



(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Declaro aberta a 12ª Reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal, da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Requeiro a dispensa da leitura da ata da reunião anterior, que, com a anuência do Plenário, é dada como aprovada.

A presente reunião destina-se à audiência pública com a finalidade de debater e avaliar as atuais intervenções para a manutenção e reconstrução da BR-319, que liga Porto Velho a Manaus, os entraves para a licença ambiental e a programação de obras a serem executadas na rodovia pelo DNIT.

Antes de entrarmos diretamente na nossa audiência pública, faço os meus comentários iniciais, informando que o nosso Presidente está em viagem para fora do País e, por esse motivo, eu estou aqui substituindo o nosso Presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, Senador Benedito de Lira.

Na terça-feira, foi aprovada, na Câmara dos Deputados, a medida provisória que zera os impostos federais que incidem sobre os produtos da cesta básica brasileira. O benefício, previsto pelo Governo originalmente para 19 categorias, foi estendido para 41 categorias. Essa medida representa uma renúncia de R\$5,1 bilhões em tributos já para este ano de 2013.

Ao mesmo tempo em que o Governo abre mão desse valor em impostos, a Presidenta toma a iniciativa de uma ação muito bem colocada a fim de reduzir não somente os preços da cesta básica, mas também de contribuir para a redução do custo Brasil como um todo. Além de zerar os impostos federais sobre produtos como carne, café, óleo, manteiga, açúcar, pasta de dentes, sabonete, a medida provisória que chegará para votação no Senado trará proposta de impostos federais zero para também, por exemplo, materiais escolares, gás de cozinha, novos produtos de higiene pessoal, cimento, tijolos, telhas onduladas e outras, além de rações e suplementos alimentares usados na pecuária.

A medida também vai assegurar o desconto de 18% para os consumidores residenciais de energia elétrica, anunciado pela Presidenta Dilma em setembro do ano passado e que está sendo aplicado desde janeiro deste ano. A redução da tarifa para a indústria, a agricultura, o comércio e serviços foi de até 32%. Para assegurar os descontos na conta de luz para os consumidores, precisamos autorizar a Eletrobras a repassar recursos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) às distribuidoras de energia. Os recursos previstos são da ordem de R\$2,8 bilhões.

O Governo da Presidenta Dilma está fazendo a sua parte tomando medidas acertadas para controlar a inflação, ampliar os investimentos em infraestrutura e promover a inclusão social da parcela mais pobre da população brasileira.



-
Acredito que o ato de cortar os impostos e reduzir custos pode trazer resultados realmente positivos, caso os preços sejam reduzidos de fato para o consumidor final, o que é o grande e único objetivo. E é exatamente este ponto que precisa ser garantido: que a redução do preço seja repassada ao consumidor final, ao trabalhador brasileiro. Mas é preciso que seja levado em conta que o objetivo dessa medida não é gerar um lucro restrito a quem produz ou a quem vende, no caso de empresários garantirem apenas para si a isenção fiscal; a proposta é redução de preços, baixar os preços e assim aumentar o consumo, aumentar a produção e gerar mais emprego, criando, a reboque, o cenário necessário para conter a inflação.

Nesse sentido, é preciso que a indústria e o comércio repassem essa redução de tributos e do custo de energia também para os seus produtos, para que o impacto dessa medida alcance toda a população brasileira e, de fato, possa conter a inflação, movimentar a economia e gerar emprego e renda à população brasileira.

A redução do custo dos alimentos também depende, em boa medida, da infraestrutura para o escoamento da produção agrícola. Como temos uma infraestrutura precária de armazenamento e transporte, poucas rodovias e um sistema portuário atrasado, nosso custo de transportes é maior e está com deficiências estruturais, mas essa deficiência também está sendo atacada pelo Governo Federal.

O lançamento do Plano Safra da Agricultura Familiar 2013/2014, e do agronegócio, lançado na semana passada pela Presidenta Dilma, com a destinação de recursos para a infraestrutura, a logística e a criação da Agência Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural (Anater) nos encheram de expectativas no sentido de o Brasil resolver os dois principais gargalos da agropecuária brasileira, que são a falta de assistência técnica para os pequenos e médios agricultores familiares e a falta de infraestrutura para o armazenamento e o escoamento da produção.

Por meio do Plano Safra do agronegócio serão investidos cerca de R\$136 bilhões no custeio da safra, em infraestrutura e logística de transporte e armazenamento. Já o Plano Safra da Agricultura Familiar vai contar com recursos de R\$39 bilhões para aprimorar as políticas públicas para o pequeno e médio agricultor, com foco em aumentar a produtividade, oferecer mais tecnologia e assistência técnica para aumentar a produção de alimentos e melhorar a renda do agricultor brasileiro.

Só para armazenagem, o Plano Safra do agronegócio destinará mais de R\$25 bilhões, nos próximos cinco anos. Além disso, o armazenamento em propriedade rural, nas cooperativas, associações rurais e empresas privadas também será estimulado, para que o produtor, tendo acesso à armazenagem, consiga cuidar da sua produção, vender melhor o seu produto sem intermediários, para que esses alimentos cheguem mais barato à mesa dos brasileiros.



-

No entanto um dos aspectos mais importantes dos planos do Governo para o setor agropecuário foi a criação da Anater (Agência Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural), com assistência técnica ao agricultor brasileiro. Isso porque a falta de apoio técnico ao produtor rural, principalmente ao médio e pequeno agricultor, é o que tem dificultado o desenvolvimento da agricultura familiar, principalmente nas novas fronteiras agrícolas, como as do meu Estado de Rondônia – como alertamos por diversas vezes aqui na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária em audiências públicas, em debates feitos nesta Comissão – e também em vários Estados brasileiros. Nós alertamos sobre a necessidade de termos uma assistência técnica específica para o agricultor, principalmente o da agricultura familiar.

O objetivo central da Anater será levar a assistência técnica ao produtor, apoiá-lo na sua propriedade para que ele possa produzir mais e melhor, e melhora, com isso, a sua renda. Esses investimentos do Plano Safra, somados aos que estão previstos para rodovias, ferrovias e portos brasileiros, deverão ser o instrumento para melhorar a vida do nosso agricultor, para que ele permaneça no campo produzindo alimentos. Este é o grande desafio que todos nós temos: manter o nosso agricultor e sua família no campo, para que ele possa produzir, mas, com isso, ter uma qualidade de vida melhor para ele e para sua família.

Outra questão que precisamos equacionar é a demora no licenciamento de obras estratégicas para o desenvolvimento do nosso País, bem como a paralisação de obras e a dificuldade de se realizar melhorias em rodovias já existentes por conta de questões ambientais ou por conta de excessos dos órgãos fiscalizadores, como o TCU.

Ontem, em audiência pública na Comissão de Infraestrutura, discutimos e debatemos com o Presidente do Ibama, Dr. Volney Zanardi, os atrasos em obras ocasionados por conta de problemas de processo de licenciamento ambiental. Lembramos que a morosidade no processo de licenciamento em 2011, segundo relatório da Aneor (Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias), foi responsável por 33% dos motivos que ocasionaram atraso e paralisação das obras. E recebemos, com satisfação, a informação de que as medidas adotadas pelo Governo em outubro de 2011 para facilitar e agilizar os procedimentos de licenciamento ambiental estão sendo internalizadas pelo Ibama começam a produzir os resultados esperados pelo próprio Governo.

A população necessita que essas obras não apenas sejam iniciadas, mas sejam iniciadas e concluídas.

Lembramos que temos um passivo muito grande para resolver com relação às obras brasileiras. Um caso emblemático é justamente a BR-319, que liga Porto Velho, capital de Rondônia, a Manaus, capital do Amazonas, que é o tema da nossa audiência pública de hoje.



-
A BR-319 foi construída no final da década de 60 e início da década de 70, dentro do contexto de colonização da Amazônia. Inaugurada em 1973, essa rodovia é, até hoje, a única ligação terrestre de Manaus com o restante do País. Apesar de estar praticamente intransitável, pois foi abandonada pelo governo no início dos anos 90, a rodovia existe. A única manutenção que ela recebe é feita pela Embratel, que possui torres de telecomunicação que sustentam os cabos de fibra ótica ao longo da rodovia, e por comunidades e pelas Prefeituras de Humaitá e do Castanho.

A BR-319 está posicionada estrategicamente entre duas capitais e não pode ser apenas uma trilha para aventureiros e pesquisadores. Ela tem que servir como ligação terrestre entre a população da Amazônia e como modal rodoviário para escoamento da produção de Rondônia e dos Estados da Região Norte, facilitando a exportação desses produtos via Caribe e Atlântico, estabelecendo, assim, um novo eixo de exportação e de desenvolvimento.

O primeiro projeto de reconstrução da BR-319 começou a ser elaborado em 2003, logo no início do primeiro mandato do Presidente Lula. Em 2005, o Governo Federal anunciou a recuperação da rodovia. As obras começaram em 21 de novembro de 2008, com duas frentes de trabalho, partindo dos extremos da rodovia, sob a responsabilidade do Exército Brasileiro.

A recuperação do trecho intermediário da BR-319 com a extensão de mais de 400km, o chamado popularmente de Meião da rodovia, foi embargado pelo Ibama em 2009, mesmo com o projeto de recuperação possuindo o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), executado pela Universidade Federal do Amazonas (Ufam). A avaliação positiva desse Estudo de Impacto Ambiental pelo Ibama permitiria a emissão das licenças ambientais para realização das obras. No entanto, o Ibama enxergou inconsistência no estudo e embargou a obra, solicitando um estudo mais completo a ser realizado durante o período de um ano para avaliar o comportamento da fauna e flora e o ciclo das águas durante as épocas da chuva e da estiagem.

Esse novo estudo já foi licitado pelo DNIT. Está sendo realizado e deve ser concluído até 5 de março de 2014, abrindo possibilidade para que a restauração possa ser retomada naquele ano; então, a partir de 5 de março de 2014, que poderá ser feito o início do processo licitatório para iniciar essa obra. Ou seja, teríamos mais alguns anos pela frente.

Atualmente, o Ibama flexibilizou a assinatura de um termo de compromisso do DNIT com o órgão estadual ambiental amazonense, o Ipam, para tornar a rodovia transitável. Porém, o órgão ambiental estadual tem que tomar a anuência do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e do Centro Estadual de Unidades de Conservação, pois a BR-319 atravessa unidades de conservação federal e estadual. De acordo com a Superintendência do DNIT no Amazonas, a licitação de manutenção do trecho de 405km



-
intermediários da rodovia já esteja homologada, aguarda autorização dos órgãos citados para assinatura dos contratos.

No que diz respeito à licitação para reconstrução do Meião da rodovia ou trecho intermediário, recebemos *e-mail* do Ibama, encaminhado no dia 22/05 para a Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, comunicando que o termo de referência para o licenciamento da obra foi elaborado pelo Ibama em 2007, e os estudos apresentados pelo DNIT foram devolvidos três vezes para o órgão fazer adequações.

O Ibama solicitou uma quarta versão, incluindo um novo diagnóstico do meio biótico, e, segundo o Ibama, a última versão apresentada pelo DNIT não reunia subsídios mínimos para verificar a viabilidade ambiental do empreendimento. Ainda segundo *e-mail* do Ibama, nos últimos dois anos, não ocorreram movimentações formais no processo.

A reconstrução da BR-319 é mais do que uma questão de honra para a população da Amazônia, para os rondonienses e amazônidas de todos os Estados da Região Norte. Ela é de fundamental importância para a sobrevivência de muitas comunidades e famílias que dependem dessa rodovia para manter as suas atividades produtivas

Portanto, o objetivo desta audiência é discutir os entraves que impedem a reconstrução dessa rodovia e dar uma resposta, quem sabe, um pouco mais de esperança à população de Porto Velho, Humaitá e Manaus.

