadeira às margens do Rio Cuiabá, vai ver descendo sofá, geladeira. Se o senhor se sentar lá em Cáceres, vai ver uma manilha de 1m de diâmetro, com esgoto *in natura*, que há dez, quinze, vinte anos cai dentro do Rio Paraguai. Cinquenta Municípios da Bacia do Pantanal despejam todos os dias, *in natura*, esgoto dentro do Pantanal. Isso está lá. Essa é a grande realidade. Mas vá fazer uma rodovia, para salvar vidas, para desenvolver o País, para ver! Há um cuidado com o meio ambiente que eu nunca vi igual. Isso é uma coisa de louco.

Recentemente, Senador Eduardo Braga, os índios parecis resolveram implementar um modelo tipo índios de Las Vegas, e começaram, Senador Acir, a produzir. Fizeram um Termo de Ajustamento de Conduta com a Funai, com o Ministério Público Federal, com o Judiciário, tudo acompanhado, tudo muito bem cuidado. Foi um projeto de sucesso. E eles saíram da miséria. Isso é uma maravilha, uma coisa extraordinária, uma ilha de exceção que serve de modelo para o País inteiro. Tudo foi feito com acompanhamento, nada escondido, nada escondido. Pois veio o Ibama, multou-os e suspendeu tudo.

Os índios vieram aqui, desesperados, e disseram: "Senador, eles vão queimar as colheitadeiras, vão queimar os tratores. E nós estamos desesperados, porque dependemos dessa safra para poder pagar os equipamentos." Eu falei: "Não é possível, não é possível que vão queimar!" Fomos até o Ministro. Quem falou que o Ibama compareceu?

Eu queria parabenizar a Drª Larissa, porque acho que é a primeira vez no ano em que eu vejo alguém do Ibama comparecer a uma audiência ou a alguma coisa. Esse órgão não tem ouvido nada nem ninguém. Esse órgão tem se tornado um tumor dentro da estrutura brasileira, porque não ouve nada, nem ninguém.

E as leis não são o Congresso Nacional que as faz. Boa parte da legislação do Ibama está sendo infralegal, nas portarias, Senador Acir Gurgacz. Por isso é que parabenizo V. Exª por esta audiência, porque pelo menos a gente pode trazer para o Brasil o que está acontecendo nesse momento. O Brasil está atravancado - e aí V. Exª tocou no ponto chave -, ou seja, por uma decisão política, que não é da política. É uma decisão política de alguém que eu não sei quem é. Eu não sei nem se é do Brasil, para travar o País, para ele não andar.

Porque, se a preocupação fosse ambiental, o Pantanal não estava sendo lotado de esgoto, não estava. Se a preocupação fosse ambiental, Senador Eduardo Braga, com certeza o modelo seria outro. O Rio Vermelho, em Mato Grosso, na minha cidade, não estaria do jeito que está. A preocupação é outra.

Agora, a pergunta que fica é: o que o Senado, o que o Legislativo, o que o Executivo brasileiro vai fazer com um órgão que não obedece a lei, que faz a própria lei? Pegue os documentos do DNIT e dê uma olhada como é que o Ibama considera o DNIT. Eu achei isso uma coisa do outro mundo. Fala assim: "O empreendedor...", como se a Nação brasileira, como se a União brasileira fosse o empreendedor, como se fosse uma coisa lá.

Empreendedor? O Ibama não faz parte da Nação brasileira? Ele não quer o desenvolvimento deste País? Ele não é um órgão que tinha que estar junto? Nós não queremos um órgão permissivo. V. Exª tocou num ponto: nós queremos o Ibama funcionando. Nós queremos o Ibama cuidando do meio ambiente. Mas ele não tem feito isto, Drª Larissa. O Ibama não tem servido para isso. O Ibama tem servido às filigranas das leis e regulamentos.

O Ibama, ao alvedrio da lei, ao arrepio de qualquer legislação, como não se faz nem nos países mais draconianos e fundamentalistas, decide o seguinte: "Olha, se eu chego à fazenda do Senador Eduardo Braga e há um ilícito: "Eu vou queimar o seu equipamento. Não importa o valor dele: 1 milhão, 2 milhões, 3 milhões. Eu vou queimar. E queimo por quê? Porque eu posso." "A Câmara dos Deputados autorizou, fez uma lei para isso? O Senado fez?" "Não, não fez. Mas eu tenho uma portaria, que está lastreada num decreto, que diz que eu posso." "Em que situações?" "Não, mas só em situações de excepcionalidades bem grandes: lá, quando eu achar um maquinário num garimpo." Conversa fiada. Essa tem sido a tônica em Mato Grosso e em qualquer Estado do País. Essa tem sido a tônica.

E o que este Legislativo vai fazer? O órgão se tornou... Eu vejo os Ministros... Você vai conversar com o Ministro do Meio Ambiente, seja ele quem for - perdoem-me a palavra -, e ele chega a tremer de medo: "Ah, não sei, o Ibama, o Ibama..." Pelo amor de Deus! Que medo é esse? Nós precisamos encontrar uma harmonia para que este País possa funcionar.

Eu vejo que o maior trauma do DNIT é de morcego. E eu pensei que fosse alguma coisa assim de... Dizem que os técnicos do DNIT já andam até com rosário de alho ou alguma coisa assim para espantar morcego, porque dizem que a pior coisa é quando encontram uma caverna de morcego perto de uma rodovia. Aí são dois anos de obra parada. "Vamos estudar os morcegos!" E aí a obra não sai nunca mais. É papel para lá, papel para cá, e ela fica parada.

Sobre a BR-319, Senador Acir Gurgacz, eu me lembro de que, quando eu cheguei aqui, V. Exª falava da BR-319. Eu já estou de cabelo branco aqui... V. Exª falava da BR-319. Há rodovia lá de que o Senador Wellington Fagundes já falava quando eu era menino. E elas nunca saíram. Sabem por quê? Porque o licenciamento do Ibama não sai.

A BR-174 está lá. Eu passei, um desses dias, pela BR-174, Senador Acir...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Pois é. Eu passei pela BR-174. Não subia um caminhão que não fosse puxado por máquinas. E eu fiquei pensando: meu Deus, a quem serve, para que serve esse tipo de coisa aqui? Não faz sentido. A rodovia está lá há anos e anos e anos. O Marechal Rondon abriu aquele treco lá, e aí vem alguém, algum técnico e diz: "Não, mas isso aqui só pode se tirar o morcego daqui", "se a perereca sair daqui"... E aí vão milhões e milhões e milhões e milhões. Gasta-se mais com papel do que com a obra. Não faz sentido! Isso não faz sentido!

"E há alguma coisa na legislação?" Eu creio que o próprio Ibama pode dizer: "Olha, nos ajudem, então, a fazer uma coisa", porque está tudo travado. Não funciona, não anda. Quinze anos, Senador Eduardo Braga! Tem cabimento uma coisa dessa? A 242 está há oito anos.

Agora, o que foi feito lá foi criminoso. Eu falei para essa Presidente do Ibama: "A senhora devia se demitir." Foi criminoso. Já estava tudo pago. Foi capricho. Ficou esperando, ficou mandando documento, ficou fazendo chicana. Para quê? Para vencer o estudo. Para quê? Só para ter a chancela lá: Ibama. "Se não fui eu que fiz, não vale." Isso é preocupação com o País? Não é preocupação com o País.

E não é só o Ibama, não é só o Ibama. O País está cheio de órgãos que estão virando células que estão querendo comer o organismo. Não serve para o País. Serve para si mesmo. E eu digo: de que adiantam essas vaidades? Vão passar. A Nação fica. Aí vamos, cada vez mais... Quem gosta disso são os nossos concorrentes. Os nossos concorrentes adoram uma coisa dessa. E não é à toa - e eu não gosto de teoria da conspiração, Senador Acir - que eu vejo, de repente, Noruega, não sei quem mais, e dá-lhe dinheiro aqui, e soca dinheiro em ONG, e todo mundo e tal. Quando fala em Ibama, você precisa ver: é blindado. Eu tenho todo o carinho pelo servidor - sou servidor público -, mas não tolero esse tipo de coisa.

Queria parabenizá-lo, Senador Eduardo Braga, pela pergunta inquietante. É irrespondível! Quinze anos para uma rodovia que já estava asfaltada! Isso não cabe na cabeça de ninguém. Olha que fiz matemática. Era até bom. Tirei até boas notas no curso de lógica, mas não cabe, no curso de lógica, na probabilidade, na física quântica, para ninguém, seja para quem for, que uma rodovia que era asfaltada na década de 70, não teve manutenção e agora chegam e falam: não pode, não pode porque aqui vai haver impacto. Pelo amor de Deus! Pelo amor de Deus! Não há cabimento! Um País desse não tem como dar certo dessa forma.

Muito obrigado, Senador Acir.

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

A solução, Senador Eduardo Braga, é nós avançarmos no nosso projeto marco regulatório do licenciamento ambiental. Temos que discutir, debater. Não precisamos aprovar aquilo que nós colocamos, que está na CCJ. Vamos discutir. Vamos chamar o Ibama para dar a sua opinião, a Funai, o DNIT, mas precisamos avançar nesse marco regulatório.

Passo a palavra ao Dr. Charles para responder aos Senadores.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Com todo o respeito, o Ibama hoje está imprestável para dar opinião. Ele tem que obedecer à lei que foi feita aqui.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Só voltando a um tema que o Senador Flexa levantou aqui, queria informar que o DNIT vai protocolar, ainda neste mês de julho, o estudo de impacto ambiental do Pedral do Lourenço. Então, a partir de agosto, acredito que a gente possa acompanhar isso lá junto ao Ibama.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu o ouço. Vou cobrar. A partir de julho?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Ainda este mês, o DNIT vai protocolar no Ibama.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Ah, começou a novela. Eu espero em Deus me reeleger para poder acompanhar o estudo do Ibama durante os oito anos aqui.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Bem, como o Senador Eduardo Braga colocou aqui, não há como não concordar que, passados 15 anos, a gente ainda esteja falando aqui de estudos de impactos ambientais, mesmo o DNIT não concordando, de uma BR que já foi pavimentada, que tem uma parte do seu traçado pavimentado, quanto ao Trecho do Meio, a pavimentação já se deteriorou. Mas o DNIT hoje precisa trabalhar com a legislação que a gente tem. Como o Senador Acir colocou aqui, acredito que é a melhor forma de tentar, no futuro - não sei se para essa BR a gente consegue atender -, uma mudança de legislação, até porque, por mais incrível que pareça, colocar prazos aqui... A Senadora Vanessa estava aqui mais cedo e colocou que há dez, quinze anos, prazos vêm sendo colocados. Por incrível que pareça, a gente está numa fase final. Realmente estamos numa fase final. Há uma grande possibilidade desse estudo, desse EIA/Rima, a partir do dia 19 estar pronto para análise do Ibama, juntamente com a Funai.

Então, eu quero colocar por parte do DNIT que mesmo..

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Você me permite? Você poderia dizer quem está fazendo esse novo EIA/Rima e qual efetivamente seria o prazo de entrega? Porque Estudos de Impacto Ambiental já foram feitos vários e entregues, e o Ibama encontrou falhas, etc. Agora nós precisamos saber quem está fazendo esse Estudo de Impacto Ambiental e qual o prazo contratual para entregar esse estudo.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Senador, vou nomear aqui algumas empresas. Por exemplo, a gente tem o consórcio para a elaboração do EIA/Rima que é o Consórcio Engespro Engenharia/ TB Soluções.

A previsão do plano de entrega do componente indígena é para no primeiro semestre de 2019 estar concluído - primeiro semestre de 2019.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Esse consórcio está contratado desde quando?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Desde 2013.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Desde 2013. Portanto, esse consórcio, contratado desde 2013, tem previsão de entrega do estudo da população indígena para o primeiro semestre de 2019. Portanto, nós estamos falando de seis anos.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Perfeito. É que nesse ínterim de tempo, sem sombra de dúvida, houve idas e voltas. Teve um período também em que esse contrato foi paralisado por questões orçamentárias. Mas realmente, agora, a gente pretende, de fato, no próximo ano, no primeiro semestre, estar concluindo isso.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Dr. Charles, apenas porque eu acho que essa é uma questão que precisa ficar muito clara.

Essa foi a apresentação feita pela Drª Larissa. Na apresentação, eu não estava presente. Eu li a sua apresentação. V. Sª diz assim: "Em 2009, após devoluções, terceira versão de EIA/Rima persiste com falhas. Requer novo diagnóstico e levantamento de impactos." Ou seja, entre 2009 e 2013, nós estamos falando de nada mais nada menos do que quatro anos. Então, eu gostaria de entender, por parte do DNIT, o que aconteceu entre 2009 e 2013? Porque eu sei que para o DNIT é importante avançar. O que eu não consigo entender são os prazos, as delongas e como diz aqui a apresentação da

Drª Larissa: "Em 2013 - portanto, nós temos aí um hiato de 2009 a 2013 -, reinício das tratativas para regularização da emissão do novo termo de referência para o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/Rima)."