Queremos uma rodovia que nos ajude a proteger a floresta, que facilite o transporte de pessoas e mercadorias, que possibilite um turismo mais barato e acessível a todos os brasileiros e estrangeiros que desejam conhecer este inestimável patrimônio brasileiro, que é a Floresta Amazônica.

A sustentabilidade econômica, social e ambiental da Amazônia passa por projetos que levem melhoria da qualidade de vida a sua população, que lhes deem o direito sagrado de ir e vir, o acesso a um posto de saúde, às novas tecnologias, infraestrutura para o escoamento da produção e não as deixe no abandono, como se encontram os moradores das cidades, vilas e aldeias ao longo da BR-319.

Nós tivemos, em 2010, a inauguração do Porto de Humaitá, quando, a Presidenta Dilma, à época Chefe da Casa Civil, dizia que nós de Rondônia poderíamos assistir aos jogos da Copa do Mundo em Manaus, utilizando a BR-319. Pelo andar da carruagem, isso não vai ser possível, até o momento. Esperamos que a gente consiga uma alternativa para que a gente possa ter essa ligação concluída até o início da Copa de 2014.

Iniciando os nossos trabalhos...

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Pela ordem, Senador Ruben Figueiró.



-
O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Sr. Presidente, requeiro a V. Exª que promova a inversão da pauta para colocar em apreciação requerimento de minha autoria que se encontra na mesa. É o pedido que formulo a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito bem, Senador Ruben Figueiró.

Peço licença aos nossos convidados, por cinco minutos, para colocarmos em votação o requerimento, que passo a ler:

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA Nº 31, de 2013

Requeiro, nos termos do art. 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública por esta Comissão, a fim de discutir a demarcação de terras indígenas e os recentes conflitos entre agricultores e índios no Brasil. Participantes convidados: Sr. Eduardo Correa Riedel – Presidente da Famasul; Sr. Francisco José de Albuquerque Maia Costa, Presidente da Acrissul; Sr. Carlos Mário Guedes de Guedes, Presidente do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra); Srª Maria Augusta Boulitreau Assirati, Presidente da Fundação Nacional do Índio (Funai); Sr. Maurício Antônio Lopes, Presidente da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – Embrapa; General Augusto Heleno Ribeiro Pereira, ex-Comandante Militar da Amazônia; e Deputado Federal Paulo César Quartiero, ex-Prefeito de Pacaraima, Roraima.

Autoria: Senador Ruben Figueiró.

Passo a palavra a V. Exª para debater o seu requerimento.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Ilustres senhores debatedores aqui presentes e senhores assistentes.

Sr. Presidente, a minha proposta se baseia em acontecimento que está abalando a opinião pública nacional. Refiro-me a esse conflito lamentável entre produtores rurais e índios no nosso País, com foco especial em meu Estado, Mato Grosso do Sul.

Nós, sul-mato-grossenses, estamos vivendo momentos de angústia, porque as duas partes merecem a nossa consideração, o nosso respeito. Os dois lados têm as suas razões para fundamentar as posições que tomam.

Esta Comissão precisa participar desse debate. A Comissão de Direitos Humanos já realizou e pretende realizar uma outra reunião no mesmo sentido. E entendo que, se nós pudermos conjugar as opiniões colhidas nessas duas Comissões, o Senado da República poderá ajudar o Governo Federal a encontrar um caminho para que as duas partes possam se confraternizar, que é desejo da Nação brasileira, para assegurar, sobretudo, a sobrevivência de uma



-
política agrícola eficiente, que tem trazido grandes resultados para a economia nacional, e proteger o direito constitucional das nações indígenas.

Essas são as razões fundamentais, Sr. Presidente, que me levam a sugerir a esta Comissão audiência pública em que as partes possam dispor, aqui, as razões que os levam a esse encontro de desejos, conforme manifestei, de confraternização dos brasileiros, sejam índios ou não índios.

São as razões fundamentais do meu requerimento, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito bem, Senador Ruben Figueiró. Agradeço a sua colocação.

Em função da importância do assunto, vamos colocar em votação o requerimento para a realização de audiência pública.

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

Aprovado.

Peço à Comissão que entre em contato com o Senador Ruben Figueiró para marcar a data, hoje ainda, para a realização dessa audiência pública, pois é da maior importância para o nosso País.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Agradeço a V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Dando início aos nossos trabalhos, pergunto quem gostaria de... General Jorge Fraxe, gostaria de iniciar?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Tanto faz. Eu gostaria de ouvir o Ibama primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Então, vamos ouvir o Dr. Eugênio Pio Costa, Diretor de Licenciamento Ambiental, Diretor Substituto do Ibama, já agradecendo a sua presença aqui conosco nesta manhã, para debatermos esse assunto que é da maior importância para a agricultura e para o comércio da Amazônia.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Bom dia a todos os presentes.

O Ibama agradece ao convite. Eu sou o Coordenador-Geral de Licenciamento da Área de Transporte e Mineração e sou o Diretor Substituto da Área de Licenciamento. Estou hoje aqui representando o nosso Presidente, porque ele já havia assumido outra agenda com um compromisso inadiável.

No nosso licenciamento ambiental, nós recebemos os estudos feitos, foram feitos, foram realizadas as audiências públicas e, quando foi feita a análise desses estudos que foram apresentados ao Ibama, a equipe técnica que fez a avaliação dos estudos demandou informações mais detalhadas que não tinham sido apresentadas adequadamente nesses estudos. Foi solicitado ao empreendedor, ao DNIT, que apresentasse essas complementações.

Por motivos adversos, elas estão sendo retomadas no momento pelo DNIT, que está pedindo o levantamento da fauna. O Presidente ontem esteve aqui nesta Comissão e explicou aos presentes que o Ibama – esse é um termo de



-
referência extremamente antigo, já tem sete anos – sugeriu que o termo de referência para elaboração do estudo fosse reapresentado ao Ibama para que isso se tornasse mais célere, para poder haver um estudo mais adequado, dado que o termo de referência para elaboração do estudo anterior está muito antigo, mais de cinco anos. Então, foi uma sugestão dada por ele ontem. Nós estamos aguardando agora uma manifestação do DNIT, vamos ver como vamos acertar essas tratativas dentro do Ibama.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – A impressão que se tem, Sr. Eugênio, é que, toda vez que é feito esse estudo, o Ibama não aceita e manda de volta. Já é a quarta vez. Segundo a informação do próprio Ibama, por quatro vezes foi devolvido ao DNIT. A impressão que se tem é de que o Ibama não quer realmente que essa estrada aconteça. Aos olhos da população brasileira – na qual me incluo – temos esse sentimento de que o Ibama não quer. Ficou clara ontem na explanação do Presidente do Ibama a questão do desmatamento com relação à abertura da estrada. E não tem nada a ver uma coisa com a outra.

A questão de desmatamento tem uma lei própria. O Código Florestal Brasileiro é bem claro com relação ao desmatamento e à utilização do solo. Então, a relação da abertura da estrada eu diria que é uma forma de cuidar da floresta, de poder fiscalizar até com acesso mais fácil, não precisar de helicópteros. Aliás, nem de helicóptero dá para atravessar, comporta não há combustível suficiente para ir de Porto Velho a Manaus. Tem-se que haver um reabastecimento no caminho ou levar combustível no lugar dos assentos da aeronave.

Então, não é esta a solução: deixar uma estrada fechada para a fiscalização. Nós precisamos ter a estrada, inclusive, para fiscalizar o possível desmatamento ilegal, que não é uma questão da estrada. A estrada beneficia a fiscalização. Portanto, essa é a nossa impressão.

Passo a palavra ao General Fraxe, agradecendo mais uma vez, General, a sua presteza em...

Por favor. Antes, Dr. Eugênio.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Eu queria só explicar que o Presidente citou na apresentação dele um dos elementos, um exemplo do que poderia acontecer. Então, sobre essa parte do desmatamento, ele falou com relação à fiscalização, mas foi um dos exemplos. Então, há outros exemplos que poderiam acontecer também de eventuais impactos associados à construção desta rodovia.

Ela é uma prioridade para o Governo Federal e, nesse intuito, o Ministério do Meio Ambiente, juntamente com o Ministério dos Transportes, criou um GT que tratou dos assuntos de algumas ações para a eventual implantação dessa rodovia. Contudo, o Ibama trabalha muito e emite várias licenças por dia, viu, senhores? Temos uma média elevada de emissão de licenças ambientais. E infelizmente, para esse empreendimento em si, faltaram os elementos para a



-
equipe técnica poder subsidiar, atestar essa viabilidade ambiental do empreendimento. Então, para nossa equipe técnica, faltaram os elementos legais.

Nós não pedimos só complementação dessa fauna e flora, nós precisamos também de algumas informações do meio socioeconômico e também, inclusive, de levantamentos do meio físico. Então, é por isso que nós não temos esses elementos ainda que nos dê condições de atestar essa viabilidade ambiental para instalação desse empreendimento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Bem, Dr. Eugênio, fica aqui uma dúvida e também uma pergunta: como é uma rodovia que já existe, o impacto ambiental já aconteceu em torno de 1960. É só a reconstrução. Não dá para fazer isso em paralelo? O estudo de impacto ambiental excedente, porque o impacto ambiental já aconteceu na rodovia. Nós não poderíamos ajudar o País e autorizar essa reconstrução e, paralelamente, enquanto se faz o processo licitatório, inicia-se a obra, conclui-se a obra – estamos falando algo em torno de dois anos – não poderíamos estudar e resolver a questão ambiental? Seria um TAC.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Essa decisão de se fazer o novo estudo foi tomada na época de outro Presidente, que era o Dr. Marcus Barros, que é uma pessoa bastante conhecedora da Amazônia e, nesse momento anterior, que acho que foi por volta de 2005, 2006, houve essa decisão de se fazer um novo estudo de impacto ambiental.

A legislação é muito clara. Infelizmente, essa rodovia não sobreviveu, ela esteve lá, ficou abandonada, então a floresta acabou avançando sobre ela. Houve a destruição dessa rodovia e é uma nova implantação. Ela foi tratada naquele momento dessa forma. Estamos executando o que ficou acordado no passado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito bem, Dr. Eugênio, mas eu lhe garanto que a floresta não abocanhou a estrada novamente. Tanto é que há uma ligação que é feita e a manutenção é feita exatamente pela Embratel, que precisa dar manutenção nos cabos de fibra óptica e também na linha – acredito – de energia elétrica que passa ao longo da BR-319.

Portanto, a rodovia está lá, a floresta não avançou, não acabou com a estrada e, se for o caso, vamos mudar a categoria da estrada para reconstrução ou restauração. Restauração talvez fosse o termo certo para essa rodovia, já que ela existe, está não trafegável, mas ela tem o seu leito normalmente.

General Jorge Fraxe, o senhor tem um conhecimento amplo dessa rodovia e não querendo falar sobre idades, mas o senhor acompanhou talvez o início da liberação dessa rodovia Porto Velho-Manaus, BR-319, em 1973. Eu acompanhei em 1980, General; a partir de 1980, eu já estava transitando nessa rodovia, por sinal, toda asfaltada com as suas balsas, poucas pontes. Hoje, já com



-
menos balsas e mais pontes, que estão prontas, esperando a estrada para podermos utilizá-las.

General com a palavra.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Senador Acir Gurgacz, por intermédio de V. Ex^a saúdo todos os Srs. Senadores, os presentes, o meu companheiro Eugênio, de muitas batalhas de licenciamento, pessoa a quem também devo apreço e consideração.