Portanto, eu queria entender o que aconteceu entre 2009 e 2013 e o porquê, de 2013 a 2019, nós não conseguimos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Não, porque ele acabou de anunciar o prazo, primeiro semestre de 2019. Já não estamos nem contando 2018, porque o próprio DNIT disse que, em 2018, eles não entregam, em que pese o Presidente da República ter dito, inúmeras vezes, para a nossa Bancada que, até o final do mês passado, estaria concluso o Estudo de Impacto Ambiental e a licença ambiental. E agora estamos ouvindo do DNIT que não, que nós vamos ter só a parte da afetação dos povos indígenas no primeiro semestre do ano que vem. Com certeza, ainda existem outros estudos além do dos povos indígenas.

Então, se V. Exª pudesse dar esse esclarecimento, porque o pior é nós não termos informações do porquê isso aconteceu.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Senador Eduardo, as informações de 2009 a 2013 realmente eu não tenho aqui no momento. Eu tenho as informações do último contrato, que está vigente, que é esse contrato de 2013 que está vindo a se encerrar em 2019, do estudo ambiental; e o contrato do plano indígena, que se iniciou em 2017 também e deve terminar em 2019. Repito mais uma vez aqui: a previsão do DNIT para entregar isso, concluir isso é o primeiro semestre de 2019.

Com relação a esse ato, a esse termo...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Todos os estudos ou é só esse com relação à Funai?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Todos os estudos.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM. *Fora do microfone*.) - Fauna, flora, povos indígenas, tudo estará concluído?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Tudo. No primeiro...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM. *Fora do microfone*.) - E todos são desse consórcio?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Não, há dois consórcios.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM. *Fora do microfone*.) - O senhor poderia deixar esse relatório com a Comissão nominando os consórcios e os contratos para que nós pudéssemos acompanhar pela Comissão?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Sem dúvida, claro.

Esse ato de 2009 a 2013 que o Senador levantou aqui, o DNIT também se compromete a repassar aos senhores aqui para terem uma ideia do que aconteceu *pari passu* também.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu agradeço a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Passo a palavra à Drª Larissa Carolina para fazer as suas colocações.

Peço ao nosso amigo ali acender a luz. Obrigado.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Eu gostaria de pedir à Mesa novamente para voltar, mais uma vez, naquele eslaide do histórico, porque ele consegue me nortear melhor para que eu não esqueça nenhum detalhe.

Senador, o senhor não estava aqui pela manhã, mas eu estou representando a Presidente Suely, que se comprometeu a vir após o convite. A audiência estava marcada para a semana passada, ela estava com a presença confirmada aqui, eu viria apenas acompanhá-la. Ela precisou sair de licença médica nesta semana e emendou numas férias merecidas. Por isso, ela não está presente.

Como o senhor bem colocou, a estrada foi pavimentada na década de 70. Por ausência de manutenção, ela se deteriorou e o pavimento, no trecho do meio, deixou de existir.

O Ibama tem dois processos de licenciamento: um da manutenção, o qual tem uma licença de instalação para manutenção em leito natural, e o processo de licenciamento ordinário para pavimentação.

Aqui a gente tem todo o passo a passo do que motivou a tomada de decisão, que foi uma política nacional de meio ambiente, não uma portaria, não uma resolução, não uma norma interna - a Resolução Conama 237. E eu já fiz esta fala para a Senadora Vanessa e reitero o que foi dito: o Ibama avaliou o Estudo de Impacto Ambiental uma única vez, dentro do prazo legal, estabelecido também em legislação, e o estudo foi considerado insuficiente. Ainda sendo considerado insuficiente, ele próprio apresentava que a BR somente poderia ser pavimentada num cenário de alta governança - é isso que o estudo diz; não é isso que o Ibama diz. Nós devolvemos esse estudo para complementações em 2009... Perdão, em 2008; em 2009. Desde 2009 até hoje, nós não recebemos nenhum outro estudo. Então, o Ibama avaliou somente uma única vez o estudo apresentado. Eu acho que é...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Ou seja, o que V. Sª está nos dizendo é que, nesses 15 anos, o Ministério dos Transportes entregou um único estudo de impacto ambiental, que foi apresentado em 2008, analisado pelo Ibama, que chegou à conclusão de que o estudo era insuficiente e de que havia recomendações, inclusive, de autogovernança no Estudo de Impacto Ambiental, o que o Ibama devolveu ao Ministério dos Transportes, e, desde então, nenhum estudo de impacto ambiental foi apresentado ao Ibama?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Perfeito.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Ou seja, desde 2008 até 2018 - nós estamos falando de dez anos -, nenhum estudo de impacto ambiental foi apresentado ao Ibama?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Não.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - E, de acordo com o que disse o eminente representante do DNIT, apenas em 2013 então, há uma nova contratação, por parte do DNIT, para um estudo de impacto ambiental, que, pelas declarações do representante, deverá ser entregue no primeiro semestre do ano que vem. É isso?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Perfeito.

Continuando, até me causa estranheza, depois do pronunciamento do Senador, a ausência de representantes do Ibama. Eu acho que só os senhores aqui já estão cansados de me visitar lá no Ibama, de visitar a Presidente Suely e de me convidar para as audiências, seja aqui no Senado, seja na Câmara. Acredito que estive mais de seis ou sete vezes neste ano e diversas vezes no ano passado. Recomendo que a assessoria do nobre Senador faça um levantamento de quantas vezes o Ibama esteve representado por mim ou por outros servidores nas audiências para as quais nós fomos convidados.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Só para ficar claro, essa não foi a minha observação sobre o tema.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Claro. Não, com certeza! Eu estou tentando responder às perguntas de uma forma geral.

Então, como o Senador Flexa colocou, com relação ao Pedral, estamos aguardando o Estudo de Impacto Ambiental, que não foi analisado nenhuma vez pelo Ibama. Então, a gente vai recepcioná-lo; aguardamos para o próximo mês, e ele é um dos processos tidos como prioritários no acompanhamento da Casa Civil e do PPI.

Com relação à BR-242, é uma pena que o Senador José Medeiros tenha saído, ele, que estava tão ávido para escutar o posicionamento do Ibama, infelizmente não vai poder escutar a nossa fala. Ele tem a exposição que ele colocou, mas o que nós temos dentro do processo administrativo é uma versão um pouco diferente do que foi aqui relatado. Esse processo foi, por determinação judicial, repassado ao Ibama, porque, no licenciamento estadual feito pelo órgão ambiental de Mato Grosso, a Funai ou os indígenas não foram consultados e é bom frisar que a rodovia em questão, a BR-242, está na área de influência no Parque Nacional do Xingu. Então, sequer os indígenas foram consultados.

Quando o processo foi recepcionado pelo Ibama já haviam sido pavimentados quatro lotes e apenas as obras de artes especiais, as pontes, não haviam sido construídas, e nós emitimos uma licença de instalação para que as pontes pudessem ser finalizadas. Com relação aos outros lotes, o termo de compromisso afirma que, se o Ibama julgasse pertinente, ele poderia convalidar ou aproveitar os estudos apresentados. Mais uma vez, retomamos ao cerne da questão: não consultamos a Funai, não consultamos os indígenas. Como é que que eu vou recepcionar um estudo ou um processo que foi repassado ao Ibama sem que haja consulta à Funai. Então, por isso, retomamos o processo de EIA/Rima.

Não temos também, novamente, qualquer predileção por Estado, rodovia ou tipologia. A análise é estritamente técnica, estive, na companhia do Senador Wellington, lá na BR-158, tivemos audiência, a licença prévia foi emitida. Então, traz me muita tristeza ouvir de um Parlamentar que considera um órgão ambiental do porte do Ibama como um tumor. Eu escuto

isso com bastante tristeza, porque sou analista ambiental, represento a classe e tenho total confiança no papel desenvolvido pelo instituto, senão não estaria aqui à frente de uma diretoria.

No tocante aos embargos e com relação aos parecis, eu não vou me manifestar porque ele diz respeito a outra diretoria e tenho certeza de que, quando o Senador quiser ouvir o Ibama, nós estaremos à disposição para fazer qualquer explanação sobre o motivo do embargo, o que levou ao embargo, tudo é pautado na legislação, não em regulamentos internos como foi dito, e estamos à disposição para dirimir qualquer dúvida que o Senador possa ter.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - A senhora me permite?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Claro.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu queria um esclarecimento porque, agora, também, eu olhei a nota técnica encaminhada pelo DNIT e me chamou atenção o seguinte, Dr. Charles: há o consórcio Engespro Engenharia, de 2013, mas eu vi que há também um consórcio Etnias sobre a BR-319 composto pelas empresas Laghi Engenharia Ltda e MAC Engenharia Ltda.

Como V. Exª disse que a Engespro é que entregaria todos os estudos seja da afetação indígena, seja da questão de fauna e flora, dos impactos ambientais, esse outro consórcio está contratado exatamente para quê?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Não, Senador, me desculpe. A Engespro é da parte ambiental, e a outra é da parte indígena.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Ou seja...

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - São dois consórcios.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Agora, o mais grave é que o consórcio da parte indígena foi assinado só em 2017. Ou seja, desde 2008 até 2017, nós não tínhamos nada nem ninguém contratado para fazer isso?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Não, nesse meio período, Senador Eduardo, foi colocado aqui... Dá a impressão de que o DNIT estava parado, não estava realizando nada. Mas, nesse período aí, houve várias tratativas, houve várias solicitações ao Ibama. Não foi entregue realmente o EIA/Rima, mas várias solicitações foram feitas ao Ibama. O Ibama já deu algumas autorizações. Mas houve outros contratos anteriormente, que é aquilo que eu coloquei aqui...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Se V. Exª nos permite, porque, veja, isso se transformou numa grande caixa preta, que nós precisamos abrir para a opinião pública. Nós precisamos dar transparência a isso, porque, caso contrário, Drª Larissa, toda a responsabilidade repousa sobre a - aspas - "inoperância" do Ibama. Até tornarmos aqui bastante claro... O que é que está claro nesta audiência? Que o único Estudo de Impacto Ambiental apresentado ao Ibama e submetido ao Ibama foi em 2008, que tratava de todos os aspectos e de todas as vertentes do licenciamento, o.k.? Se minha memória não me falha, inclusive feito pela Universidade Federal do Amazonas, parece-me que esse estudo que foi apresentado à época, se eu não estiver equivocado. São tantos anos já pós apresentação desse estudo.

Pois bem, pelo que disse a Drª Larissa aqui, em 2008, o Ibama devolve esse estudo para o Ministério dos Transportes, para o DNIT, dizendo que aquele estudo era insuficiente e que não havia como sequer se estabelecerem, pelo que eu estou entendendo, diligências adicionais ou complementações adicionais. Simplesmente devolveu o estudo, considerando que o estudo não era suficiente para análise. Até pela autodeclaração que ela disse, que constava - eu estou tentando traduzir a autogovernança que V. Sª aditou ao estudo.

Nós precisamos entender o que aconteceu e o que acontece para que, num período tão longo, nós não tenhamos... Porque fica parecendo... E eu custo a crer, sinceramente, volto a dizer, eu prefiro dar um voto de boa-fé ao DNIT, ao Ministério dos Transportes, etc., porque isso é uma situação hoje intolerável já no Estado do Amazonas. O Amazonas já não consegue admitir o que acontece. E aí, depois de tantos questionamentos, de tantas promessas, etc., vem um fato novo na reunião de hoje. Essa que é a verdade dos fatos.

O fato novo, pelo menos para mim, é que aquilo que nós imaginávamos que estava em curso desde então, na realidade só é retomado, com relação aos outros aspectos que não dos povos indígenas, em 2013. Tudo bem, é muito tempo de 2013 para cá. Já deveria estar concluído. Mas o Ibama diz: "Sequer recebi o estudo até hoje, para poder me posicionar."

Ora, é preciso que o DNIT explique por que é que não houve, até hoje, a apresentação para o Ibama, para que a gente possa cobrar do Ibama, para que a gente possa ter transparência. Talvez essa transparência possa nos explicar muitas coisas.

Existem algumas coisas que não conseguimos explicar, que nem a linha de transmissão Boa Vista-Manaus, que nós não conseguimos explicar e até hoje tem uma pendência com a Funai. Mas nós não conseguimos entender por que essa

pendência não se resolve. Se não tem solução, qual é a alternativa que vamos ter? O que não podemos é ficar ao longo do tempo... E aí a gente percebe que em 2017, ano passado, é que a Laghi Engenharia e a MAC Engenharia foram contratadas para fazer o estudo. É preciso ser mais claro, Dr. Charles! O senhor me perdoe, mas nós precisamos entender essa caixa-preta.