Quero contar uma história bem rápida aqui. Em 1974, eu percorri a BR-319 num fusca 1200. Eu, esta pessoa que está aqui hoje sentada, percorreu a BR-319 em 1974, num fusca 1200. Eu saí de Agulhas Negras, em Resende, e cheguei em Careiro e atravessei à balsa, em 1974. Era um tapete de asfalto, faz 39 anos, não foi desmatada a floresta. Se tivesse que desmatar a floresta, já tinha... Porque o madeireiro não precisa de 30 anos para dizimar a floresta nem de estrada boa. Ele abre o varadouro e vai levando mogno, vai levando tudo. Atrás dele, vem o terreno bom, que é para poder abrir fronteira agrícola. O que é que acontece naquela região? A terra não é boa para fronteira agrícola. A terra, por si só, se autopreserva.

Eu tive o prazer de assistir à nomeação de uma doutora premiada em Harvard, que tem onze livros escritos, nomeada coordenadora das unidades de conservação ao longo da BR. É a mulher que trata com ribeirinhos, com o povo da floresta. Ela usou um termo interessante: “Nós vamos fazer o empoderamento da floresta, para fazer dela viçosa, bonita e viver em harmonia com ela.” É uma professora doutora da Universidade Federal do Amazonas.

Nós temos todos os instrumentos e ferramentas para preservar essa floresta. O Exército brasileiro na Amazônia é um instrumento de dissuasão, de poder, de defesa do patrimônio nacional. Se existe temor, se existe dúvida para cuidar dessa rodovia, para ninguém estragar nada, o Exército brasileiro deve ser colocado lá. Não vai sair um pé de pau, não vai sair nada daquela floresta, se entregar para a responsabilidade do Exército brasileiro. Por quê? Porque ele tem *expertise* de floresta. Ele tem uma tropa especializada chamada Batalhão de Infantaria de Selva, onde a maioria dos soldados são índios, são os donos da casa. Então, precisamos contextualizar melhor a BR-319 e não buscar perigos onde não existem. Essa é a minha posição como brasileiro.

Eu tenho um manifesto dos prefeitos de toda a BR. Nós temos 500 mil brasileiros que estão lá, abandonados. Quinhentos mil brasileiros! Não são 5 mil. Nós estamos falando de 500 mil brasileiros. Um dia disseram para eles: “Podem ficar aí que vai haver uma via.” Como é que as pontas estão asfaltadas e o meio não está, e há um risco muito grande de asfaltar o meio? Onde é que está essa lógica? Eu queria entender essa lógica.

Eu repito: faz 39 anos que a rodovia está construída, foi aberta, e a floresta não foi dizimada. Os impactos não aconteceram. Está lá! Rondônia é diferente. Rondônia tem manchas de produção agrícolas enormes, para virar



-
pasto, produção de soja. A mesma coisa no Pará. Não é aquela área ali. É diferente, é área de várzea.

Esse processo de licenciamento dura seis anos, como bem disse Eugênio. Iniciou-se em junho de 2007. De lá para cá, o DNIT já elaborou o EIA/Rima, que foi apresentado ao Ibama em 22 de setembro de 2008. Portanto, faz cinco anos que esse EIA/Rima foi apresentado.

Em fevereiro de 2009, há quatro anos, o Ibama aceitou o EIA/Rima. Em março, foi publicado no *Diário Oficial da União* o aceite do EIA/Rima. Em junho, o Ibama solicitou complementação ao EIA/Rima, novos estudos. Quer dizer, no espaço temporal de cinco meses, tudo isso aconteceu, em 2009.

Paralelamente, em março de 2009, os Ministros dos Transportes, do Meio Ambiente, da Justiça, do Desenvolvimento Agrário e do Planejamento – tudo isso em março de 2009 –, esse grupo criou o Comitê Gestor Interministerial da BR-319.

O Brasil é espetacular! A rodovia havia sido asfaltada, estava aberta. Em andei na rodovia em 1974 e, em 2009, teve que ser criado um comitê envolvendo quase todos os ministros. Imaginem só os senhores! Então, há um comitê, que existe ainda. Não foi desfeito, não é, Eugênio? Ele continua.

Uma das ações desse Comitê foi o seguinte: tem que demarcar – é uma exigência do Instituto Chico Mendes – as unidades de conservação da área que poderá ser afetada pela BR. Que poderá! É uma areazinha de nada, 12 milhões de hectares de terra. Não há precedentes no Planeta Terra. Eu desafio aqui, ali e acolá, ou do outro lado do Oceano Atlântico, do outro lado do Pacífico, quem foi que demarcou 12 milhões de hectares de terra em floresta virgem. Desafio aqui.

O DNIT fez um termo de cooperação com o Exército, o Exército botou o Batalhão de Infantaria de Selva, foi para lá e demarcou. Havia soldado trepando em árvore para botar plaquinha dizendo que era unidade de conservação. Houve placa que viajou de helicóptero. Tropa embarcada em meses, para sair demarcando. Tudo isso para poder obter uma licença para terminar de reconstruir o que já estava implantado. Nós não estamos falando em duplicação de rodovia, nós não estamos falando de aumento de capacidade, nós não estamos falando de nada disso. Nós estamos falando de reconstruir o que já estava feito e que não houve manutenção e os invernos foram destruindo.

Hoje, a Embratel, para manter a comunicação do Amazonas com o Brasil, com cabo de fibra óptica, talvez ande até de cavalo, de jerico, sei lá de quê, para poder fazer inspeção nos cabos, porque está difícil.

Estamos negando uma condição de soberania a um Estado isolado, de uma ligação terrestre com o resto do Brasil. Um não, mais de um, porque Roraima está ao norte e depende do Amazonas para se ligar ao Brasil. Então, de repente, nós estamos entregando Roraima para o outro lado do Brasil.



-
Quando eu era menino, lá em Roraima – eu sou roraimense –, o trigo do pão que eu comia não era brasileiro. Vinha por Lethem, na fronteira com a Guiana, trigo do Canadá e muitos e muitos outros produtos. Naquela época, tudo de Boa Vista, Roraima, era muito mais do outro lado do Brasil do que do Brasil.

Nós temos que ter uma visão, uma percepção do Brasil, de soberania, de integração. Nós não podemos condenar brasileiros a viverem isolados do seu Brasil. E os riscos da floresta entreguem ao cuidado de uma tropa de selva especializada nisso, que o fará com toda excelência que se requer. Basta fazer um termo de cooperação.

Tanto é verdade que esse comitê gestor, além da demarcação de 12 milhões de hectares de terra, que é área entre o Rio Purus e o Rio Madeira, ainda exigiu a construção de nove postos integrados de fiscalização. São condomínios que vão abrigar Ibama, Instituto Chico Mendes, Polícia Rodoviária, Anvisa, seja o que quiserem colocar lá dentro. Mas até hoje ninguém diz quem vai ser o síndico desse condomínio. O projeto já está pronto, já está comigo: são seis postos terrestres e três fluviais. Pega tudo isso e entrega para o Exército. Faz daquilo ali uma estrada parque. Ninguém vai invadir a floresta, duvido. Ninguém vai invadir a floresta.

E por que estou dizendo para entregar para o Exército? Por que sou um general? Não. Porque o Exército tem capilaridade, estrutura logística, tem *know-how* de selva e os filhos da floresta fazem parte dos batalhões de infantaria de selva, que é a própria população local. São os donos da casa.

Vocês já foram, por exemplo, a São Gabriel da Cachoeira, assistir a uma formatura do BIS? São os índios os donos da casa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – General Fraxe. Presidente, eu queria pedir...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Pois não, Senadora.

General, a Senadora precisa sair. Então, com a palavra, a Senadora Vanessa Grazziotin.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Muito obrigada. Inclusive, deixei o convite aí, extensivo a todos os presentes. Estamos abrindo agora, no Auditório Nereu Ramos, o seminário organizado pelas Procuradorias da Mulher do Senado Federal e da Câmara, e eu sou Procuradora da Mulher do Senado Federal. Então, já estou bem atrasada, mas agradeço muito V. Exª, o nosso querido General Fraxe, a quem eu cumprimento efusivamente pelo trabalho que vem desenvolvendo no DNIT, General, e pelas suas posições. Queria pedir desculpas e lamentar não poder ficar. Considero esta uma reunião fundamental.

Então, Senador Acir, cumprimento V. Exª pela iniciativa e quero lamentar que o Presidente do Ibama não esteja presente. Lamento profundamente. Eu sei que o Presidente do Ibama estava nesta Casa ontem, mas



-
ele tinha que estar hoje, porque debater a BR-319 não é de menor importância, e o Presidente do Ibama deveria estar aqui.

Eu sugiro – não faço parte desta Comissão, Presidente Acir – que seja aprovado um requerimento convocando ele para vir falar sobre a BR-319. Não é convidando, não; convocando, porque, exatamente por esse tratamento é que nós estamos lá isolados, como diz o General, até hoje. Isolados! Nós somos brasileiros. O Senador Sérgio esteve recentemente lá. Não temos outra ligação. Não temos nenhuma ligação com o Brasil via terrestre. Nenhuma.

Eu cheguei para morar em Manaus, em 1976. Andei na estrada também, como o General, em 1974. Acompanhei todo esse processo de dizer que a estrada não existia, mas não é só o meio ambiente não, General, foi o próprio Ministério Público, que pediu um monte de exigências, que foram feitas, e cada vez aparece uma exigência nova. Cada vez aparece uma exigência nova.

Então, General, acho que o senhor tem sido um grande patriota e, acima de tudo, tem demonstrado uma responsabilidade com o setor público. Eu tenho certeza absoluta de que o General tem toda a razão. O Amazonas é o Estado mais preservado e não vai ser a reconstrução BR que vai acabar com essa preservação, porque lá nós temos um projeto de desenvolvimento sustentável, que é a Zona Franca de Manaus, porque a proposta que o General apresenta, de transformar a estrada em estrada parque, com todo um efetivo, um aparato, isso pode ser um exemplo para toda a região.

Então, Senador Acir Gurgacz, cumprimento V. Ex^a, cumprimento o General Fraxe. E, Dr. Eugênio, transmita a minha fala aqui ao Presidente do Ibama: lamento, mas nós temos sido tratados assim historicamente. Quando chega a vez do debate da BR-319, nunca acontece, mandam sempre o Secretário. Nós queremos o Presidente do Ibama aqui, para debater, de forma franca e aberta a nossa situação lá e como chegar a um consenso para fazer com que as obras da BR possam iniciar imediatamente nos 400km no trecho do meio que falta. São 400, eu acho.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – São 405.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Muito obrigada, Senador Acir. Muito obrigada, General.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado.

General, com a palavra.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Então, prosseguindo, a chegada dos Srs. Senadores aqui muito nos honra, prestigiando a nossa audiência. Eu estava dizendo a todos aqui que há 39 anos a BR-319 foi aberta. E a floresta não foi dizimada. Eu andei de fusca, em 1974, em toda ela, asfaltadinha, bonitinha. E a floresta não acabou. Mas, se há esse temor, então façam uma estrada parque e entregue à Tropa de Infantaria de Selva, que vai cuidar dela.



-
Paga adequadamente as despesas, porque uma tropa só precisa ter a dignidade de se locomover com equipamento adequado, e alimentação.

Estamos com o projeto de seis portais ambientais. São seis portos de fiscalização integrada, ao longo das rodovias terrestres, e três fluviais. Mas para construir esses portos, eu tenho que ter o finalmente dessa história do licenciamento.