Volto a dizer: tenho um voto de boa-fé com relação a isso, mas eu não consigo entender. Se V. Sª puder ser mais claro... V. Sª foi muito objetivo na sua colocação, mas nós precisamos entender os detalhes com certa clareza.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Bem, Senador Eduardo Braga, sem dúvida, o Ibama trouxe ali um histórico cronológico do andamento do processo, e eu não tenho isso aqui, mas já pedi que fosse providenciado pelo DNIT e pelo Ministério dos Transportes. A gente vai disponibilizar o mais rápido possível para todos os Senadores, para esta Comissão e para o público também, porque isso é aberto, uma cronologia também de tudo que o DNIT trabalhou, de todo o período, desde quando foi colocada, na década de 70, quando essa rodovia estava em pleno funcionamento, até os dias de hoje, ponto a ponto, para que realmente, como foi colocado aqui, possamos desvendar onde está o problema, se é que existe um problema dos órgãos que estão aqui representados. O DNIT faz o compromisso aqui, junto com o Ministério dos Transportes, de abrir, colocar tudo que foi feito pelo DNIT em todo esse período.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Há uma questão aqui levantada pelo Senador Eduardo Braga que não foi respondida, e nós já colocamos de outra forma, Drª Larissa. De Humaitá a Realidade, uma parte está dentro do trecho do "meião", e está asfaltada, o asfalto está lá, existe, e está se deteriorando, e o DNIT não pode fazer manutenção porque está no trecho do "meião", mas é asfalto. Por que não se pode fazer a manutenção, o serviço de tapa-buraco, naquele trecho, se não me falha a memória, de 70km?

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM. *Fora do microfone.*) - Setenta quilômetros.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Setenta quilômetros, foi colocado aqui pelo Senador Eduardo Braga. Eu estive lá há pouco tempo, e o asfalto está, realmente, desmanchando-se, é evidente. Agora, nós vamos deixar isso acontecer, vamos perder esse asfalto por falta de manutenção? Aí nós voltamos para aquela autorização de manutenção entre Ministério dos Transportes e Ministério do Meio Ambiente para dar manutenção onde já existe asfalto. Então, é essa colocação, Drª Larissa, se puder nos responder.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Essa segmentação vem desde o TAC de 2007. Esse trecho foi pavimentado pós-TAC, sem autorização.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Não, essa pavimentação é antiga, é lá de 1970.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Isso. Aí, esses 70km foram os motivos dos últimos embargos e autuações do Ibama, porque o DNIT construiu ou reconstruiu essa estrada nesses 70km, sem autorização.

Nós voltamos a ser amarrados pelo TAC, porque esse trecho não permitia nenhuma intervenção, como está posto ali. Do 250, que é Humaitá, até 1655, obras somente após atestada a viabilidade ambiental e posterior edição da lei.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Esse TAC foi realizado com a população ou não?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Foi realizado entre Ibama, DNIT e Câmara de Conciliação da AGU.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas a população não foi consultada. Os índios têm de ser consultados, mas a população não foi consultada para saber se aceita ou não um TAC que é feito entre a AGU e os ministérios. Esquece-se da população que ali mora.

Esse asfalto, Drª Larissa, foi construído em 1970, não foi feito agora.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É um asfalto antigo. E onde há asfalto, tem de haver manutenção. Não podem fazer manutenção num asfalto que existe? Isso, para mim, é dilapidar o patrimônio público.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - É deixar acontecer com esses 70km o que aconteceu com toda a rodovia.

Aí, Drª Larissa, perdoe-me, mas o Termo de Ajustamento de Conduta pode sofrer correções. O Termo de Ajustamento de Conduta não é intocável, está certo? Se há um Termo de Ajustamento de Conduta, e, nesse Termo de Ajustamento de

Conduta, há um trecho em que não há lógica, em que não há sustentação técnica, em que não há sustentação econômica, em que não há sustentação socioambiental... Por quê? Porque já está asfaltado.

O que está apenas acontecendo é a imposição aos usuários de terem de ficar numa tábua de pirulito, como se ninguém tivesse nenhuma responsabilidade. Aí, a senhora me perdoe, eu acho que o Ibama não pode ter essa posição, por quê? Porque há o trecho asfaltado, há uma questão concreta, e essa questão concreta tem aspectos contra o Termo de Ajustamento de Conduta econômico, social, ambiental, está certo? Portanto, o Ibama pode rever isso. Ter o Termo de Ajustamento de Conduta não significa serem absolutamente inadmissíveis ajustes; ao contrário, exatamente por isso o nome é Termo de Ajustamento de Conduta.

Por outro lado, o DNIT pode tranquilamente questionar isso, inclusive ao juiz, porque o Termo de Ajustamento de Conduta precisa ser homologado em juízo, e o juiz pode decidir de forma contrária. Eu não consigo entender certas coisas.

A nossa posição, veja, a posição do Amazonas poderia ser uma posição aqui política radical contrária. Nós não estamos fazendo isso. Nós queremos entender por que, de Humaitá a Realidade, nós temos de, mesmo estando asfaltado, ficar vendo o asfalto acabar como acabou no resto da BR. Eu não entendo.

Segundo, o Dr. Charles já se comprometeu, mas vale a pena enfatizar: de 2008 a 2018, dez anos, nós temos um hiato sobre o Estudo de Impacto Ambiental. Mesmo tendo um contrato de 2013 até hoje, só vamos entregar o estudo em 2019. Mesmo tendo um contrato desde 2017, só vamos entregar o estudo sobre a afetação dos povos indígenas em 2019. Agora, por que não ajustar, dentro do Termo de Ajustamento de Conduta, a questão desses 70km?

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

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Bom, Senador, o termo estava posto. Não foi o Ibama que definiu quais eram os segmentos nem qual é essa quilometragem. A gente faz isso mediante a demanda do empreendedor, que é o termo técnico que a gente usa para qualquer um que abra um processo de licenciamento ambiental, e que, de nenhuma forma, é pejorativo. Mas, como o Senador Acir colocou, isso pode ser revisto. Há um termo, o termo pode ser revisto ou aditado a qualquer momento, mediante uma eventual provocação do DNIT.

O que a gente tinha era um pedido, e isso foi avaliado com o que tínhamos à época. Sobre esse trecho de 250 a 1655, na Câmara de Conciliação, tendo os dois atores, Ibama e DNIT, ficou definido que não teria nenhuma atividade de pavimentação, mas, havendo esse cenário, eu acho que a gente pode colocar todos os entes à mesa novamente, mediante uma provocação do DNIT, e avaliar se é possível enquadrar isso como uma obra de melhoria, dentro da portaria que já está posta.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Dr. Charles, isso me parece ser algo extremamente urgente e necessário.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu gostaria de incluir nessa negociação, Senador Eduardo Braga e Drª Larissa, a construção da Ponte do Igapó-Açu. Essa não está autorizada. Foram autorizados o projeto e a licitação, e não o início da obra, porque ela está no meio, ela está, se não me engano, a 5km ou 6km desse início do 250, dessa marcação.

Senador Eduardo Braga, eu estou aqui falando, porque eu conheço bem, e estou tratando desse tema desde 2009 quando aqui cheguei ao Senado Federal. Essa ponte tem autorizados o seu projeto e a licitação, e não se deu início à obra. Então, vamos colocar na mesa a chegada até Realidade e incluir a Ponte do Igapó-Açu, que é a única ponte que está no meio hoje e que não existe. Hoje, usa-se balsa...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É, porque não há ponte, não está feita. Nós temos hoje uma balsa ali. E é importante. Já está no Orçamento da União, já foi licitada, já havia um projeto, havia tudo pronto. Só para que a gente possa avançar e colocar... E aí eu peço ao DNIT que faça essa provocação ao Ibama para que a gente possa se sentar, e, se eu puder, eu gostaria de estar junto, representando a Comissão de Infraestrutura.

Passo a palavra ao Senador Wellington, que também gostaria de fazer as suas colocações.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente em exercício, Senador Acir. Cumprimento também o Senador Braga, o Flexa e principalmente todos que representam a Funai, o Presidente em exercício, Rodrigo, a Drª Larissa, e o companheiro Dr. Charles Magno, representando o DNIT.

Sr. Presidente, eu tenho também ido muito ao DNIT, à Funai e ao Ibama principalmente para tratar das angústias nossas do Mato Grosso. As angústias nossas têm bastantes coisas em comum - Amazonas, Rondônia, Pará e Mato Grosso -,

porque essa é uma região que ainda é muito observada por toda a comunidade internacional, e talvez isso faça com que os órgãos tenham uma dificuldade maior.

E é nesse sentido que eu gostaria aqui de ouvir mais claramente, por parte dos órgãos - e aí eu digo Funai, no seu papel de tutora; o Ibama, no papel de licenciamento, fiscalização e tudo o mais.

Nós estivemos, esses dias atrás, com o Ministro do Meio Ambiente, e lá com vários madeireiros também. O Ministro até ficou bastante estarrecido e concordou com a afirmativa lá daqueles que... A forma de atuação do Ibama é de chegar lá, no interior, às vezes de uma forma extremamente policialesca, e isso faz com que se crie uma certa dificuldade de um relacionamento, porque são pessoas que vão de fora, chagam lá na pressão, fazem aquilo e depois voltam. Não têm a convivência, no dia a dia, com a comunidade.

E aqui também está presente a Drª Angela Parente, que é a Coordenadora-Geral do Meio Ambiente do DNIT. Eu não sei se poderia, inclusive, dentro da minha pergunta, até depois, também, a Drª Angela Parente responder, Dr. Charles, porque eu também já tive momentos com o próprio Ministro, com a diretoria do DNIT, e a angústia de cobrar. Mas quem é culpado? Quem não está fazendo a sua parte? É o DNIT? É o DNIT que não está cumprindo?

Então, nessa linha, eu vou aqui encaminhar os assuntos e eu gostaria de ter a resposta por parte da Drª Larissa, também da Funai, até porque o Senador José Medeiros foi bastante contundente aqui. Eu gostaria, de forma sintética até, que V. Sªs pudessem nos colocar o seguinte: onde está o problema? Onde está o problema? Porque essas demoras, delongas, a sociedade não pode ficar... O problema é no Parlamento? Precisamos fazer uma legislação, que inclusive o Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu acho que é questão de legislação. Vamos ter que avançar com relação a isso para tirarmos essas amarras.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM. Sem revisão do orador.) - Presidente, me perdoe.

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

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Há um problema de legislação, mas há um problema de uma questão temporal inexplicável. Não existe legislação que possa ser impeditiva de, em dez anos, nós não termos os estudos concluídos. Eu não estou mais nem falando dos 15, porque, nos 15, a Drª Larissa disse: "Apresentaram um estudo, mas o estudo não era completo, nós não podíamos decidir sobre ele, nós devolvemos."

Dez anos depois, nós não temos sequer o estudo, Presidente Acir. E aí não dá para dizer que isso é culpa da legislação, pelo amor de Deus! Isso não pode ser atribuído à legislação. Não pode, porque é inadmissível levarmos dez anos. Não são dez dias, não são dez semanas, não são dez meses, são dez anos!

E aqui tem uma afirmação, Senador Wellington, muito grave do Ibama. V. Exª saiu para votar. Vou lhe dizer o seguinte: "Olha, nós recebemos um único Estudo de Impacto Ambiental, nós devolvemos isso em 2008 e até hoje não recebemos nenhum outro estudo."

O Dr. Charles ficou de encaminhar uma cronologia e um cronograma.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. Sem revisão do orador.) - É por isso que eu queria a participação da Drª Angela Parente, exatamente porque é ela que toca, como Diretora, todos os processos. Se for possível...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Nós podemos convocar.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - ... gostaria, já que ela está aqui, até que falasse.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Nós podemos convidá-la, convocá-la, podemos fazer o que for, mas o que é importante relatar é que, veja, nós estamos - e eu estou dando toda a boa fá do espírito público da Drª Larissa - aqui, diante de uma afirmação que não tem justificativa. Lamento dizer: não tem justificativa. E não estou buscando culpado; eu estou aqui fazendo uma assertiva.

De 2008 a 2018, nós não conseguimos, com toda a tecnologia moderna, com satélite, com GPS, com *drone*, com toda a tecnologia moderna, não conseguimos apresentar um novo estudo de impacto ambiental. E mais: passamos sem contrato, Senador Wellington, de 2008 a 2013. Portanto, essa é a lacuna.

Eu gostaria muito de poder estar aqui debatendo em cima de fatos objetivos com o Ibama. Mas, diante da assertiva do Ibama, que não é desmentida pelo DNIT, de que, de 2008 a 2018, nenhum novo estudo de impacto ambiental foi apresentado, o que nós podemos dizer? Que é legislação? Pelo amor de Deus, aí não.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu tenho que concordar com V. Exª.

Retorno a palavra ao Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - A Drª Angela Parente está aí na frente. Se o Presidente permitir que ela se sente ao lado do diretor, de repente ela pode colocar alguns posicionamentos.