Volto a dizer, demarcamos 12 milhões de hectares. Não existe precedente no Planeta Terra, de nenhuma nação, nem de Primeiro Mundo, nem de mundo especial, nem de mundo atrasado que conseguiu fazer o que o DNIT fez junto com o Exército: a demarcação de 12 milhões de hectares de terra em floresta virgem, para atender a requisito apresentado para a BR-319, de demarcar unidade de conservação.

Está lá, demarcada, até nas copas das árvores tem placas, porque, segundo a exigência, durante a cheia, quem passar de barco tem que ver a placa. Então, não é placa com muro na terra, não. Havia soldado subindo árvore, descendo de rapel, para botar... Há placa caríssima, que foi levada de helicóptero, para atender às exigências. E digo isso com emoção, porque estamos condenando um Estado a viver no isolamento terrestre.

Aí você chega num terminal da Infraero, no aeroporto, está sempre lotado, a passagem é o olho da cara. Por quê? Porque não há alternativa para o brasileiro que está lá. Só em Manaus são dois milhões de brasileiros condenados a isso, só em Manaus, fora o resto das comunidades.

Eu acho que isso precisa ser pensado com cuidado, porque nós estamos falando de Brasil. Se você somar Roraima, isso vai para quantos? Isso porque Roraima está ao norte. Então, daqui a pouco ele está muito ligado, como está, por asfalto... a Caracas, porque o roraimense prefere ir passear e gastar o dinheiro dele em Isla Margarita do que descer para Manaus e vir para o resto do Brasil, porque é caríssimo, e é só de avião.

Estamos entregando para os nossos vizinhos o que é nosso; estamos entregando. Está faltando uma visão do todo, da percepção Brasil.

E quero dizer mais. Querem ver a prova do nosso engajamento nisso? Sabem quanto foi que o DNIT já investiu nessa questão de monitoramento de fauna, elaboração de EIA/Rima com universidade, demarcação de unidade de conservação, projeto para fazer os portais, e tudo mais? Nós já empenhamos R\$86 milhões. Resultado? Zero! E dos R\$86 milhões, já pagamos R\$76 milhões. Qual foi o retorno? Nenhum!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Não! É trabalho, com universidade, com unidade de conservação. Agora mesmo, a empresa que ganhou a licitação, o Consórcio TB Igesp para fazer os estudos complementares, foram R\$8 milhões, que só poderá começar depois que o Ibama autorizar o resgate da fauna, da flora.



- Mas o Eugênio está dizendo aqui que quer algo mais. Então, já que nós estamos numa audiência pública, digamos assim, se o Ibama entende que deve ampliar esse estudo e não só fazer a complementação que foi pedida inicialmente, essa empresa contratada fará isso. É só nós chegamos a um termo sobre o que nós temos que ampliar disso tudo. Mas nós precisamos dar um ponto nisso. O que não pode é, a cada momento, surgir um fato novo. Fica interminável.

Bom, e aí vem aquela sugestão que eu estou querendo dar por último e que não me levem como nada jocoso. Mas eu acho que nós temos que criar um parque nacional do gestor público – porque o gestor público está ficando em extinção. Isso porque, no Brasil, quem está começando a determinar como é que se fazem as coisas são procuradores, auditores e fiscais. O gestor público mesmo perdeu a capacidade de fazer as coisas e de decidir. Ele está virando uma espécie em extinção. Antes que acabem com ele, vamos criar um parque nacional do gestor público, porque ele não tem capacidade de decidir mais nada. É assim que está acontecendo.

Nós queremos reconstruir uma estrada – na qual eu já viajei e era asfaltada – e não se pode, porque há inúmeras ações, que não têm nada a ver com gestão, absolutamente nada a ver com gestão, colocando dificuldades, questionando tudo.

Um dia desses disseram assim: “Na China fizeram uma ponte enorme de 40km, em dois anos, enquanto o Brasil fica aí com o DNIT enrolado numa ponte, e não sei o que, não sei o que, não sei o quê.” Eu falei: então, vamos trocar, vamos pegar todos os órgãos que estão aí colocando dificuldades no Brasil e botá-los na China; e vamos pegar a situação da China e botar no Brasil. Vou fazer mais rápido e mais barato do que a ponte da China. É simples.

Então, ou nós contextualizamos e entendemos todos os entraves que se colocam em cima dos empreendimentos brasileiros, ou nós não vamos a lugar nenhum. É simplesmente isso.

Ninguém quer implantar uma estrada nova, ninguém quer duplicar a BR-319, ninguém quer fazer nada de mais. Nós só queremos refazer o que o tempo destruiu sem manutenção. É simples! Simples. Não vamos mudar nem o traçado da rodovia. Vai ser o mesmo.

Então, com todo o respeito que tenho por aqueles que são responsáveis pelos estudos ambientais, e devem continuar sendo, nós estamos num momento diferente, em que os recursos naturais têm que ser preservados. Como soldado, sempre aprendi, durante 40 anos de Exército, que a natureza me dá abrigo e alimento, e me ajuda a manobrar. Isso eu aprendi no Exército. As áreas mais preservadas no Brasil são as áreas militares, são as áreas de campos de instrução, são todas verdinhas, porque nós aprendemos assim.

Então, já que é assim, coloca as tropas de selva para fazer da estrada parque uma estrada modelo para o resto do mundo, para o mundo olhar e dizer: “O Brasil sabe cuidar da sua floresta, ele faz estrada e preserva.” Ou usa



-
uma instituição que tem capilaridade, que tem estrutura e tem *status* logístico para isso. Simplesmente isso!.

Quero concluir dizendo que nós temos que ter a percepção da justiça socioeconômica que o Amazonas merece, junto com o Estado de Rondônia e todo o Norte, que Roraima merece. Dependemos de uma ligação terrestre que não está garantida. Podem dizer: “Mas há o Rio Madeira.” Bom, sobre o Rio Madeira estou com um projeto de dragagem agora, para ver se, nessa vazão, a gente consegue diminuir a dificuldade de navegação do Rio Madeira. Porque, se é a via que causa destruição, então tem que secar os rios todos, porque o pessoal desmata ilegalmente, e baixa pelo rio as toras de mogno.

Então, não é assim, não é a estrada ou o rio que faz o desmatamento; quem desmata é o homem. Temos que ter instrumentos e presença do Estado para disciplinar, policiar, reprimir e impedir as ações ilegais de desmatamento e destruição da floresta.

Isso era o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, General Fraxe, pelas suas colocações. Só para complementar, eu entendo que, se há alguém preocupado com desmatamento, o transporte de madeira irregular é muito mais fácil pelos rios da Amazônia – não precisa nem de barco, é só largar a madeira que ela vai – do que pela estrada, porque há duas pontes nas cabeceiras, ali não tem como passar. Não tem como passar, não é verdade?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Não passa nada.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Não existe estrada transversal à BR-319. Ele vai desembocar no Rio Negro ou no Rio Madeira. Não há outra passagem, então, é fácil de fiscalizar. Ao passo que, se quiser fazer o desmatamento e transportar madeira ilegal pelo rio, não precisa nem de embarcação, como nós já vimos acontecer, pelas informações dos jornais televisivos, que apresentaram esse problema muitas vezes.

Agradeço ao General e ao Dr. Eugênio.

Passo a palavra aos inscitos: Senador Raupp, inicialmente, para fazer suas colocações.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz; Sr. General Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor Geral do DNIT; Dr. Eugênio Pio Costa, Diretor de Licenciamento Ambiental do Ibama; Sr^{as} e Srs. Senadores; nós tivemos ontem uma longa discussão sobre essas questões ambientais, não só da BR-319, mas também da BR-319, com o Presidente do Ibama.

Então, sem querer contestar a Senadora Vanessa, mas acho que o Ibama estaria, neste momento, bem representado pelo Dr. Eugênio Pio Costa, que é o Diretor de Licenciamento... acho que é o Diretor certo. Às vezes, se o Presidente estivesse aqui, não teria tanto conhecimento dessa área como tem o



-
Dr. Eugênio. Então, eu me sinto contemplado com a presença do Dr. Eugênio. Até perdi a exposição dele, mas posso agora ouvir as respostas aos questionamentos dos Senadores.

Realmente, essa BR é uma novelinha. Ontem eu falei em seis anos, sete anos, mas já faz muito mais... dez anos, onze anos que estamos nessa luta. Coitado do Ministro Alfredo Nascimento, que penou, sofreu, ficou desmoralizado porque por várias vezes ele anunciou a restauração dessa rodovia e não conseguiu liberar.

E eu vejo aqui no material do Senador Acir, que foi distribuído aqui, que a Universidade Federal entregou todo o trabalho que foi contratado, o EIA/Rima. Então, a gente não sabe o que está acontecendo.

E ontem eu falava aqui, General e Dr. Eugênio, que nós não estamos tratando de um Estado que agrediu o meio ambiente, que depredou o meio ambiente, que devastou a floresta, nós estamos falando de um Estado que preserva, que é o maior Estado do mundo – e cabem alguns países europeus dentro dele, na sua área territorial – e é praticamente um terço do Território Nacional, o Estado do Amazonas, e preserva 98% das suas florestas. É o maior Estado do Brasil e é o que mais preserva.

Então, será que essa estrada, que já foi implantada no passado, vai agredir tanto o meio ambiente a ponto de comprometer os 98% de preservação ambiental do Estado do Amazonas?

Eu tenho defendido também muito aqui um gasoduto de Urucu a Porto Velho. Eu fiz um pronunciamento, esta semana, no Senado, dizendo que nós perdíamos e estamos perdendo ainda empresas para a China, tanto empresas daqui que contratam produção lá como empresas que vão para lá fazer parcerias com empresas chinesas para produzirem lá e mandarem para cá e para outros países.

Agora estamos perdendo para os Estados Unidos. Os Estados Unidos estavam vendendo o gás três vezes mais barato do que o Brasil. E empresas brasileiras já estão indo para os Estados Unidos produzirem com o gás americano. E nós não temos condições de escoar o nosso gás, que está lá sendo queimado na atmosfera.

E aí também não foi tanto, aqui quero fazer justiça como fiz ontem, nem todas as obras estão emperradas no Brasil por causa do Ibama. Existem obras, General, para as quais o Ibama já concedeu a licença e estão há anos sem saírem do papel. Há os dois lados. Existem obras que o Ibama realmente está emperrando e outras obras que o Ibama já liberou e os órgãos de contratação não estão dando conta de resolver.

Como não vou me estender mais em outras áreas, já discuti muito com o General Fraxe sobre a BR-364, já estive lá presente na nossa BR, a coisa já está andando, os outros lotes já estão se mobilizando também; a BR-425, eu sei do esforço que o senhor está fazendo e falei ontem ainda com o Secretário



-
Executivo, o Sr. Tarcísio, estão fazendo um esforço gigantesco para tentar salvar a licitação que foi feita lá para começar as obras; eu vou me ater apenas a essa questão da BR-319 e não poderia deixar de cobrar novamente do Dr. Eugênio, como cobrei ontem do Presidente, Dr. Volney, a reedição da licença, que venceu, do gasoduto Urucu-Porto Velho.

Acho que a BR-319 é uma luta de todos nós, interligando um centro empresarial importante, que é o Polo Industrial de Manaus – e não só Manaus, Amazonas, Roraima, a Venezuela, que é um país importantíssimo para o Brasil, essa integração, já temos a integração com o Peru e Chile via Rodovia do Pacífico, passa pelo Acre, precisamos também ter uma integração com a Venezuela, que é um grande comprador do Brasil, via Manaus, via Rondônia.

Obrigado, Sr. Presidente,

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Raupp.