Como já foi colocado pelo Senador Braga, essa angústia está muito clara para todos nós. O que nós queremos é a solução do problema.

Drª Larissa, eu quero aqui testemunhar não só sua educação, mas também sua presteza de ir a Mato Grosso. Ninguém aqui está aqui colocando, de forma alguma, um assunto pessoal à frente.

Lá, em Mato Grosso, como já foi colocado aqui, nós temos a questão da 174 do lado de Mato Grosso, aliás, da 242. Na 242, foi feito um trecho de asfalto de Santiago até o nortão de Mato Grosso, e não foram feitas as pontes - isso não foi durante seis meses, não; demorou muito tempo. A estrada estando pronta, mas não havendo as pontes de concreto, o que acontece? O cidadão vai lá numa velocidade... Foram inúmeros acidentes; muitas mortes ocorreram naquele trecho. E a população nos cobra. Inclusive o que a gente apresentou de argumento no Ibama lá de Mato Grosso... Depois que aconteceu um acidente envolvendo dois funcionários do Ibama que morreram - não sei se um ou dois; eram dois funcionários do Ibama... Então, foi preciso que dois funcionários do Ibama morressem para que a licença, para nosso conceito, saísse. Ou seja, aquela demora tão grande e tal... Depois que morreram dois funcionários, parece que passou a haver mais sensibilidade do Ibama. Felizmente, essa licença saiu, e as pontes lá estão sendo construídas.

Da mesma forma, na 242, nós temos o trecho que liga Querência, que a Drª Larissa conhece muito bem porque já tivemos muita audiência, rumo a Santiago do Norte. Nesse trecho, por acordo, há uma área que é de sobreposição; na verdade, esse trecho é uma rodovia estadual já implantada e considerada dessa forma. Depois de muitas audiências no Ibama e também na Funai, definiu-se que a Sema (Secretaria de Estado de Meio Ambiente) de Mato Grosso faria a licença ambiental. Ou seja, houve uma delegação por parte... Pelo menos, houve um acordo - na verdade, ela era estadual -, um entendimento: pode-se fazer pela Sema. Olha, é importante que a população esteja nos assistindo. A Sema de Mato Grosso, que também seria o órgão mais interessado, depois disse que não, que precisa da autorização do Ibama, que precisa - a Drª Angela Parente pode aqui me ajudar - da delegação. Aquilo não é, é uma área compreendida, é uma área do Estado.

Então, esse vai e vem demora. Já se passaram mais de seis meses. E, na nossa região amazônica, a obra que não começa em abril ou maio, já foi um ano perdido.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Senador Wellington, permita-me aqui.

Estou com eles, porque não adianta eles fazerem de novo e, de novo, vir o Ministério Público, vir o Ibama de novo, com a sua vaidade total, e querer emperrar tudo de novo. Então, eles estão corretos ao falar assim: "Olha, na hora em que vocês tomarem uma decisão, aí eu começo."

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas essa área específica de que estou falando é um trecho estadual, que a Drª Larissa bem conhece, e aqui também a Drª Angela Parente. Como é ela que acompanha, é ela que tem visto isso, eu gostaria de uma resposta do Ibama e do DNIT: o que está havendo? A culpa agora é do Estado? Não tem que perguntar se é delegação?

Isso aqui é uma audiência pública e aqui podemos produzir um documento de que a comissão está testemunhando aquilo que for dito. Aqui nós podemos produzir isto: "Olha a Sema - está dito, está garantido publicamente que não tem que ser feita a delegação" ou que "Não, é preciso delegar." Mas o certo é que, quando nos foi prometido, a Sema disse que, em trinta dias, entregaria essa licença ambiental. E até hoje está lá, dizendo que precisa agora da delegação.

Há outra coisa: esse recurso é do Governo Federal, não é do Governo do Estado. Lá nós somos oposição ao Governo do Estado, mas não somos oposição à população. Nós precisamos da estrada funcionando, das obras acontecendo. O recurso está lá empenhado, garantido. Então, não é possível as obras não acontecerem.

Além desse trecho, no prosseguimento desse trecho, vem a área de influência da Funai. Mas já há 20km, também na saída de Santiago do Norte, sobre os quais já está definido que não é área de influência da Funai. Então, o que nós precisamos é de liberar aquilo que não tenha necessidade dos estudos dos componentes indígenas. Até nós respeitamos que tem de haver os estudos, sim. É papel do DNIT fazer os estudos? Faça.

Agora, Senador Braga, um estudo de componente indígena, às vezes, demora dois anos, três anos, cinco anos, seis anos, e não se acha como concluir. E essas licitações feitas são de empresas nacionais que concorrem com custos realmente altíssimos e nós ficamos no meio, entre os órgãos...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Senador Wellington, me perdoe. Esses estudos sobre os componentes indígenas não se concluem por quê?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Aí é como a Drª Larissa falou. Pega um processo, vai lá, tal, tal, depois de tanto tempo entrega, mas não atende.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Mas isso não é não concluir. Concluiu-se, mas não se concluiu de forma convincente...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Exatamente.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Mas não deixou de se concluir. O que eu quero entender é por que um estudo de componente indígena - e o meu Estado tem a maior população indígena do País, tem a maior diversidade de etnia indígena do País - não se conclui. Pode-se até concluir um estudo que, analisado pela Funai, analisado pelo Ibama, analisado pelos institutos e pelos organismos competentes, se questione, mas não se concluir... Por quê?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Não se concluiu a aprovação.

Eu vou ainda terminar aqui.

Segundo a informação que eu tive do DNIT, do Diretor, é que esse trecho, após Santiago do Norte, que é de 20km, o Ibama tinha reconhecido, e voltou atrás.

Então, está aqui a Drª Angela Parente, que, depois desse questionamento, explique aí, porque nós precisamos de uma explicação. Se não, daqui a pouco, marco outra audiência no DNIT e vou ao diretor. Eu estava ligando agora para o Diretor do DNIT.

Eu sei que houve uma audiência na Presidência da República, em que o Senador Medeiros estava e para onde foi o Diretor do DNIT. Na verdade, virou uma confusão. O diretor disse que o clima de trabalho ficou difícil entre a diretoria e a Presidência do Ibama.

Olha, gente, não pode! Não pode, por uma discussão que tivemos aqui... Por mais acalorada que ela seja, por mais errado que eu esteja falando, o nosso objetivo é comum: é atender à sociedade. Não pode a sociedade ficar lá esperando, morrendo gente, e o desenvolvimento sendo travado.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Senador Wellington, por medida de justiça, ele não disse nada; quem disse foi eu. É porque, quando eu ouvi essa história da 242...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Ele quem?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - O diretor do DNIT não falou nada.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Na audiência?

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Ele simplesmente relatou os fatos da 242. Quando eu vi, Senador Eduardo Braga... Eu sou um representante do Estado do Mato Grosso. Não estou aqui para agradar ninguém, para ser elegante com ninguém. Estou aqui para defender o Estado. Quando eu vi aquela história de que tinham colocado R$10 milhões, que havia aí todo esse negócio... Vem o Ibama do fundo dos infernos - perdoem-me a palavra - se meter numa história em que não estava. Não precisava o Ibama ter entrado naquela história e estava resolvido. Não; foram entrar num polo, foram se infiltrar.

A Advocacia-Geral da União tentou resolver a questão. Mas, não, a vaidade suprema ferrou com tudo. E lógico que eu aprontei confusão. Em nome de um Estado que só tem 20% das rodovias pavimentadas, eu faço confusão, sim. Não estou aqui para agradar funcionário que está cheio de vaidade, não. Aí tomaram birra. Não podem enfrentar um Senador e "Vamos fazer o quê? Vamos caçar briga com o diretor do DNIT." Não, me enfrentem! Estou aqui representando o Estado do Mato Grosso e esse órgão... Eu vou para cima de vocês! Enquanto vocês tiverem querendo prejudicar o País e o Estado do Mato Grosso, vão ter que me enfrentar aqui. Não é contra a senhora. Não adianta me olhar feio, porque não tenho medo de cara feia.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Bom, então, Sr. Presidente, ainda concluindo essa situação no Mato Grosso, eu gostaria de ter a resposta de todos aqui em relação à toda a 242.

A questão da 158, Drª Larissa, V. Sª esteve lá. Então, foi liberada a LP, mas até agora não foi liberada a LI. Eu gostaria de ouvir a senhora, porque está aqui a Drª Angela. O Diretor disse que não pode dar a ordem de serviço, porque não tem

a LI. Está lá a empresa já pronta, a licitação toda pronta, e precisam trabalhar. Então, eu quero a resposta de quem é a culpa, do porquê não está saindo.

Senador Braga, essa 158 é uma estrada que existe há mais de 50 anos. Depois se criou uma reserva indígena. Então, hoje, teve que se tirar a estrada da reserva indígena. Foi uma determinação para tirar, fazendo um contorno, inclusive, uma coisa que era de 80km vai virar duzentos e tantos quilômetros.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - E esse contorno é em floresta virgem?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Não, não é em floresta virgem. Vai inclusive, pelo outro lado, passar por outras três cidades. Na verdade, os indígenas, nós estivemos lá...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Porque ao fazer um contorno, se for sobre área florestal, o impacto ambiental é até maior.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas não é.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - São essas lógicas que aí, sim, nós precisamos entender, não é?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - E os indígenas...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Porque não é proibido, desde que haja compensação, desde que haja aprovação com a população indígena, etc. Não é proibido passar uma estrada por área indígena. O que precisa é ter as compensações e a aprovação necessária pela própria população. O que falta, muitas vezes, é vontade política para negociar com a população indígena e fazer as compensações como devem ser feitas. Aí as soluções, via de regra, são mais impactantes do que se tivesse feito a negociação. É isso que nós temos visto no Estado do Amazonas, no Estado do Acre. Não domino com profundidade o Estado do Mato Grosso a fim de opinar sobre o Mato Grosso.

Esta audiência pública, inclusive, tem um objeto específico, que era discutir a BR-319, mas acho democrático discutir questões de outros Estados, mas sempre com o respeito que esta Casa sempre teve não só para com os convidados, mas também para com aqueles que nos acompanham pelas redes sociais, pela televisão do Senado e pela Rádio Senado.

Portanto, eu quero apenas deixar aqui pontuado que essa questão de ter que fazer desvios, etc. e tal também não tem explicação na legislação. Não tem explicação, portanto, legal. O que tem é vontade política, é capacidade de negociação, é fazer as compensações e aprovar isso com os povos que são afetados pela obra de infraestrutura.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - E essa BR-158, para que todos saibam, que vai para o Pará - todo o escoamento dessa produção é no Pará -, está toda asfaltada no Mato Grosso, a não ser esse trecho de que já estava contratado para fazer o asfalto e teve que suspender. Isso já demora, mais ou menos, uns oito anos aproximadamente. Como V. Exª coloca, Senador Braga, realmente, parece que é proibido, mas não é proibido. Mas, quando se vai falar, as condicionantes, as dificuldades... Nós tivemos muitas audiências lá na comunidade com os indígenas, e os indígenas, as lideranças dizendo que concordavam, desde que fizesse a compensação.

Olha, para se ter uma ideia, Presidente, Rodrigo...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Portanto, V. Exª confirma...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Confirmo.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - ... o que eu acabo de dizer. O que falta é vontade política para fazer as compensações de acordo com as demandas dos povos afetados.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Só para se ter uma ideia - e é importante que a população saiba -, em memória do nosso ex-Vice-Presidente José Alencar, ele se sensibilizou muito com essa região lá, a questão dos índios, a questão da população. Eram milhares de pessoas. A Drª Larissa foi lá. Ele, como Presidente em exercício, convocou uma audiência pública lá no Mato Grosso, mandou chamar os indígenas no gabinete do Governador. Uma comitiva foi daqui para lá, dois aviões na estrutura do Governo, o Presidente da República em exercício. Chegamos lá, a reunião toda montada. À época, o Governador era o Blairo Maggi, hoje nosso Ministro e Senador também. Fomos começar a reunião, e o Presidente perguntou: "E os indígenas? Por que não estão aqui?" Aí o Governador falou: "Olha, a Funai proibiu que os indígenas viessem. E lá estava o Presidente da Funai, que falou: "Eu sou o tutor dos índios e proibi. Eu falo por eles." O Presidente da República falou: "Olha, então, eu agradeço muito, Governador, a boa vontade, mas dou por encerrada a reunião." E voltamos. No voo, inclusive, eu cobrei do Presidente: Presidente, José Alencar, o senhor vai demitir o Presidente da Funai, né? Ele falou: "Senador, escuta uma coisa. Vice não foi feita para criar problema." Então, politicamente, ele agiu assim. Depois, o Presidente da Funai foi demitido. Mas aqui é a história do Governo brigando com

Governo, brasileiros brigando com brasileiros e, com a fome, às vezes, criancinhas morrendo. Lá na questão dos índios, todos eles - e aí vou falar da 158, porque os indígenas, nesta área, passam pelo abandono total, pela falta de condições da Funai. Não quero dizer má vontade, não. E aí - já falando na 158 e na 242 -, também nos interessa no Mato Grosso a questão da 242, no Estado de Tocantins. Lá, sim, é uma situação de pobreza total dos indígenas.