Com a palavra o Senador Sérgio Souza.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz; Sr. Eugênio Pío Costa, Diretor de Licenciamento do Ibama; Sr. José Ernesto Pinto Fraxe, Diretor-Geral do DNIT; meus caros colegas Senadores; eu, como a maioria dos Senadores, tenho uma preocupação muito grande com o engessamento do Brasil por falta de infraestrutura. São recorrentes os pronunciamentos de Senadores e Senadoras sobre esse tema no plenário; a discussão nas comissões. O General Fraxe já esteve na Comissão de Infraestrutura, que está promovendo um amplo debate sobre esse tema. A Comissão de Agricultura faz isso voltada à necessidade de nós termos um barateamento do nosso custo interno

Uma revista de circulação nacional trouxe, há uns dois meses, que, numa mesma distância – se não me engano em Sinop, no Mato Grosso – do Porto de Santos ao de Paranaguá, considerando a mesma distância de *Iowa*, nos Estados Unidos, ao porto de *New Orleans*, e também uma mesma distância, na Argentina, mostra que o Brasil paga R\$180 bilhões ao ano pela ineficiência nos modais de transporte. Esse é o custo só para o escoamento da safra.

Então, percebemos que realmente nós estamos muito atrasados do ponto de vista de infraestrutura.

Estamos avançando. Eu percebo que há intenção boa, há vontade política, planos nacionais, como a MP dos Portos, que votamos aqui recentemente, o Plano Nacional para ferrovias, Plano Nacional para rodovias, para os aeroportos. Está bonito isso no papel, está bem desenhado, o discurso está bom. Mas nós não conseguimos materializar, não conseguimos perceber que isso é palpável.

Eu sou de um Estado que é um dos maiores produtores do Brasil, que é o Estado do Paraná. É um Estado que tem uma boa infraestrutura, mas é carente: tem um porto precário, faltam ferrovias, as rodovias são simples, com



-
pedágios caros, feitos na década de 90, e que chegam a ser um dos mais caros do mundo.

Agora, há boa vontade do Governo, mesmo em alguns casos sendo pelo Plano Nacional de Aceleração da economia, o PAC, eu percebo que ela traz algumas prerrogativas para agilizar o processo, como, por exemplo, na utilização do RDC, o regime diferenciado de contratações. Isso tenta suprir a ineficiência do País e o déficit de projetos, porque nós não temos projetos para o Brasil; nós temos ideias para o Brasil. Mas projetos nós não temos. Nós não temos um grande banco de projetos. “Eu vou fazer essa ferrovia; vou sacar o projeto e vou fazer.” Não vou.

Então, eu preciso hoje licitar. Ao colocarmos o projeto num Programa de Nacional de Aceleração da economia, eu preciso licitar isso tudo junto. E quando eu licito isso tudo junto, eu cuido também das licenças ambientais ou das trinta licenças que existem – mais ou menos, é por aí – que são necessárias para começar uma obra. E, às vezes, o projeto até sai. Mas não se pode fazer um projeto arquitetônico, um projeto básico de engenharia, sem ter o traçado e as licenças de que vai seguir aquele traçado, senão se está jogando, mais uma vez, dinheiro fora.

Então, sobre a questão do licenciamento, meu caro Eugênio, eu tenho ouvido muitas reclamações. Eu não estou dizendo que é do Ibama. É no geral, como as do IPHAN, por exemplo. São reclamações que chegam todos os dias, como da Funai, em obras. Lá no Porto de Paranaguá, nós precisávamos de um licenciamento para a dragagem, e, de repente, a Funai embargou, e o Ministério Público estava... Então, nós temos essa dificuldade. E isso às vezes demora anos. Mas o Brasil não tem mais anos. O Brasil está muito atrasado.

Recentemente, um colega Senador me disse que esteve na Índia e lá as ferrovias são duplas. Gente, na Índia, as ferrovias são duplas! Poxa, estamos atrasados? Estamos. A ferrovia, que muitos conhecem, que liga ao Porto de Paranaguá foi feita na época de Dom Pedro, à picareta e enxadão, lá em mil oitocentos e alguma coisa.

Audiências como esta servem para os órgãos governamentais exporem as suas dificuldades. Inclusive eu vejo, em muitas audiências, alguns dizendo que falta pessoal, falta estrutura e serve para que nós, Parlamentares, possamos também cobrar do Governo e fazer o outro lado para ajudar e facilitar a vida dos senhores. Agora, servem também para darmos um sinal à população, uma resposta às nossas Unidades federativas de que nós estamos cobrando dos órgãos governamentais próprios uma solução, uma agilidade necessária para questões como esta.

Nós temos lá no Paraná também uma rodovia que passa pelo Parque Nacional do Iguaçu, que também está fechado, e não é nem questão de manutenção; também é uma questão ambiental, que é a estrada do Colono, conhecida, que foi votada na Câmara recentemente e que depois, por recurso, foi



-
ao plenário, em que talvez também a estrada parque fosse uma solução, pois liga duas regiões importantes do Estado do Paraná, como essa que liga duas regiões importantes do Brasil. É uma integração.

Eu acho que nós, brasileiros temos o direito de ter um pouco mais de acesso à Amazônia, seja para o turismo, seja para conhecer um pouco aquela realidade. Eu estive recentemente lá, General, no Batalhão Selva, com o General Villas Bôas, conheci, fui até a divisa com a Colômbia, e vi realmente a realidade daqueles soldados que cuidam do Brasil, cuidam das fronteiras do Brasil, ficam isolados com as suas famílias e têm uma responsabilidade muito grande. Eu acho que nós temos que buscar uma solução. Talvez essa seja uma das soluções possível, e aí os órgãos ambientais podem nos ajudar.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Obrigado, Senador Sérgio Souza.

Com a palavra, o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Sr. Presidente Acir Gurgacz, cumprimento também o General Fraxe, Superintendente-Geral do DNIT, Dr. Eugênio Pio Costa, Diretor de Licenciamento do Ibama.

Sr. Presidente, V. Ex^a traz aqui nesta audiência pública a questão da BR-319, junto com os demais de Rondônia e do Amazonas, também lá de Roraima e de Mato Grosso, porque nos interessa essa estrada. Eu vi aqui o próprio General, a Senadora Vanessa e outros dizerem que passaram por essa estrada. Eu também tive a oportunidade, ainda garoto, de fazer uma viagem de Manaus a Porto Velho de carro – eu, meu pai e minha mãe, numa Brasília. O senhor foi de fusca, eu fui de Brasília. Toda asfaltada, não havia as pontes ainda, faltavam muitas pontes, passávamos nas balsas, mas todo o trajeto era asfaltado e toda as margens das estradas abertas, com absoluta largura para poder construir aquela estrada.

Isso demonstra claramente também a capacidade que a floresta tem de se regenerar, com 20 anos, 30 anos, o que se abre, o que se põe no chão, se não se dá manutenção, a floresta toma conta de volta tudo e tudo volta ao normal. Se não se tomar um pouco de atenção, é capaz de nem achar onde que é o traçado mais, depois, de onde passou essa rodovia.

Então, ela é necessária, ela já existiu, ela já teve seu tempo, e é claro que todos nós desejamos que ela seja aberta, como foi dito aqui, para que todos os manauaras, o pessoal de Porto Velho, Rondônia, possa circular, ir e vir, no momento em que quiserem. Eu acho que isso é a maior riqueza das pessoas, poder circular por onde elas quiserem, ir e voltar, do jeito que elas quiserem. Defendo muito isso, e não acho, sinceramente, se essa é uma preocupação por parte do Ibama, que com a abertura dessa estrada ocorrerão desmatamentos excessivos na região.



Nós já temos uma lei de proteção de 80% da Floresta Amazônica, e que não se discute mais, foi recém-reafirmada e votada aqui no Senado Federal, no Congresso Nacional, dentro do Código Florestal. São 80%. Qualquer pessoa que ali se estabelecer terá direito de usar apenas 20% da parcela de solo que lhe compete.

E mais do que esse ainda, temos um outro e, aí sim, eu diria que esse é um problema. As terras daquela região não são terras boas para a agropecuária. Elas estão exatamente no meio de dois rios – Purus e Madeira – que formam grandes alagados. Aliás, os estrategistas da época que fizeram essa estrada escolheram o caminho errado. Eles deviam ter feito a estrada pelo lado direito da margem do Rio Madeira, cortando por Novo Aripuanã, descendo toda essa região que existe aí, que são solos firmes, solos altos, enquanto que nessa região são solos baixos e alagadiços.

Então, mesmo que nós não tivéssemos uma lei de proteção de floresta em que 80% deve ficar fechada, nós teríamos a natureza contra a abertura dessas áreas, porque não são áreas próprias para a agricultura. Alguns pedaços, algumas manchas de terra vai se achar, mas no geral não é assim. No geral, são terras muito fracas, alagadas e tudo mais, que não têm condições.

Eu lembro que meu pai chegou a comprar uma fazenda ali entre Lábrea e Humaitá, e abandonou. Ele simplesmente começou a abrir aquilo e abandonou. Não havia a mínima condição agrônômica de tocar para frente aquele negócio. Perdeu lá, à época, algum dinheiro e ganhou algumas malárias, mas abandonou. Não havia condições, e a estrada, à época, estava aberta, que era a Transamazônica, e cortava exatamente a BR-319. Não muito longe de Porto Velho, a 200km ou 300km de Porto Velho. No entanto, não havia condições de você explorar aquilo, abandonou.

Assim como ele, muitos outros abandonaram os projetos que lá começaram, em função da qualidade do solo. Não foi em função de falta de estrada, porque, naquele período, nós tínhamos a BR-319 asfaltada e tínhamos a Transamazônica pronta, ligando desde o Rio Madeira, ali de Humaitá, até Lábrea, eu também fiz de carro aquilo ali, também fiz de carro, não era asfaltada, mas era uma estrada completamente implantada, levantada.

Então, não vejo assim grandes problemas e pode-se fazer o que o General colocou aqui: colocar o Exército para tomar conta. O custo do homem do Exército já é nosso, já está lá, está no nosso orçamento, nós os pagamos todos os dias, está na folha, e, muitas vezes, eles ficam aquartelado, sem muito o que fazer, nós não estamos em guerra, não queremos guerra, nós queremos ter a nossa força de guerra também. Então, vamos colocar essas pessoas para tomar conta desse trecho e dar liberdade às pessoas que lá vivem.

Então, eu acho que essa questão ambiental, Dr. Eugênio, é muito mais por exigências fora do padrão... e são exigências que não é V. S^a que faz, não é o Presidente do Ibama, não é a Ministra Izabella. Começa por baixo, há um



-
técnico xiita, resolve pedir isso, o de cima não quer mais contestá-lo, para não sofrer uma represália depois do Ministério Público. Então, nós nos perdemos nisso. Quando o Senador Sérgio fala e V. S^a também, General Fraxe, que o gestor não faz mais nada, é verdade. Estamos perdendo a guerra para o papel. Alguém escreve uma coisa no papel, ninguém mais tira; e, se tirar, está sujeito ir às barras da Justiça, porque mexeu naquilo.

Eu tenho dito reiteradamente aqui que nós estamos perdendo a guerra do papel aqui no Brasil, e é em todos os órgãos nossos. Nos órgãos de controle que nós temos é um absurdo o que está acontecendo. Eu vim de Portugal ontem, e não conhecia Portugal, e eu até falei para alguns portugueses lá com quem conversei, até com o Secretário-Geral da Presidência, com quem eu jantei no encontro a que a Presidente Dilma foi na segunda-feira noite, que muitas das coisas, Senador Jayme, de ruim que acontecem no Brasil e que são herança do Brasil eu colocava na conta dos portugueses. Eu falava assim: "Errado foram os portugueses terem descoberto o Brasil, por isso a gente está onde está." Não é verdade, sabe? Infelizmente, eu não conhecia, não é verdade. É um país dinâmico, um país vibrante, um país com uma infraestrutura maravilhosa, um povo que pensa para frente, um povo educado. E o que eles dizem da gente, o termo que eles usam: "Olha, vocês, no Brasil, adoram fazer litígio, vocês adoram brigar, qualquer coisa vocês estão na Justiça um contra o outro, e isso tem impedido o Brasil de avançar."