Então, nós queremos ajudar os nossos irmãos indígenas, mas, por estarem abandonados, a situação fica muito pior.

Por isso, Presidente, eu quero aqui chamar à responsabilidade a Funai - e vocês tenham certeza de que nós somos parceiros de vocês. Se houver alguma dificuldade aqui na questão da legislação, vamos aperfeiçoá-la, mas nós precisamos encerrar esta reunião com respostas objetivas. No nosso caso de Mato Grosso, nós precisamos resolver o problema da 242 nesses trechos que foram falados e que a Drª Ângela Parente, todo dia, quando eu vou dizer, fica angustiada sem saber trazer a resposta conclusiva.

No caso da 174, também, só para falar, porque eu tenho de dar satisfação a Mato Grosso, na 174, no trecho de... Não, de Vilhena a Juína, este está lá com as licenças ambientais por saírem, mas foi federalizado o trecho de Juruena a Colniza. Sobre esse, na verdade, está sob a responsabilidade de o Governo do Estado fazer os estudos de impactos ambientais e também a questão da influência das áreas indígenas.

Então, essa é a cobrança. Não estamos aqui para cobrar, porque a responsabilidade hoje é única e exclusiva do Governo do Estado também de entregar os estudos, para que vocês possam analisar.

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

Drª Larissa, gostaria de fazer algumas colocações com relação à 242?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Senador Wellington, vamos dividir as rodovias: 174, Mato Grosso, licenciamento estadual. Não está com o Ibama.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. *Fora do microfone*.) - Só para especificar, porque é importante, de Juruena a Colniza.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Isso, perfeito.

A BR-158 foi construída até as duas pontas e, no meio, a gente tinha uma terra indígena, Marãiwatsédé.

Durante muitos anos, não havia consenso entre os indígenas se essa rodovia deveria permanecer no meio ou se ela deveria contornar a terra indígena. Quando nós estivemos naquela audiência lá, na 158, com toda a representação indígena - a gente estava, na época, com o Presidente Antônio, da Funai -, na voz do Cacique Damião, a comunidade indígena ratificou o posicionamento de que ela desejava que houvesse um contorno na BR-158, e aí tivemos a manifestação da Funai e a emissão da licença prévia. A licença está válida e, neste momento, o Ibama aguarda o projeto executivo e o plano básico ambiental, para poder conceder a licença de instalação para a rodovia.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Então, a Angela Parente tem de nos responder.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Isso.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Posso?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Pode, claro.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Então, vamos abrir uma exceção hoje, aqui, doutora. A senhora não estava na lista, mas...

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Obrigada pela oportunidade de esclarecer alguns pontos aqui.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - É importante ouvi-la para que a gente possa esclarecer o Senador Wellington.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - A gente lhe agradece, Presidente.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Apenas para que a população possa identificar...

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

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - ... a senhora, o cargo que a senhora ocupa para que as pessoas possam saber, já que não estava anunciado.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Eu sou Coordenadora-Geral de Meio Ambiente do DNIT, que assume esta parte de toda a questão ambiental das modais - rodoviária, hidroviária e ferroviária.

Então, para dar continuidade ao que a Drª Larissa estava falando sobre a 158, uma das condicionantes da LP emitida pelo Ibama é fazer um plano emergencial com os índios que ficaram no trecho antigo. Então, esse plano emergencial está sendo tratado pela Superintendência do DNIT no Mato Grosso, pelo Dr. Orlando, que está negociando esse plano emergencial, tudo, com a Funai.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Isso é uma exigência nova? É uma exigência nova?

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - É uma exigência que saiu na LP. É uma exigência da Funai.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Só para entender. *(Fora do microfone.)* O que está se fazendo agora é o projeto do desvio: saiu a LP do desvio agora, quatro meses atrás, três meses atrás.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Recente.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas cria-se uma nova exigência! Ou seja, uma condicionante para aquele trecho que está existindo lá e que não vai mais existir. Ou seja, não faz lá, nem conclui, nem sai dali.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - É uma condicionante que a Funai incluiu. Só para concluir ...

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Senador Eduardo Braga, querem que eu tenha paciência com um negócio desses.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Então está havendo a negociação com a Superintendência do DNIT no Mato Grosso e os índios, a Funai do Mato Grosso, para fechar esse plano emergencial. É uma das condicionantes.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Mas por que não deixa a empresa trabalhar? Está lá a licitação, a empresa já está com o canteiro. Como é que se vai fazendo umas exigências?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Senador Wellington, o Dr. Rodrigo tem informações importantes. Vamos ouvi-lo.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Boa tarde para quem eu ainda não tinha cumprimentado.

Como eu disse antes, a Funai faz o quê? Ela qualifica o estudo e intermedeia a consulta aos índios. Então, o nosso papel não é de tomada de decisão, só nos casos de índios isolados sendo contactados. Então, quando a gente faz isso, a gente tenta justamente garantir o que os Senadores e os Deputados levantaram, da importância de ouvir os índios.

Quando eu cheguei lá em agosto, tivemos algumas reuniões, inclusive com o Senador, sobre a 158 e emitimos, se não me engano em setembro ou início de outubro, a nossa posição para que se dê continuidade ao asfaltamento da 158.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT. *Fora do microfone*.) - Do desvio?

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Do desvio.

Nos meses anteriores a isso, tivemos uma reunião com alguns Parlamentares e o DNIT, e o DNIT disse que isso era ponto passivo há dez anos, que foi tomada essa decisão de fazer o desvio e que isso seria positivo porque iria inclusive atender a algumas cidades ali nesse perímetro. Havia então o entendimento de que o desvio era positivo porque naquele momento alguns Deputados levantaram a possibilidade de a gente discutir com os indígenas a passagem por dentro. O DNIT disse que não, que isso não estava em pauta mais para ser discutido. Então, o que a gente fez foi o encaminhamento do processo externo.

A questão do plano emergencial: não é um plano que obste a questão do licenciamento externo. A questão do plano emergencial é porque hoje ainda está em uso a parte interna, e houve mortes já, recentes, e conflitos com os indígenas durante essa passagem. Então, o plano emergencial é um plano emergencial para atenuar essa tensão, não é para obstaculizar a parte externa. Esse plano emergencial está incluído na LP que foi emitida pela Funai em setembro ou outubro, e, até no início do ano, inclusive os índios vieram cobrando a emissão da LP porque faltava um pronunciamento, se não me engano, do Iphan. Então, os próprios índios querem que seja feita, o quanto antes, essa BR. Eles não estão colocando nenhum obstáculo, e a Funai também não tem nenhuma intenção de obstaculizar a 158. As outras...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, mas isso está desde o ano passado, a LP. Por que não libera a LI para trabalhar e faz aqui o atendimento naquilo em que os índios estão querendo, onde existe a

estrada hoje? Nós estamos falando do desvio para sair da reserva. Então, quanto antes construir aquilo lá, está se resolvendo o problema dos índios também. Mas, aí, ficam colocando condicionantes onde está funcionando e não constroem lá.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Não, mas a LI está relacionada à elaboração do PBA, não necessariamente a LP está relacionada ao CI.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Mas, nesse caso, como foi o contorno, já existem os PBAs do norte e do sul. Nesse caso seria... O contorno foi uma alternativa para tirar a estrada da área indígena.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ (*Fora do microfone*.) - Exato.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Então, nesse caso, são apenas essas condicionantes da área indígena, que, como ficou amarrado a esse plano emergencial, que é a sinalização, são questões que o Orlando está tentando resolver com a Funai de Mato Grosso e com os índios... Eles já estiveram aqui.

Agora, eu só quero registrar aqui, porque é importante a parceria entre a Funai e o Ibama, que dentro do Governo temos tentado dialogar, ainda que com nossas diferenças - muitas diferenças -, porque defendemos o empreendimento, mas a gente tem tentado dialogar. O diálogo....

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Deixa eu entender: continua atrelado ou não ao plano emergencial?

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Sim. Está, porque está numa condicionante da LP. Está atrelado porque eu tenho de cumprir esse plano emergencial. O DNIT tem de cumprir para obter a LI, porque as outras coisas são mais tranquilas, porque eu já tenho o PBA - o PBA de meio ambiente -, já tenho a questão da malária, e várias outras exigências que já estão praticamente concluídas - o projeto de engenharia....

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, para a população entender: depois que foi criada a reserva indígena, isso há alguns anos, mais de dez anos, então decidiu-se que se fizesse o desvio. O desvio, gente, no Mato Grosso, é de 280km - esse é o desvio. Aí foram fazer projeto de engenharia, e tudo ficou pronto no ano passado; atendeu; e liberou-se a LP; e a estrada continua passando dentro da reserva; os índios dizem que querem que saia de lá; e não se autoriza a construção, não se entrega a LI porque agora existem algumas condicionantes aqui, de onde se está passando. Ou seja não faz nem um, não faz nem outro, e nós estamos falando de coisas de outubro do ano passado. A empresa poderia ter entrado agora em março: tem dinheiro, tem tudo, tem licitação e vai fazer ali alguma coisa que os índios querem na área existente. Mas, enquanto não se construir o desvio, vai se ficar passando ali onde existe a reserva.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu compreendo...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Senador Eduardo Braga.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu compreendo a indignação do Senador Wellington Fagundes e do Senador Medeiros. Agora, eles estão indignados porque a LP foi concedida em outubro do ano passado, e nós estamos no mês de julho e ainda não conseguimos a LI para essa BR. Imaginem nós, no Amazonas, que estamos há dez anos!

A Drª Angela Parente veio à Mesa, a pedido do Senador Wellington, e, como ela é coordenadora da área ambiental no DNIT, talvez ela possa responder àquilo que o Dr. Charles não respondeu, porque esta é uma audiência pública sobre a BR-319, e nós aqui ouvimos declarações, por parte do Ibama, que não foram contraditadas pelo DNIT, de que, desde 2008 até 2013 ficamos sem contrato, que temos um contrato a partir de 2013, com essa Engespro, e que essa Engespro, apenas no ano que vem, vai concluir o estudo de impacto ambiental sobre a questão de fauna, flora, meio ambiente, etc., mas que tem um PP-022 com a Consórcio Etnias, da BR-319, que só vai entregar a parte dos povos indígenas também no ano que vem.

Então, já que a senhora foi convidada à Mesa, talvez a senhora possa concluir essa parte do debate, porque nós estamos efetivamente sem informações, para ficar claro o que está acontecendo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Doutora Angela, a senhora poderia nos responder?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Pela ordem, Presidente. Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Só a deixe dar essa resposta e já lhe dou a palavra pela ordem.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Eu gostaria muito.

De 2008 é um fato, para o Ibama, que não recebeu o EIA/RIMA. É um fato que não recebeu o EIA/RIMA. Mas é fato que nós vamos entregar para esta Comissão, Presidente, todo o levantamento das reuniões, dos ofícios, porque, nesse período, nós fizemos reuniões com o Ibama, para discutir a metodologia de fauna, nós fizemos reuniões sobre metodologia de flora, pedimos renovação do termo de referência. A Larissa mesma falou aqui que nós pedimos três vezes para renovar o termo de referência do EIA/RIMA.

Eu quero esclarecer que não é que, em 2008... É um fato, ela falou a verdade: nós não entregamos o EIA/RIMA. É um fato.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Mas fica a questão, Drª Angela, porque me parece inexplicável como nós precisamos de cinco anos para definir metodologias e para definir o novo termo de referência para um EIA/RIMA, em pleno século XXI. Nós precisamos de cinco anos para fazer isso?

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Nesse tempo também houve vários aspectos: não só essa questão de reuniões, como também as licitações, no âmbito do Governo Federal, de...

Eu vou apresentar o relatório, porque também eu não estava em 2013 no DNIT, entendeu? Então, eu vou apresentar o relatório, com o histórico de troca de ofícios, para esta Comissão, para que vocês tenham conhecimento e clareza de como se dá isso.

Eu só quero dizer que o DNIT, o órgão DNIT, não estava parado. Está entendendo? Ele estava fazendo as licitações, discutindo. E outra coisa também, Senador, que é importante saber: o EIA/RIMA tem um prazo de validade dos dados. A Larissa pode confirmar, pelas resoluções Conama. Nós temos o prazo de validade, Larissa, das campanhas de fauna, de cinco anos, não é?

Agora nós vamos fazer uma campanha de fauna, em novembro, que seria justamente em função dos estudos indígenas que estavam sendo feitos, para não perdermos esses dados, senão nós não teríamos mais dados primários, e sim secundários. E nós precisamos de dados primários para fechar os estudos.

Então, não adianta eu explicar muito aqui, se eu não apresentar este histórico para a Comissão, com toda a troca de...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu só quero registrar, Drª Angela, novamente: tivemos um hiato, de 2008 até 2013, e o DNIT tem um contrato com um consórcio que já dura cinco anos.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Ele ficou paralisado algum tempo.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Está indo para o sexto ano. Ficou paralisado por quê?

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Para aguardar os estudos indígenas. Aí, houve a contratação dos estudos indígenas...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Aí, preste atenção, só para entender: o contrato é de 2013, e o estudo indígena é de 2017. São quatro anos parado por causa de contratação dos estudos indígenas?

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - No histórico o senhor vai entender, Senador, porque no histórico vão estar registradas todas as reuniões para discutir, tanto na Funai como no Ibama, os termos de referência, discussão de como vai sair o termo de referência, as metodologias... Então, eu acho que no histórico dá para ser mais compreensível. Preciso apresentar para vocês este histórico, para haver clareza aqui.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Doutora Angela, se a senhora ficar cheia de dedos para falar, a senhora vai ficar com a coisa nas costas do DNIT. Não sou advogado do DNIT, mas vou lhe falar o que é que aconteceu no caso da 242.

No caso da 242, foi o mesmo puxa-encolhe: o DNIT caiu na besteira de... No momento em que a Advocacia-Geral da União chamou os dois órgãos que estavam em contenda, para entrar num consenso, para não haver dois órgãos brigando na Justiça, o DNIT caiu na bobeira de... Quando o Ibama falou: "Não, eu aceito esse estudo aí, mas preciso de adequações." Aí, começou essa história de reuniões.

É uma reunião atrás da outra. Vem papel, vai papel, vai papel, até que venceu o maldito estudo de fauna e não sei o quê. Venceu, e ele falou: "Morreu Maria Preá! Agora tem que começar tudo de novo." Você está entendendo?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - São cinco anos...

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Por isso que a lei é importante...

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PODE - MT) - Então, é por aí.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Pela ordem, o Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, eu estou aqui desde 9h assistindo à audiência, bastante movimentada e produtiva. E eu fiquei aqui para apoiar os Senadores, tanto do Amazonas quanto de Rondônia, quanto de Mato Grosso, até porque, no meu Estado do Pará, acontece a mesma coisa.

Nós estamos falando aqui em oito anos, em dez anos... Esse é o tipo de campeonato que eu não gostaria de vencer, mas, se eu for falar em tempo, posso citar a Transamazônica, a famosa BR-230, que a Funai não deixa asfaltar há 40 anos. Há 40 anos. Então, está parada lá, entre Marabá e Novo Repartimento, 40 anos. É pouca coisa, não é, Senador?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - É pouca coisa.

Então, eu não queria ganhar esse campeonato não. Eu queria estar perdendo de longe. Mas quero agradecer a V. Exª, agradecer ao Senador Eduardo Braga, o ter atendido a uma solicitação nossa, de colocar numa segunda reunião extraordinária o meu requerimento, para que fizéssemos uma audiência pública, para discutir algo que o Pará inteiro está... Não só o Pará: o Espírito Santo também, porque acontece a mesma coisa lá.

O Governo resolve, agora, pegar os recursos da renovação da concessão da estrada de Carajás, para fazer a ferrovia lá em Mato Grosso, a FICO. Não tenho nada contra o Mato Grosso, mas tenho tudo a favor do Pará. Então, a nossa luta será para que esses recursos sejam usados no Pará para fazer a Ferrovia Paraense, ligando Santana do Araguaia a Barcarena.

Existe um grupo político no Estado que está defendendo usar esse dinheiro para fazer o trâmuei da Norte-Sul, que vai de Açailândia a Barcarena. Não interessa ao Pará isso. Não interessa. Interessa fazer a nossa ferrovia, interligando a Norte-Sul à Ferrovia Paraense, com um ramal de 58km de Açailândia, no Maranhão, a Rondon, no Pará. Então, a Norte-Sul ficará totalmente atendida, porque ela precisa, evidentemente, de uma saída para o Porto de Barcarena, e o Pará, então, será atendido nas necessidades da sua ferrovia.

Eu só queria pedir a V. Exª que pudéssemos, já agora, definir isso, deixando já marcado dia 7 de agosto, que é uma terça-feira, às 14h30, para não interferir com a reunião ordinária da Comissão, para que a Secretaria pudesse, desde já, fazer os convites aos nossos convidados que foram aprovados no requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Com a anuência do nosso Presidente Eduardo Braga, eu solicitaria aos nossos universitários que façam os convites. Se for possível... Não depende de nós. Como é um convite, nós iremos convidá-los, se o Senador Eduardo Braga permitir.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Estamos de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vamos fazer os convites, indicando o dia 7. V. Exª também pode contatar os convidados para que eles possam confirmar a vinda. Da nossa parte, não há problema. Fica, assim, resolvido e marcado, então, da nossa parte, da parte da Comissão, dia 7 de agosto para que se possa fazer isso. Ou se faz às 9h, da manhã, ou às 14h. É V. Exª que vai nos dizer qual é o horário melhor.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Às 14h30, porque me parece que é mais conveniente para os convidados.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Perfeito. Às 14h30. Fica feito o convite.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Presidente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Presidente, só o seguinte. V. Exª falou para fazermos o convite. Eu farei, a Secretaria, sim...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Sim, nós faremos também.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) - Eu espero que eles atendam ao convite para não ser obrigado a fazer uma convocação.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Isso é outra história. *(Risos.)*

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Isso é outra história.

Presidente, nós estamos caminhando para o encerramento, e eu queria pedir tanto ao representante do DNIT, Dr. Charles, quanto à Drª Larissa... Aquela questão dos 70km entre Humaitá e Realidade e a questão da ponte sobre Igapó-Açu foram colocadas. Houve aparentemente uma anuência por parte do DNIT, eu entendi que a Drª Larissa concordou também, mas não ficou clara a posição do DNIT, do Ibama. Como me parece que, naquela região, não creio que afete a questão da Funai, eu queria entender, nas conclusões, qual seria, então, a conduta do DNIT e do Ibama com relação a esses 70km e à questão da ponte sobre o Igapó-Açu.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Vamos, então, encaminhando para o encerramento. Eu passo a palavra à Drª Larissa para fazer essa colocação e também as suas conclusões, a sua palavra final.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Com relação...

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Sr. Presidente, eu gostaria de pedir que todas as perguntas que foram... Como houve aqui um vai e vem, eu gostaria que os expositores nos respondessem depois por escrito, só para que a gente tenha isso de forma coordenada.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Há a ata.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Moderador/PR - MT) - Não, mas muitas coisas aqui vão ficar ainda dependendo...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Nós vamos receber por escrito várias informações, e essas informações, quando chegarem, nós repassaremos aos senhores.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Com relação a esse trecho de 70km, o Ibama aguarda uma provocação do DNIT para essa discussão. Aí apresentam os fatos, a forma como a rodovia se encontra, toda a motivação, e a gente leva isso para a câmara de conciliação, para ver se é possível um aditamento do termo.

Quanto às suas perguntas com relação a BR-242, o que avoca o licenciamento para uma competência federal é interferência direta em terra indígena, extensão superior a 200km, cruzar dois ou mais Estados. No caso dos dois últimos lotes da BR-242, que são sobrepostos a uma MT já implantada, a competência por si é estadual. Nós respondemos ao questionamento da Sema há mais de dez dias. A Sema falou que era necessária uma delegação, e nós respondemos no sentido de que não é necessária uma delegação, uma vez que a competência originária é estadual. Então, eu não tenho como delegar uma coisa pela qual eu não sou competente. A resposta já foi encaminhada para a Sema nesse sentido.

Mais uma vez, eu agradeço o convite. Estamos à disposição. Toda a equipe técnica da casa sempre está a postos para tirar qualquer dúvida e para discutir os assuntos de interesse desta Casa. Muito obrigada, Senador. Ficamos aí à disposição para as próximas audiências que o senhor convocar. Virei com o maior prazer.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigada, Drª Larissa.

Só para pontuar, toda vez que nós convidamos o Ibama, a Drª Larissa sempre esteve presente conosco. Embora não concordemos com algumas coisas, o debate é importante. Esclarecer para a população os pontos de vista do Ibama, da Funai, do DNIT e os nossos próprios é importante para que a população possa acompanhar e tentar entender aquilo que nós não estamos entendendo ainda, mas fica muito mais difícil para a população. Se nós aqui estamos com dúvidas, imaginem quem está nos ouvindo, que acaba não entendendo, porque é um Governo só, mas não se entende o Ibama com o DNIT, e aí aparece no meio a Funai, que dá um tempero especial para que as coisas não aconteçam, para que as obras não aconteçam.

Com a palavra o Dr. Rodrigo Paranhos, para fazer suas colocações finais.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Obrigado, Presidente, por ser o tempero - espero que seja um tempero bom.

Vou responder a algumas questões pontualmente, e, depois, os Senadores têm acesso direto a mim. Eu me coloco sempre à disposição dos senhores. Temos feito, regularmente, reuniões com a Bancada de Mato Grosso para tratar da infraestrutura de lá, e eu quero crer que está ajudando muito.

Voltando às indagações postas, a 174 está com um questionamento do Ministério Público. Então, não é uma questão em que basta a Funai querer. O Ministério Público tem discutido recentemente a questão de colocar ou não no licenciamento a consulta prévia. É uma questão que depois vai ter que ser debatida.

Quanto à 242, a gente emitiu TdR e está esperando a apresentação do plano dos trabalhos para fazer os estudos.

Quanto à BR-158, a gente pode, a partir dessa provocação que estava acertando com a Angela, avaliar com os indígenas. Como eu disse, a gente intermedeia o diálogo com eles, a possibilidade de ela ir com essa condicionante do plano emergencial, ou pelo menos alguma coisa do plano emergencial, para não obstaculizar o empreendimento.

E quanto à 319, a gente está marcando... A gente, em 2016, emitiu o TDR; em 2017, a gente recebeu, em meados do ano, um plano de trabalho, e a gente avaliou no segundo semestre. A gente teve, em 2017, um corte - a gente atende não só o Governo Federal, mas o municipal e o estadual, então a gente tem em torno de 7 mil processos de licenciamento. Em 2017, a gente estava com apenas sete técnicos durante quatro meses e depois a gente ampliou isso para dez até o final do ano. Agora a gente está com 30, então a gente está tentando dar maior celeridade.

Então, nesse ano, a gente conseguiu - a proposta do consórcio era de realizar em maio... A gente está dialogando com os índios para tentar realizar agora em junho e agosto, no máximo, essa reunião com eles, para apresentação e realização dos estudos que vão vir a partir dessa apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Dr. Rodrigo, isso acontecendo, não dá para antecipar esse cronograma de 2019 para 2018? Charles.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Depende mais da empresa que vai realizar os estudos e a pactuação com os indígenas, não é?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Porque a grande preocupação é essa reunião. Isso acontecendo, antecipa muita coisa. Antecipa, não; quer dizer, nós vamos caminhar a passos largos para que o trabalho possa ser concluso.

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Então, foi feita uma apresentação do plano de trabalho pela empresa. A gente avaliou o plano de trabalho e está apresentando para os indígenas junto com a empresa. A partir daí, a empresa...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM. *Fora do microfone*.) - Ela vai ter que ter autorização dos índios para entrar...

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - A empresa e os...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Isso agora em agosto, não é?

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Então, mas aí o plano de trabalho foi feito pela empresa. Então, a empresa com os indígenas podem dar uma celeridade em relação a isso. O que a gente pode fazer... Como eu disse, a gente não autoriza, a gente intermedeia; então, o que a gente pode fazer é dar celeridade no procedimento burocrático interno.

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

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Caso seja aprovado pelos indígenas, não é?

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Exato.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - ... passo a palavra para o Dr. Charles, para fazer as suas colocações finais e também...

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO - Eu queria agradecer publicamente o convite, também me coloco à disposição não só da Comissão, como dos Parlamentares e da sociedade, para atender sempre que houver qualquer demanda.

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

Dr. Charles.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Obrigado, Senador Acir.

Com relação ao que foi colocado aqui, uma proposta, acredito eu, muito bem-vinda do Senador Eduardo Braga, com relação a que os órgãos se sentem para rever esse termo, o DNIT é perfeitamente favorável. Inclusive eu acredito que a proposta que a gente vai encaminhar lá é que, ao tempo que vá se tratar esse termo, a gente consiga autorização para se trabalhar já nesse trecho dos 70km, incluindo a ponte do Igapó-Açu também.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu posso pedir a V. Exª que encaminhe a cópia da provocação que será feita para esta Comissão, para que esta Comissão possa acompanhar junto à AGU e junto ao Ibama?

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Sem dúvida.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu agradeço a V. Exª.

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Com certeza, saindo daqui, já vai ser uma providência tomada.