Então, a litigância aqui no Brasil, o termo que é utilizado lá, é muito grande e pode resumir tudo isso que nós estamos falando aqui. É órgão contra órgão, é licenciador contra licenciador. Quando se conseguem as licenças, Dr. Eugênio, é preciso tomar cuidado de virar no verso e ler o que está dito: pode fazer obra, mas aí vêm as condicionantes. Quando o senhor abriu as condicionantes, meu amigo, aí se assusta. É a mesma coisa de dizer: não faça. É como o General contou: "A placa em cima da árvore, quando viu, subiu, o cara tem que olhar que está a placa, leva a placa de helicóptero". São uns absurdos, que a gente não acredita que existam num País que quer ser de Primeiro Mundo, um País que vai para a frente.

Então, infelizmente, é assim que nós vivemos, e acho que, enquanto nós não pararmos, como falava o alemão: "Para a gaita, vamos começar o baile de novo", arrumar a casa, determinar que os órgãos de fiscalização fiscalizem aquilo que o Congresso efetivamente determinou que seja feito, e não que o fiscal da ponta invente as coisas, deixe o empreiteiro, deixe aquele que está fazendo o serviço encurralado, sem saber o que fazer, porque é a vontade do fiscal. Se ele brigar com o fiscal, ele recebe reprimenda, recebe uma multa, recebe uma pressão, recebe uma anotação no seu cadastro, e depois não consegue mais fazer obra.

Então, a gente fica assustado, e esses órgãos de controle vão cada vez mais para cima daqueles que efetivamente deveriam fazer as coisas.



Então, eram essas as minhas considerações. E eu queria fazer uma pergunta ao General: eu sei que não está na pauta de hoje, mas eu gostaria que o General falasse um pouco da nossa duplicação, desde Rondonópolis, Cuiabá, Posto Gil, da BR-364 e da BR-163, cujo primeiro lote, entre Rondonópolis e Jaciara, já saiu, já há uma empresa contratada, houve o licenciamento, depois de muitos anos, enfim, esse trecho vai sair. Mas, para os outros dois trechos entre Jaciara, Serra de São Vicente a Cuiabá, deu deserto, não compareceram empresas para ficarem com os lotes. Eu gostaria que, depois, que o General pudesse me dizer como está indo o andamento dessa obra, que é tão importante lá para o Estado do Mato Grosso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Blairo Maggi.

Passo a palavra ao Senador Ruben Figueiró.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Sr. Presidente, minha saudação reiterada aos debatedores. Eu gostaria de manifestar ao General Fraxe a minha emoção ao ouvi-lo, pelo seu espírito de brasilidade, revelando um sentimento que é de todos nós, de defesa dos interesses maiores do nosso País.

Eu não sou, evidentemente, da região setentrional do País. Não sou do Amazonas, já fui de Mato Grosso, na época em que nós nos irmanávamos, os mato-grossenses do norte e mato-grossenses do sul, mas sempre me preocupei com a realidade nacional.

Como Parlamentar, tive oportunidade de percorrer dois trechos de duas importantes rodovias dessa área da Amazônia. Primeiro, percorri, a convite do 9º BE – não sei se existe ainda –, de Cuiabá rumo a Santarém. Fomos até a proximidade da fronteira com o Pará, no período ainda de implantação da estrada. E reconheço aquilo que o senhor informou: a preocupação do Exército com relação às áreas fronteiriças, à abertura da estrada.

Naquela época, quero confessar a V. Sa, eu não tive oportunidade de ver nenhuma placa lá, mas vi muitos índios. O Exército dava assistência a eles. Se não conservou a estrada, não teve a preocupação de colocar placas na estrada, teve a preocupação de proteger o índio, o que também é um sentimento de brasilidade.

Tive oportunidade, posteriormente, em 1982, como membro da Comissão de Interior da Câmara dos Deputados, de visitar a BR-319 de Porto Velho a Humaitá. Era uma estrada de fácil acesso, bem planejada. Enfim, uma estrada de características de um país desenvolvido.

Hoje, sinto a preocupação dos ilustres Parlamentares da Amazônia, de Rondônia, Mato Grosso e Amazonas, em ver essa estrada completamente abandonada. Eu tinha a impressão de que ela estava trafegável. Vim perceber a realidade agora, pelas manifestações constantes de Parlamentares de Rondônia da tribuna do Senado. O que me faz convencer hoje é que o Ibama, permita-me,



-
com todo respeito a V. S^a, Dr. Eugênio, está parecendo a Funai. A Funai prejudica a identidade do índio, e o Ibama está prejudicando o desenvolvimento da nossa Pátria. É preciso que mude essa consciência no órgão.

Eu até gostaria que o ilustre Sr. Eugênio Pio Costa respondesse às afirmações que V. S^a, General Fraxe, fez. Com toda educação, V. S^a deu umas apimentadas no Ibama que o Dr. Eugênio precisa responder. Até o presente momento, não vi nenhuma reação de S. S^a a respeito desse assunto. Sinceramente, eu gostaria de ouvir o que S. S^a pensa das afirmações do General Fraxe.

Gostaria de fazer algumas indagações aqui. O General Fraxe fez uma afirmação muito interessante, uma sugestão que deve ser levada em consideração. Mas eu gostaria de saber, General, como seria possível transformar a BR-319 em estrada parque? Conheço dois exemplos no País de estrada parque: em Foz do Iguaçu e uma no meu Estado, Mato Grosso do Sul, no Pantanal. Lá no Pantanal, há realmente uma preocupação muito grande do Governo do Estado na preservação das laterais da rodovia: preservação da flora, da fauna, do meio ambiente. Eu sou testemunha disso. É um exemplo edificante. Como poderia o Governo da República, que tem a faca e o queijo na mão, resolver isso?

A outra indagação é a seguinte: por que foi possível a continuação das obras da BR-163, Cuiabá-Santarém, sem impedimento nenhum do Ibama e por que o Ibama agora está impedindo que se faça a restauração da BR-319?

São as indagações que eu desejava fazer, mas não posso deixar de pegar o gancho que me proporciona o Senador Blairo Maggi. Não tem nada a ver com a história, mas eu também quero dar a minha forcinha. Quero pedir a V. Ex^a, General, que fale algo sobre a duplicação da rodovia BR-163, de Rondonópolis a Campo Grande, no meu Estado. Naturalmente, o senhor nos dará boas notícias, como, por certo, dará aos meus irmãos e colegas da Bancada de Mato Grosso.

Muito obrigado aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Ruben Figueiró.

Com a palavra, o Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Serei rápido.

Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz; prezado General Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor-Geral do DNIT, que uma vez mais comparece a esta Casa – há pouco tempo estive na Comissão de Infraestrutura –; Dr. Eugênio, Diretor do Ibama; demais colegas Senadores, serei bem prático nas minhas indagações.

Ouvi aqui os comentários proferidos pelo ilustre Senador Ruben Figueiró sobre as dificuldades e, sobretudo, suas decepções em relação a algumas obras que tive a oportunidade, como Deputado Federal constituinte, de acompanhar no passado. O Brasil mudou muito, é a impressão que eu tenho. Eu sou ainda da década de 70, da abertura da Cuiabá-Santarém. Participei



-
ativamente como mato-grossense e, depois, com Júlio Campos, meu irmão, como Prefeito, Deputado Federal e Governador. Nós andávamos por aquele imenso Estado.

As coisas eram bem mais fáceis. Eu não me canso de dizer, General Jorge, com todo respeito, que, se há algo de estruturante no Mato Grosso, naquela região do Brasil, de Goiás, de Campo Grande para baixo, foi feito ainda no governo militar. Alguns ficam achando que eu sou fã dos militares. Eu sou coerente. Nós somos de um Estado que deve muito. Não só na pavimentação de Campo Grande a Cuiabá, de Cuiabá a Porto Velho, na abertura da BR-163, de Goiânia a Cuiabá, passando por toda essa região do Araguaia, em nosso Estado, e assim por diante.

De lá para cá, de obra estruturante no Mato Grosso, pouco ou quase nada foi feito – me desculpe – em termos de infraestrutura macro.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Não é questão partidária. Estou fazendo justiça aqui.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – É o mesmo. Quem falar que foi, é mentira. Então, de lá para cá, pouco ou quase nada. O que vai acontecer: duplicação da pista, por exemplo, de Cuiabá a Rondonópolis e – o Governador e Senador Blairo esqueceu de comentar aqui também – de Cuiabá a Posto Gil, que já tem um trecho sendo executado entre Rosário Oeste e Posto Gil. Entretanto, ainda resta um trecho, Posto Gil a Rosário Oeste, para a concretização desse grande projeto.

E não havia essa dificuldade no licenciamento, Dr. Eugênio. As coisas eram mais fáceis. Hoje, quando o nosso amigo Senador Ruben pergunta por que não houve dificuldade na abertura da BR-163, essa obra enrolou sabe quantos anos, Ruben? Dez anos, doze anos. Não acontecia. Já era para ter saído lá atrás, mas a dificuldade era tão grande, na questão ambiental, na questão de reserva indígena, que eventualmente poderia passar perto de alguma tribo de índio, de alguma etnia... Então, muita dificuldade! E até hoje essa obra... Viu, General? Eu acredito e espero que possamos incluir até 2014. Não vai ser fácil, mamão com açúcar. Eu inclusive vou fazer uma expedição nos próximos dias, vou percorrer de carro para ver que ainda falta um bom número de quilômetros.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Vai lá? Eu gostaria até de acompanhar o senhor, para ver de fato e conhecer.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Perfeito.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Está bem. Com certeza.



Então, eu acho que a obra não vai ser fácil se concretizar. Entretanto, General, hoje, vi nos jornais – V. Ex^a deve estar a par disso – que vai sair um lote de privatização de algumas rodovias no Brasil. Particularmente, eu vi a questão da BR-163, que demanda Rondonópolis até Posto Gil.

A minha indagação, de forma bem prática: se essa obra, essa rodovia vai ser privatizada, neste caso, como estão sendo licitados alguns trechos, conforme cronograma que já está na Comissão de Infraestrutura, que já foi apresentado, é possível essa privatização? Pelo fato de o Governo Federal estar investindo nesses trechos, essa privatização não poderá atrapalhar, já que o Governo Federal está investindo e vai entregar para o setor privado? Até porque os percentuais melhoraram sobremaneira: eram de 5,3 e agora foram para 7,2 ou 7,3, mais ou menos. Eu acho justo. Mas eu fico pensando o seguinte: será que isso não vai sobrepor o interesse do Governo Federal com o interesse privado, na medida em que, salvo melhor juízo, a obra será concluída com recursos do Governo Federal e, depois, se fará a concessão para o setor privado? Eu imagino que será feito dessa forma. Caso contrário, ninguém vai querer assumir uma rodovia em que terá que fazer alguns milhões de investimento na sua duplicação, na sua implantação, para, naturalmente, começar a operá-la através desse contrato firmado entre o setor privado e o Poder Público do nosso País.