Ante isso, quero agradecer também o convite daqui, deixar bem claro que o DNIT está à disposição. A gente tem trabalhado intensamente nisso, sabe das dificuldades, sabe da morosidade que, num momento ou noutro, aconteceu, mas a gente vai disponibilizar todos os dados necessários aqui.

Agradeço ao Senador Acir mais uma vez.

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

E eu convido agora o Senador Eduardo Braga para assumir a Presidência dessa Comissão e encerro...

O SR. RODRIGO PARANHOS FALEIRO (*Fora do microfone*.) - A Larissa queria dar uma boa notícia.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, a Drª Larissa tem uma boa notícia, vamos ver.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - É porque foi na fala do Senador Flexa. A BR-230 tem licença de instalação para todo o trecho. Então, as obras estão autorizadas há bastante tempo. E porque são tantas...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - A 230? A Transamazônica.

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - A Transamazônica.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Do trecho de Lábrea até Jacareacanga?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - Isso. Tem licença de instalação.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Tem licença de instalação. É importante o que a senhora acaba de colocar e aí vou dizer ao DNIT...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Até porque tem...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Nós colocamos uma emenda no Orçamento de 2018, no valor de R$30 milhões, para a BR-230, no trecho Lábrea-Humaitá. Estamos colocando novamente no ano que vem. E o argumento do Ministro dos Transportes para nós é o de que não possui projeto. Ora, se já há licença de instalação para o trecho da BR-230, é óbvio que deve existir projeto. Se existe projeto, por que não licitou se tem a rubrica orçamentária esta obra? É importante um esclarecimento por parte do DNIT diante da afirmação da Drª Larissa, que também é fato novo para nós. Ela está dizendo que todo o trecho da BR-230 tem licença de instalação. Portanto, se tem licença de instalação, por que não pode licitar?

A SRª LARISSA CAROLINA AMORIM - As licenças iniciais, se não me engano, foram emitidas em 2007 e foi feita a unificação delas em 2011, das licenças de instalações. Não sei qual é o projeto a que o Ministro se referiu. A gente pede um projeto específico, talvez seja um detalhamento, um projeto executivo em si. Acho que a Ângela responde melhor.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Nós temos desde essa data. Estamos até renovando agora a LI. Não é problema a LI, mas tivemos uns trechos da BR-230 - e realmente o Senador deveria estar se referindo a isso - que ficaram bloqueados por questões de algumas aldeias indígenas. A Transamazônica tem uma LI toda, mas teve alguns trechos, em alguns momentos, bloqueados por questões indígenas. Houve liberação, mas um dos lotes, que eu acho que é o dos parakanãs, foi liberado no ano passado. E temos obras lá.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Maioria/MDB - AM) - Minha colocação, Drª Ângela, é pelo seguinte: pelo que eu saiba, não há nenhum impedimento indígena no trecho Lábrea-Humaitá. E há recursos orçamentários, foram colocados no orçamento do Ministério dos Transportes, há licença de instalação, no entanto o Ministério dos Transportes não licitou essa obra.

A SRª ANGELA MARIA BARBOSA PARENTE - Aí o Diretor...

O SR. CHARLES MAGNO NOGUEIRA BENIZ - Senador, acredito que esse é mais um dado que a gente vai apresentar, da melhor forma possível, com a maior urgência, para que o Senador saiba em que pé, realmente, está isso, essa questão dos projetos principalmente.

Agradeço. Pode ter certeza de que isso vai ser encaminhado o mais brevemente.

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

Muito obrigado ao Dr. Rodrigo, à Drª Larissa, ao Dr. Charles e à Drª Ângela.

Declaro encerrada esta audiência pública.

Vamos dar sequência à segunda etapa, agora com o Presidente Eduardo Braga assumindo a Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Bem, dando continuidade à nossa reunião do dia de hoje, numa terceira etapa, quero, primeiro, agradecer a presença de todos os convidados e destacar, mais uma vez, as informações que aqui foram dadas, que são importantes para esclarecer ao povo do Amazonas. Parece-me que duas informações aqui foram muito importantes para o povo ter conhecimento: a questão dos prazos do estudo de impacto ambiental da BR-319 e, no caso da BR-230, o fato de que nós temos licença de instalação concedida pelo Ibama - portanto, temos projeto - e falta o Ministério dos Transportes e o DNIT informarem por que essa obra não foi licitada, tendo em vista que há inclusive recurso orçamentário.

Nesta nova parte da nossa reunião, vamos atender aqui uma demanda de vários Senadores com relação a algumas autoridades cujos pareceres e sabatinas estavam pendentes. É importante destacar que uma das autoridades que estava pendente é o Diretor-Geral do DNIT. Nós faremos a sua sabatina.

Agora, Senador Acir, há coisas que foram colocadas na reunião de hoje que precisam ser esclarecidas porque são escandalosas do ponto de vista... E resolvidas, porque são escandalosas! Não dá para admitir algumas das argumentações, e o Diretor-Geral do DNIT, que será sabatinado por esta Comissão, precisa assumir algumas posições com a Comissão de Infraestrutura desta Casa, para que nós possamos avançar. V. Exª será o Relator da matéria da aprovação do referido Diretor-Geral do DNIT, e eu quero aqui manifestar a V. Exª minha preocupação. Se V. Exª puder interceder junto a ele, nós esperamos que, na sabatina que faremos amanhã, às 9h30, na sala 19, haja respostas e compromissos definitivos por parte do DNIT.

Caso contrário, Senador Valdir Raupp, a nossa boa vontade para com essas situações chega já à casa do escândalo, porque nós temos vontade de apoiar, nós temos vontade de dar as resolutividades necessárias, mas ficou muito claro aqui que nós estamos com licença de instalação na BR-230, recurso orçamentário aprovado, e não houve sequer licitação - sequer licitação!

No caso da BR-319, ficou mais do que claro que há uma falta de compromisso e uma falta de vontade política. Aí me parece generalizado. Eu não quero fulanizar, porque, afinal, eu quero respeitar a boa-fé de todos, mas efetivamente há uma situação inexplicável. E nós precisamos, por parte do Diretor-Geral do DNIT, que haja compromissos, porque, na audiência no dia de amanhã, às 9h30, nós iremos cobrá-lo firmemente sobre esses temas.

EXTRAPAUTA

ITEM 2

MENSAGEM (SF) Nº 65, de 2018

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 88 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o nome do Sr. José da Silva Tiago, para exercer o cargo de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pronto para deliberação

Eu passo a palavra ao Senador Acir Gurgacz para relatar a Mensagem nº 65, de 2018.

Com a palavra o Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. Como Relator.) - Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, o Senhor Presidente da República, por intermédio da Mensagem 65, de 2018 (Mensagem nº 325, de 12 de junho de 2018, na origem), submete à apreciação do Senado Federal a indicação do Sr. José da Silva Tiago, para

ser conduzido ao cargo de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela Lei 10.233, de 5 de junho de 2001.

Os diretores do DNIT, cujas nomeações serão precedidas, individualmente, de aprovação pelo Senado Federal, deverão ser brasileiros, ter idoneidade moral e reputação ilibada, formação universitária, experiência profissional compatível com os objetivos, atribuições e competências da autarquia, além de elevado conceito no campo de suas especialidades, conforme estabelece o art. 88 de sua lei de criação.

José da Silva Tiago, cidadão brasileiro, 70 anos, é engenheiro civil graduado pela Universidade Federal de Mato Grosso no ano de 1974.

Na vida profissional, o indicado possui mais de 40 anos de experiência na área rodoviária. Ingressou em 1974 no antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), atual DNIT, onde exerceu diversos cargos vinculados ao 11º Distrito Rodoviário Federal, no Estado de Mato Grosso, chegando a ocupar, inclusive, a chefia daquela unidade.

Entre 1987 e 1989, foi Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Mato Grosso (Dermat). Em 2003, passou a servir em Brasília, na sede do DNIT. Foi Assessor na Diretoria de Planejamento e Pesquisa, Gerente de Projetos na Diretoria-Geral e Coordenador de Cadastro e Licitação. Desde 2009, ocupa o cargo de Superintendente Regional no Estado do Paraná.

Em sua argumentação escrita, destaca que foi agraciado com diplomas de honra ao mérito nas esferas civil e militar, que jamais foi condenado por improbidade administrativa ou por atos de corrupção em razão de suas ações e conclui ter capacidade técnica, afinidade intelectual e moral para desempenhar a função para a qual foi indicado.

Cumpre registrar que o candidato apresentou todos os documentos exigidos pelo art. 383, inciso I, alíneas "a", "b" e "c", do Regimento Interno, juntamente com as declarações de que trata o §3º do *caput* do mesmo artigo.

Por fim, importante mencionar que o indicado informa figurar como réu em ação de improbidade administrativa constante do Processo 2006.36.004594-4, que tramita no Tribunal Regional Federal de Mato Grosso.

Esses são os elementos disponíveis para que esta Comissão delibere sobre a indicação pelo Senhor Presidente da República do Sr. José da Silva Tiago, para exercer o cargo de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Vamos deixar para amanhã as indagações que temos, muitas, para fazer com relação à ocupação desse cargo.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Agradeço a V. Exª e o cumprimento pela condução da audiência pública ainda há pouco encerrada. V. Exª conduziu como sempre de forma bastante eficiente.

Em discussão a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, fica concedida vista coletiva da matéria, nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal, até amanhã, às 9h30 da manhã, quando realizaremos a sabatina do referido indicado.

EXTRAPAUTA

ITEM 3

MENSAGEM (SF) Nº 66, de 2018

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 5º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, o nome do Sr. Efraim Pereira da Cruz, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, na vaga decorrente do término do mandato do Sr. André Pepitone da Nóbrega.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pronto para deliberação

Concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO. Como Relator.) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem 66, de 2018, submete ao exame do Senado Federal a indicação do Sr. Efrain Pereira da Cruz para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), na vaga do Sr. André Pepitone da Nóbrega.

Criada pela Lei 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Aneel é entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério de Minas e Energia.

A Carta Magna atribui ao Senado Federal competência privativa para aprovar previamente, por maioria absoluta e voto secreto, após arguição em sessão pública, a escolha de titulares de cargos que a lei determinar.

Desse modo, a iniciativa do Chefe do Poder Executivo atende ao disposto no art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, cominado com o art. 5º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.

O art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal atribui a esta Comissão a competência para emitir parecer sobre indicações dessa natureza, obedecendo ao rito previsto no art. 383 também do Regimento Interno.

O Sr. Efrain da Cruz é cidadão brasileiro, natural de Porto Franco, Maranhão. Graduou-se, em 2004, em Direito pela Faculdade de Ciências Humanas, Exatas e Letras de Rondônia (Faro). Em 2006, obteve diploma de especialização em Direito Público e Privado pelo Instituto Damásio de Jesus, em São Paulo. Em 2007, concluiu a pós-graduação em Direito de Energia pela Universidade Candido Mendes, no Rio de Janeiro. Atualmente cursa MBA Executivo em Administração, com ênfase em Gestão em Empresas de Energia Elétrica, pela Fundação Getúlio Vargas, Distrito Federal.

O indicado ingressou na vida pública por meio de concursos públicos da Força Aérea Brasileira (FAB), em 1998, e do Corpo de Bombeiros do Estado de Rondônia, em 2002. Em 2003, foi cedido pelo Governo do Estado de Rondônia para atuar nas Centrais Elétricas de Rondônia, antiga Ceron. Entre 2003 a 2010, exerceu o cargo de Assessor Diretor da Eletrobras Distribuição Rondônia. De 2007 a 2012, foi o representante do Diretor de Gestão Corporativo das Empresas de Distribuição da Eletrobras no Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras Distribuição Rondônia. No período de 2012 a 2017, ocupou o cargo de Procurador da Presidência da Eletrobras Distribuição Rondônia, sendo que até 2015 acumulou o cargo de Procurador com o de Coordenador do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras - RO. Em fevereiro de 2017, tomou posse como Diretor de Gestão da Eletrobras Distribuição Rondônia e do Acre. O indicado participou de diversos treinamentos relacionados ao setor elétrico, entre os quais destacam-se: Gestão em Avaliação de Competências - USP, São Paulo; Líder Coaching - Instituto IIRR, de São Paulo; Curso de Engenharia de Custos - Unise Eletrobras; e Programa Líder (MindQuest/Harvard Business Publishing).

A análise do currículo anexado à Mensagem 66, de 2018, mostra que a formação acadêmica e o histórico profissional do indicado o credenciam plenamente para o desempenho das atividades inerentes ao cargo de Diretor da Aneel, para o qual foi escolhido pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

O indicado, ademais, apresentou as declarações e as informações exigidas pelo Ato nº 1, de 2009, desta Comissão, que “disciplina processo de aprovação de autoridades, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura” do Senado Federal.

Em vista do exposto, entendemos que a Comissão está em condições de deliberar sobre a indicação do nome do Sr. Efrain Pereira da Cruz, para ocupar o cargo de Diretor da Agência Nacional de Petróleo.

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Agência Nacional de Energia Elétrica.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Eu estou com petróleo na cabeça aqui.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Na cabeça.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mas está escrito petróleo aqui mesmo. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Na realidade, a falha foi do datilógrafo. V. Exª não falha.

Em discussão a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, fica concedida vista coletiva da matéria nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal.

Amanhã, às 9h30, faremos, portanto, a sabatina.

EXTRAPAUTA

ITEM 4

MENSAGEM (SF) Nº 67, de 2018

- Não terminativo -

Submete à apreciação do Senado Federal, de conformidade com o art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 5º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, o nome do Sr. André Pepitone da Nóbrega, para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, na vaga do Sr. Romeo Donizete Rufino.

Autoria: Presidência da República

Relatoria: Senador Valdir Raupp

Relatório: Pronto para deliberação

Com a palavra o Senador Valdir Raupp.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO. Como Relator.) - Sr. Presidente, Senador Eduardo Braga, Srªs e Srs. Senadores, o Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem nº 67, de 2018 (Mensagem 369, de 2 de julho, na origem), submete ao exame do Senado Federal a indicação do Sr. André Pepitone da Nóbrega para exercer o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), na vaga do Sr. Romeu Donizete Rufino.

Criada pela Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Aneel é entidade integrante da Administração Pública Federal indireta submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério de Minas e Energia.

A Carta Magna atribui ao Senado Federal competência privativa para aprovar previamente, por maioria absoluta e voto secreto, após arguição em sessão pública, a escolha de titulares de cargos que a lei determinar.

Desse modo, a iniciativa do chefe do Poder Executivo atende ao disposto no art. 52, inciso III, alínea "f", da Constituição Federal, combinado com o art. 5º, da Lei 9.427, de 26 de dezembro de 1996. O art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal atribui a esta Comissão a competência para emitir parecer sobre indicações dessa natureza, obedecendo ao rito previsto no art. 383 também do Regimento Interno.

Anexo à presente mensagem, consta o currículo do indicado em atendimento à prescrição regimental do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal.

O Sr. André Pepitone da Nóbrega é cidadão brasileiro, nasceu em 21 de janeiro de 1974, na cidade de Maceió, Alagoas. Sua formação acadêmica inclui o curso de graduação em Engenharia Civil pela Universidade de Brasília (UnB), onde também concluiu o curso de pós-graduação em Geotecnia (1999/2000). Em 2006, obteve diploma de especialização em Teoria de Operação de uma Economia Moderna Nacional, pela Universidade George Washington, nos Estados Unidos.

Seu currículo registra publicações de trabalhos técnicos de sua autoria, entre as quais ressaltamos: “Regulação do setor elétrico: cenário desafiador”; “Energia solar amplia a característica sustentável da matriz elétrica do Brasil”; “A regulação e os desafios da distribuição”; “A possibilidade jurídica de associação das agências reguladoras federais”; “O caminho brasileiro para as redes elétricas inteligentes”; e “*Evolution of wind power generation in Brazil: From the early 2000s to the current situation*”.

Tanto no Brasil como no exterior, o indicado participou de diversos treinamentos e missões relacionadas ao setor elétrico, tais como: no Uruguai, na Guatemala, no México e na Alemanha.

A experiência profissional do indicado compreende atividades tanto no setor público como na iniciativa privada. Entre 1997 e 2000, trabalhou na Themag Engenharia, onde atuou nos Departamentos de Estruturas e no de Geotecnia. A partir de maio de 2000, passou a trabalhar na Aneel, na Superintendência de Concessões e Autorizações de Geração. Em 2002, passou a atuar na Superintendência de Estudos Econômicos do Mercado. Em 2005, foi nomeado pela Aneel para exercer o cargo efetivo de Especialista em Regulação de Serviços Públicos de Energia. Em 2006, assumiu cargo de assessor na direção da agência. Em 2010, foi nomeado Diretor da Aneel, sendo reconduzido para o mesmo cargo em 2014, onde encontra-se lotado até a presente data. Em junho do corrente ano, o indicado tomou posse como Presidente da Associação Ibero-americana de Entidades Reguladoras de Energia.

A análise do currículo anexado à Mensagem nº 67, de 2018, mostra que a formação acadêmica e o histórico profissional do indicado o credenciam plenamente para o desempenho das atividades inerentes ao cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, para o qual foi escolhido pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

O indicado, ademais, apresentou as declarações e as informações exigidas pelo Ato nº 1, de 2009, desta Comissão, que "disciplina o processo de aprovação de autoridades, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura" do Senado Federal.

Em vista do exposto, entendemos que a Comissão está em condições de deliberar sobre a indicação do nome do Sr. André Pepitone da Nóbrega, para ocupar o cargo de Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica.

Aqui também estava errado, Presidente. Aqui também estava...

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Agência Nacional do Petróleo?

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Foi a pressa, porque esses relatórios foram produzidos hoje. Foi a pressa.

Obrigado, Sr. Presidente.

É o relatório.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Em discussão a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, fica concedida vista coletiva da matéria nos termos do inciso II do art. 383 do Regimento Interno do Senado Federal, para sabatina amanhã, às 9h30 da manhã.

Submeto os seguintes requerimentos a votação.

EXTRAPAUTA

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 29, de 2018

- Não terminativo -

Requer seja convocado o Ministro do Meio Ambiente, Senhor Edson Duarte, para prestar os devidos esclarecimentos acerca das obras de manutenção, conservação e recuperação da BR-319.

Autoria: Senadora Vanessa Grazziotin e outros.

EXTRAPAUTA

ITEM 6

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 30, de 2018

- Não terminativo -

Requer seja convocado o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Senhor Valter Casimiro, para prestar os devidos esclarecimentos acerca das obras de manutenção, conservação e recuperação da BR-319.

Autoria: Senadora Vanessa Grazziotin e outros.

EXTRAPAUTA

ITEM 7

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 31, de 2018

- Não terminativo -

Requer seja convocado o Ministro da Justiça, Senhor Torquato Jardim, para prestar os devidos esclarecimentos acerca das obras de manutenção, conservação e recuperação da BR-319.

Autoria: Senadora Vanessa Grazziotin e outros.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Parece-me, Sr. Senador Valdir Raupp, que, diante das colocações aqui apresentadas na audiência pública... Veja: esta não é a primeira audiência pública em que tratamos sobre os temas.

Nós tivemos... V. Exª não ficou aqui durante a audiência pública; V. Exª ficou entrando, participando e indo à Comissão de Assuntos Econômicos, até porque V. Exª teve um papel no entendimento para que nós pudéssemos alcançar o que acabamos de construir aqui, nesta Comissão.

Mas eu quero relatar alguns fatos a V. Exª que justificam esses requerimentos.

Primeiro, no caso da BR-319, de 2008 a 2013, a BR-319 nem sequer contrato tinha para o estudo de impacto ambiental - nem sequer contrato tinha. Isso nunca foi informado a esta Comissão. Nós estamos falando de 2013. Nós chegamos a esta Casa em 2011. Em 2012, esta Comissão - Senador Acir é testemunha, V. Exª é testemunha - fez diligências sobre a BR-319 e sempre nos disseram que o estudo de impacto ambiental estava com pendências. Nós não tínhamos nem contrato para o estudo de impacto ambiental.

Mais ainda: temos um contrato a partir de 2013, e ouvimos hoje aqui que este relatório só será apresentado em 2019. Mas, de 2003 até 2017, durante 14 anos, nós nem sequer tínhamos contratação sobre afetação dos povos indígenas, o estudo de impacto sobre os povos indígenas. O contrato foi assinado em 2017.

Esta Comissão já fez três viagens ao longo de toda a BR-319, inclusive com a presença do atual Ministro dos Transportes. Nunca nos foi revelado o que nós tivemos de informação no dia de hoje.

Segundo, gravíssimo: foi revelado, no dia de hoje, pela Diretora do Ibama aqui presente, Diretora de Licenciamento, que a BR-230 possui licença de instalação concedida desde 2011. E mais: a BR-230, no trecho Lábrea-Humaitá, tem emenda aprovada por esta Comissão no Orçamento de 2018. O Ministério informa que não poderia licitar porque não tinha licença ambiental nem projeto. Tem ambos: licença ambiental, projeto e recurso orçamentário aprovado por esta Comissão, aprovado na CMO e aprovado pelo Congresso Nacional!

Então, Senador Valdir Raupp, eu imagino a intervenção que V. Exª quer fazer.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Já adivinhou.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Adivinho, mas eu queria pedir a compreensão de V. Exª. Queria pedir a compreensão de V. Exª.

No caso específico, a Comissão de Infraestrutura precisa dar uma demonstração ao Governo de que nós não estamos tratando essas questões mais com a tolerância com que viemos tratando durante todo esse tempo, até porque faltaram - desculpa a expressão, vou procurar ser o mais politicamente correto - com as informações a esta Comissão, para não dizer outra coisa.

Então, compreenda a colocação que quero fazer para manter a convocação, a fim de que o Governo perceba a situação delicada em que o Estado do Amazonas, o Estado de Rondônia e outros Estados brasileiros se encontram diante dessas colocações.

Veja: nós nunca exercemos a competência que a Constituição nos permite, que nos autoriza. Nós somos Senadores da República com competência para fazer isso, a fim de fazer valer o interesse dos nossos representados, que é o povo dos nossos Estados.

Agora, o que foi revelado hoje aqui tanto pelo DNIT quanto pelo Ibama - parece-me - demanda desta Comissão uma posição firme, para que fique claro junto ao Governo.

Convocar um Ministro não significa diminuir um Ministro, significa dar importância ao fato que a Comissão quer debater, para que fique marcado efetivamente que nós não estamos fazendo um simples convite.

Então, eu faço esse apelo a V. Exª. Sei que os argumentos de V. Exª sempre são quase que irrefutáveis, mas faço esse apelo a V. Exª diante do fato a que nós estamos expostos, depois de uma audiência pública brilhantemente conduzida pelo Senador Acir, de cujo debate tive a oportunidade de participar e pude obter revelações inaceitáveis, como homem público e como representante do Estado do Amazonas.

Ouço V. Exª.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Sr. Vice-presidente, Senador Acir, e Sr. Presidente, Eduardo Braga, era uma praxe dessas comissões transformar convocação em convite, em todos os governos, e não só neste Governo. Acho que o ex-Diretor-Geral do DNIT, que foi conosco em uma caravana pela 319, de Porto Velho a Manaus, Valter Casimiro - e que hoje é Ministro dos Transportes -, por um convite, viria até amanhã aqui, se negociar com ele. O Senador Acir sabe e V. Exª também que ele viria até amanhã aqui.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Não se trata disso, Senador. V. Exª está entendendo o que estou dizendo.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - O Ministro da Justiça, da mesma forma. O do Meio Ambiente não vou dizer, porque não o conheço tão bem como os outros Ministros.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Não se trata...

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - Mas eles não se furtariam a marcar o mais rápido possível uma vinda até Brasília por um convite. Mas, tanto quanto V. Exª e o Senador Acir, eu também quero a BR-319 o mais rápido possível restaurada, recuperada, porque ela liga dois Estados importantes, que é o Estado de V. Exª, o Amazonas, e o nosso Estado. E o Amazonas tem Manaus, que é um polo industrial, é um centro urbano de mais de 3 milhões de habitantes. Para nós, de Rondônia, para Porto Velho, para todo o Estado de Rondônia, que produzimos muito, sobretudo produtos da agricultura e da pecuária para comercializar com Manaus, isso é muito importante. Eu quero também essa BR o mais rápido possível restaurada.

Era só essa ponderação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu queria ponderar com V. Exª.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - É claro.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Eu queria ponderar com V. Exª...

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco Maioria/MDB - RO) - A convocação pode ser também, porque, depois da convocação, V. Exª vai ligar para os Ministros e vai marcar a data. A diferença é muito pequena entre a convocação e o convite, pois se trata de pessoas conhecidas, como os Ministros.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Braga. Bloco Maioria/MDB - AM) - Mas o que eu quero dizer é que a mim foi dada - não foi a ninguém - a informação, e foi dada ao Palácio do Planalto, de que a BR-230, que interligará Porto Velho a Lábrea, portanto interligará o Brasil a Lábrea, tirando Purus do isolamento, não tinha nem estudo de impacto ambiental, nem licença ambiental e nem projeto. E nós descobrimos hoje que tem licença de instalação, além das questões citadas com relação à BR-319.

Portanto, em votação. *(Pausa.)*

Aprovados.

Esperamos poder receber os Srs. Ministros dessas três áreas para que nós possamos, de uma vez por todas, tratar dessa matéria.

Muito obrigado.

Encerrada a presente reunião e convocada a reunião extraordinária para amanhã, às 9h30, na sala 19, a fim de fazermos a sabatina dos três indicados, lidos na presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 27 minutos.)