Concluindo, quero dizer ao senhor que estamos naquela expectativa em relação àquele cronograma que V. Ex^a apresentou na Comissão de Infraestrutura. Notadamente, em relação à BR-174, que o DNIT, o Ministério dos Transportes, estão delegando para o governo do Estado a sua consecução, a implantação dessa rodovia tão importante que vai ligar o Mato Grosso ao Estado de Rondônia, passando pela vasta região do noroeste do Estado, Juína, Colniza, Cotriguaçu, Juruena, Aripuanã, e indo em direção da primeira versão do projeto feito e aprovado – eu já estava aqui como Senador da República –, para nós chegarmos, se possível, a Machadinho d'Oeste numa segunda etapa.

Isso foi discutido na Comissão de Infraestrutura, que tinha como relator o valoroso e grande brasileiro Eliseu Resende, a quem o Brasil deve muito, sobretudo a minha região do Mato Grosso. Ele foi o grande construtor, o grande artífice na implantação dessas rodovias. Não implantação, mas a pavimentação, etc., de toda essa região do Brasil foi feita por ele, como diretor do antigo DNER e foi também Ministro dos Transportes. E o Cloraldino Severo também, grande brasileiro que trabalhou na implantação da pavimentação da 364 – naquela oportunidade, eu era Prefeito e meu irmão era Governador – levando-a até Porto Velho. Isso foi em 1984, 1985.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – João Figueiredo era o Presidente da República. Eu tive de arrumar muitas crianças nos colégios, porque eu era Prefeito, e o Júlio, meu irmão, disse: “Olha, arruma muitas crianças para levar porque, quem sabe, assim, vamos sensibilizar mais o Presidente”. E nós



-
consequimos recursos para pavimentar a BR-163. Fomos nós que a pavimentamos. O meu irmão, Júlio, fez um trecho, e eu fiz o trecho do prolongamento, indo para a cidade de Alta Floresta. Quando Governador, ele tocou essa obra até o trevo de Santa Helena, que demanda para lá. E daí para frente, eu toquei, como Governador do Estado.

Portanto, faço esta indagação ao senhor, se está de pé aquela conversa que V. S^a teve com a gente na Comissão de Infraestrutura, em relação à BR-174, e se, de fato, está priorizada essa obra de privatização da 163, que demanda Rondonópolis - Posto Gil, passando pela cidade de Várzea Grande e por Cuiabá.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Agradeço, Senador Jayme Campos.

Passo a palavra ao Senador Ivo Cassol, pela ordem de inscrição.

O SR. ANIBAL DINIZ (Bloco/PT – AC) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Pela ordem.

O SR. ANIBAL DINIZ (Bloco/PT – AC) – Eu tenho um voo imediatamente e, quando vi pela televisão a presença aqui do General Jorge Fraxe e do Sr. Eugênio Costa, fiz questão de passar para cumprimentar a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária pela oportunidade da audiência que, neste momento, está tratando especificamente sobre a BR-319. Mas, reunindo aqui a Bancada quase que inteira dos Estados do Acre e de Rondônia, eu não poderia perder esta oportunidade para trazer o nosso sentimento de absoluto desconforto com relação à decisão judicial desta semana, que resolveu, mais uma vez, suspender a licitação da ponte sobre o Rio Madeira.

Então, nós estamos, no Brasil, vivendo uma situação muito difícil, porque, ainda que haja decisão política, ainda que haja esforço técnico, ainda que haja dinheiro empenhado para a realização da obra, nós vivemos um drama que eu não sei como vamos superar. Parece que tem uma cabeça de burro enterrada que impede o andamento da realização desse projeto da ponte sobre o Rio Madeira.

O fato, que não é tão invisível, porque a sociedade inteira sabe disso, é que existe uma máfia que opera o serviço de balsas entre Porto Velho e Rio Branco. É um serviço que rende muito dinheiro, um dinheiro que já começa a ser espúrio, porque está sendo fruto da espoliação das pessoas.

O verão já está se consolidando. No forte do verão, as águas do Rio Madeira baixam e formam-se filas de cinco, dez, quinze quilômetros de carros de passeio, ônibus e carros de transporte de produtos, produtos perecíveis inclusive, às vezes, perdem aos montes ali, na altura da balsa do Abunã, onde estamos reivindicando essa ponte. É uma ponte para a qual já existe a determinação política, está incluída no PAC desde 2009, e essa obra não acontece.



-
Temos colocado o empenho total da Bancada do Acre, o empenho total da Bancada de Rondônia, estão aqui os Senadores Valdir Raupp, Ivo Cassol e Gurgacz para certificarem essa situação e, infelizmente, há esses impeditivos para que essa obra não aconteça.

Então, Sr. Jorge Fraxe, o que vimos trazer aqui é a reafirmação do nosso total empenho. Se houver algo que possamos fazer juntos, uma parceria entre o DNIT e a nossa Bancada Federal, se tivermos que ir a esse juiz, se tivermos que juntar todos os esforços, todos os documentos, a comprovação de que a licitação é uma licitação normal como todas as outras, por que nessa obra especificamente vai se levantar uma incongruência inexistente? O fato é que existe uma força oculta atuando para impedir que essa obra da ponte sobre o Rio Madeira aconteça.

E nós estamos aqui exatamente para reafirmar a nossa disposição de contribuir para que essa ponte aconteça. É uma reivindicação do povo do Acre. É uma reivindicação do povo de Rondônia. Todos que precisam usufruir desse direito de ir e vir entre Porto Velho e Rio Branco reivindicam a construção dessa ponte, e infelizmente, somente os operadores dessa balsa, que lucram com a não existência dessa ponte, é que têm atuado no sentido de impedir que ela aconteça.

Então, se possível, fazer uma reunião de trabalho para a qual as Bancadas do Acre e a de Rondônia fossem chamadas para juntarmos esforços naquilo que for possível, para tentarmos superar esse embargo e fazermos com que o processo licitatório aconteça e que a contratação dessa obra ocorra ainda em 2013, para voltarmos a alimentar a esperança de ver essa obra concluída até 2014.

A rodovia do Pacífico está pronta, já temos a ligação com o Peru concretizada, mas, sem a construção dessa ponte, temos ali um gargalo que impede o avanço inclusive das relações. Isso tem consequência direta na nossa economia, tem consequência direta nas nossas exportações de produtos que poderiam passar por ali. Então, precisamos dessa ponte.

Se pudermos, Sr. Fraxe, juntar esses esforços – e nós, certamente, nos colocamos à disposição, a Bancada do Acre e a Bancada de Rondônia, para ajudar naquilo que estiver ao nosso alcance – para que essa licitação aconteça, para que a contratação da obra aconteça, poderemos comemorar no futuro a realização dessa obra, que é um sonho tanto de acreanos quanto de rondonienses.

É isso, Sr. Presidente.

Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Pela ordem, Senador Cyro Miranda.



-
O SR. CYRO MIRANDA (Bloco/PSDB – GO) – General Fraxe, tenho prazer em revê-lo. Eu o recebi em nosso gabinete quando da audiência, Dr. Eugênio...

General, uma única perguntinha aqui, que incomoda a todos, não só aos Parlamentares, mas a todos os brasileiros: por que, dos R\$20 bilhões, só R\$2 bilhões estão sendo gastos até agora? Vinte por cento do planejamento. No passado, antes de o senhor entrar, a mesma coisa. Quer dizer, é um *marketing*? O PAC se apresenta de uma maneira e se realiza de outra? Porque essas dificuldades que estou ouvindo aqui, de Mato Grosso, do Norte, se apresentam no Brasil inteiro. Eu me lembro muito bem de quando o senhor disse: “Olha, o que falta... Os projetos são mal-feitos e, então, são embargados lá na frente”. Mas e agora? Os projetos não estão sendo bem-feitos? Por que só 20%?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Cyro.

Com a palavra o Senador Ivo Cassol.

O SR. IVO CASSOL (Bloco/PP – RO) – Obrigado, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar o General, o Eugênio, que representa o Ibama, e os nobres colegas Senadores aqui presentes.

Eu queria aproveitar o nosso Diretor nacional do DNIT, que é um homem arrojado, determinado, mas, infelizmente, a nossa legislação tem atrapalhado... O próprio Senador Aníbal falou, há pouco, sobre a questão da ponte, General, e eu queria aproveitar a oportunidade para solicitar que o DNIT passe para a Comissão de Infraestrutura, também podendo passar para a Comissão de Agricultura, os dados para que a gente possa averiguar se o sistema adotado para essa licitação da ponte do Acre foi o mesmo adotado em nível nacional. Por que eu estou pedindo isso para o senhor? Porque, nessa liminar que o juiz deu, ele, na verdade, não se apercebeu que é um anseio da população, é uma necessidade para o Estado do Acre, é a integração entre o Brasil e o Peru e também outros países vizinhos, como a Bolívia, e, ao mesmo tempo, que aquelas empresas que têm a concessão das balsas têm ganhado dinheiro à custa da deficiência e da precariedade que existem no País. Sabe o que podemos fazer com esses dados, General? Nós podemos pegar esses dados do DNIT e, junto com os três Senadores de Rondônia, os três Senadores do Acre e os do Amazonas, representar contra o juiz no Conselho Nacional de Justiça. Por que representar contra o juiz no Conselho? Ele tem autonomia para isso, mas como fica a população? E o critério do desenvolvimento e do progresso? Por mais que ele tenha adotado alguma falha, todo mundo sabe que essas empresas que têm essas concessões das balsas ganham rios de dinheiro à custa do sacrifício de todos.

Portanto, se o sistema é o mesmo, eu gostaria que o DNIT passasse para nós, e nós, com isso – eu falei com o Senador Aníbal há pouco e ele disse



-
que topa, os outros Senadores disseram que topam – fazemos uma representação no Conselho Nacional. Por que não? Nós é que aprovamos, nós é que sabatinamos os juízes, os membros do Conselho Nacional de Justiça... Então, é o caminho que nós temos para poder diminuir...

Ao mesmo tempo, mesmo assim, nós temos que derrubar em outra instância. Portanto, eu pediria que V. S^a utilizasse os seus advogados, os procuradores do DNIT, urgentemente, para nós derrubarmos essa liminar, para nós darmos sequência ao processo licitatório, porque essa ponte é a vergonha da integração do Brasil com os países andinos. Infelizmente, é uma vergonha, porque o Peru, que é um país muito pobre, tem todas as pontes construídas, e o Brasil, que financiou, não tem.

Outro passo importante também é a 425. Foi aberto o processo licitatório para a 425. Participou uma empresa de Rondônia, que está pronta para entrar no trecho para começar a trabalhar, e o outro trecho deu deserto. Então, eu solicitaria de V. S^a que, urgentemente, já desse a ordem de serviço para essa empresa que já ganhou um lote e, ao mesmo tempo, já abrisse novo prazo, dentro da legislação, para poder fazer a nova licitação do segundo lote da 425, que interliga a BR-364 a Nova Mamoré e a Guajará-Mirim, que é um dos Municípios mais antigos do Estado de Rondônia, junto com Porto Velho.

Quanto à questão da 319, quero dizer para o senhor, para o Dr. Eugênio e para os nossos Senadores, que, na década de 70 – em 1977, 1978, 1979 –, como motorista de caminhão, eu puxava banana, de Porto Velho a Manaus. Eu saía às 5h da manhã de Porto Velho; às 6h da tarde, eu estava na balsa de Manaus, atravessando o Rio Amazonas.

Na década de 70, há 40 anos, nós tínhamos rodovia pavimentada. A Integração do Brasil, de Norte a Sul, de Leste a Oeste, funcionava. Hoje, estamos num novo milênio, num mundo globalizado, e estamos isolados. E aí vem o entendimento da seguinte maneira: quem é o culpado, é o Ibama? Quem é o culpado, é o DNIT? Quem é o culpado, é o Ministério dos Transportes? Eu quero dizer para vocês quem é o culpado: é o próprio Governo. Por que é o próprio Governo? Eu sou da base do Governo, mas o PT está dando um tiro no pé dele, porque a maioria dos problemas que existem hoje foi o PT que construiu no passado. Hoje, muito já se dividiu. Hoje, Marina Silva já está para um lado, já explodiu; outros explodiram para outro lado, enfim, estão em tudo quanto é lado. Agora, quem tem a caneta na mão? A Presidente Dilma. Mete a caneta em quem não estiver falando! Troca quem não estiver conduzindo.

Não podemos entender. Igual no governo do Estado. Fui Governador por dois mandatos. Blairo Maggi foi Governador, Jayme Campos foi Governador, Senador Raupp foi Governador. Dentro de um governo, todos os secretários e diretores têm quem falar a mesma língua. Que Governo é esse, que um chuta para frente, e outro faz gol contra?



-
Isso é inadmissível, General. É inadmissível! Eu, se for culpar alguém aqui, só culpo um: o Palácio do Planalto. Desculpe-me, Presidente Dilma. Sou da base, eu a defendo.

O que se precisava fazer? Era fazer uma emenda na Constituição, Senadores, em que, para todos os projetos estruturantes de interesse nacional, não haveria lphan, não haveria lbama que metesse o dedo. É decisão nacional; e o restante, cumpra-se.

Nós não podemos aceitar. A Usina de Belo de Monte... O País está com um problema sério de energia. Estamos como um racionamento na ponta da linha a todo instante. Aí vai um pessoal que não tem nada. Há um pessoal de ONG. Quando, nós, um grupo de Senadores, fomos lá, esses dias, havia um cara – não sei de que país; nem do Brasil era – que estava instruindo os índios a paralisar. Por que o Governo Federal não leva o Exército lá? Cerca ao redor e bota no toco todo mundo!

O que falta? Falta legislação? Quem tem que fazer parte disso? No meu ponto de vista, quem tem que fazer parte disso é o Governo Federal, o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério do Planejamento, o Ministério da Fazenda, o Estado afim, as Secretarias afins. É um projeto de Estado. Resolve-se e acabou.

Vou dar outro exemplo para vocês daqui de Brasília. Não vamos falar só na 319. Tem hora que você sai para pegar um avião. Você chega naquele entroncamento embaixo do aeroporto, para baixo daquele redondo, e você não consegue passar. Para trás, há seis pistas. Quando chega lá embaixo, há duas, porque, aqui, em Brasília, existe um parque de preservação ambiental, e não se pode botar a terceira pista. Isso é um absurdo, gente!

O Governo do Distrito Federal é de quem? É do PT. O Governo Federal é de quem? É do PT. Então, é o próprio pessoal do Governo se matando entre si. Um atirando para cá, e outro atirando para lá. Até parece briga no escuro. Ninguém sabe para onde vai a bala.

Portanto, a Presidente Dilma tem condições. Não estou aqui defendendo o senhor, General, nem estou aqui defendendo o lbama, porque vocês são ordenadores de despesas; e ordenadores de despesas, se um técnico xiita, lá embaixo, mal-amado, ou de repente defendendo outros países, porque querem inviabilizar o Brasil, querem atrapalhar o Brasil, e aí é ruim para a gente, porque sempre há interesses por trás disso tudo.

Está a questão dos índios aí agora. Há interesse. Índio não precisa de mais terra. Deve-se autorizar o índio a tirar a riqueza que existe. Igual no nosso Estado, Acir. Existe lá a Reserva Indígena Roosevelt, que é a maior jazida de diamantes do mundo. Nós estamos sendo roubados todos os dias. Todos os dias estamos sendo roubados, e os índios têm que vender no contrabando os diamantes que tiraram de lá de dentro. Por que não legalizam, para o índio andar de caminhonete zero, para o índio andar de avião, para ter casa boa? Por que não



-
fazem isso? Não. A Funai e o Cimi, todo mundo quer o índio pobre, miserável. É igual ao Bolsa Família. Por que, no Bolsa Família, há muita gente que não interesse em profissionalizar o pessoal? Porque, caso contrário, não há manuseio em época de eleição. É a mesma situação.

Então, infelizmente, o País está travado. Tem dinheiro para fazer obra, tem condições de fazer, de executar, e as obras não andam porque simplesmente vem um e mete a caneta, e o ordenador de despesas tem medo, porque depois o Ministério Público por “acho” denuncia vocês, por “talvez” denuncia o senhor – por “talvez”. Denuncio. Há promotor que faz isso. Então, infelizmente, isso tem atrasado o Brasil em várias partes.

E sobre a 319, infelizmente, o esquema das balsas de Manaus a Porto Velho é escandaloso. É escandaloso! Quando paga um caminhão para descer? “Ah, mas não pode passar porque agora precisa ter licença ambiental”. Isso é conversa para boi dormir! É conversa de bêbado para delegado. Se lá atrás já foi autorizado, por que agora ter que refazer tudo novamente e não reconstruir a nossa rodovia?

Infelizmente, há muitos brasileiros, que têm identidade brasileira, que deveriam sumir daqui e ir para outros países porque, na verdade, só estão sugando a nossa riqueza e deixando os outros irem embora.

Portanto, sou contra da maneira que está. Não vou culpar o Ibama nem o DNIT. Vou culpar o Governo Federal porque quem criou tudo isso no passado foi o Governo. E o Governo Federal tem a caneta. Quem tem a caneta manda! Tanto é verdade que aqui no Congresso, o Governo Federal tem a maioria na Câmara dos Deputados e no Senado. Até a oposição do Jayme Campos, com certeza, se vier uma lei aqui para obras estruturantes, que o Governo Federal faça de cima para baixo e o resto “cumpram-se”, certamente, o País seria diferente e não haveria essas obras paralisadas, igual à 101, na região de Santa Catarina, onde há um pedaço que estão terminando. Durante anos, ficou-se discutindo o sexo dos anjos. Pelo amor de Deus, gente! E o país, como falou o Blairo Maggi, sobre a Índia, onde esteve, para os trilhos de trem tem dois. Aqui não temos nenhum, só temos metade. O trem está sentado em cima e não anda para frente nem para trás. Quer dizer, não tem jeito.

Infelizmente, eu só quero dizer uma coisa: a culpa não é do Ibama, não é do Iphan, não é do DNIT, não é do Ministério dos Transportes, não é do Ministério do Meio Ambiente. O culpado é quem tem a caneta! Use a caneta e mete a caneta em todo mundo. Se precisar demitir o Eugênio, demita. Se precisar demitir o General, demita. Mas faça esse pessoal se entender porque, infelizmente, no próprio Governo não se entendem, porque o Governo é um só, o resto é composição. E, na composição, fica muita gente brigando por espaço e o povo brasileiro levando fumo, levando ferro.

Desculpem-me a expressão, mas é a verdade que a gente está vivendo, nua e crua.



-
O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Presidente...
O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Obrigado.
O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Gostei das palavras. Imagina se ele não fosse da Base aliada do Governo. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senadores.

Nós temos aqui duas perguntas de internautas, que eu passo a ler.

Luziane, que nos envia pelo Twitter: Para que serve aquela ponte enorme e cara sobre o Rio Madeira se não tivermos a BR-319 recuperada?

Outra pergunta, de Aldair Sales sobre a 319: Quanto tempo ainda será necessário para o início e fim das obras de reconstrução? Desejo ir à Copa da arena Amazônia por estrada.

Muito bem.

Faço uma pergunta para o Dr. Eugênio. Dr. Eugênio...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – É só ele ir para Cuiabá, que tem estrada. Ali não é Pantanal...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Mas se, de repente, ele quer assistir a outro jogo... Vamos dar a opção para que a população possa escolher ir a Cuiabá ou a Manaus. E também poderemos ir a Brasília, que já tem estrada.

Dr. Eugênio, o que realmente precisa para termos o licenciamento e autorização para que o DNIT possa iniciar essa obra de reconstrução da BR-319?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – A exigência que o Ibama apresenta hoje seria entregar esses estudos, com as complementações, os estudos atualizados que o DNIT deverá apresentar para apreciação da instituição. Isso é o que deve ser feito hoje.

Agora, eu queria comentar outras coisas, porque falaram bastante sobre licenciamento, usaram a China e a Índia como exemplo. Não são os melhores exemplos, senhores, para nós termos como metas. Logicamente, existem diversos desafios, para serem feitos pelo País, importantes que passam por esta Casa, porque temos problemas de conflitos de legislação. A legislação é extremamente complexa na área ambiental. Então, o analista ambiental tem que estar sempre atento à legislação; sou analista ambiental concursado. Então, as equipes que estão lá trabalhando vivem dois instrumentos na avaliação de impacto ambiental. Há os estudos ambientais que são elaborados e, de outro lado, temos um reatamento legal, porque temos de atender o que está escrito na lei. Portanto, o trabalho do analista ambiental não é tão fácil, não é tão simples.

Eu estava falando aqui para o Senador Acir sobre a nossa dificuldade. Sou engenheiro florestal, trabalhei uma parte no interior, sei da dificuldade de quem vive no interior, não é fácil. Quaisquer 10 quilômetros de uma rodovia fazem diferença para quem está lá, abandonado, sentindo-se distante de tudo. Sabemos dessa dificuldade. Então, é um desafio para todos.



O Ibama não é contra, em princípio, nenhuma rodovia. O que o Ibama exige são os elementos para o licenciamento. Eventualmente, até eu me assusto, sou coordenador-geral da área de mineração e transportes, e vejo as licenças que saem lá e fico apavorado também com aquelas condicionantes. A mesma situação. Eu vejo isso. Porque, normalmente, nas condicionantes que saem para uma licença muito grande, os estudos não são bons. Não trazem segurança para nós que estamos trabalhando lá como analistas. Precisamos de estudos bem-feitos, que nos deem segurança na tomada decisão de pleitear que aquela obra seja liberada. Eventualmente, saem essas licenças complexas. Até nós que trabalhamos lá todos os dias sentimos também necessidade. Às vezes, sai com uma condicionante, a condicionante é complexa, difícil de ser atendida porque o estudo não deu aquela segurança de que nós, analistas e técnicos, precisávamos. Essa é uma das dificuldades.

O Senador e o General falaram muito bem, como brasileiros, apaixonados pela terra...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Eu também sou brasileiro, como os outros.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Dr. Eugênio...

Pela ordem, o Senador Blairo Maggi.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Pois não.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – O senhor me desculpe. Só para não perder o raciocínio, quando nós aqui comentamos sobre as condicionantes de uma licença, V. S^a disse que às vezes também se assusta com elas, não é?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Assusto.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Há coisas que realmente são necessárias. Existe a dúvida do técnico que analisou e é preciso haver mais consistência, realmente, no que está se pedindo. Mas há coisas que, a meu ver, não se justificam.

Certa vez, vi uma licença para a construção da BR-158. Deu-se a licença para iniciar a construção da BR. Depois, nas condicionantes, nós tínhamos de ter licenças para construir as pontes – eram licenças separadas –, nós tínhamos de ter licenças para fazer o aterramento nas cabeceiras das pontes, nós tínhamos de ter licenças para o desmate, para a limpeza da área, e licenças para o transporte da madeira retirada no desmatamento. Quer dizer, essas coisas todas, na minha avaliação, se é que já não mudou, deveriam vir em uma licença só. Você tem autorização para construir a estrada, então você constrói a estrada. Não interessa de onde vai sair o cascalho, o aterro da ponte, se tem que tirar árvore, o que vai ser feito com a lenha. Você está liberado. No entanto, nas



-
condicionantes, todas essas questões vêm separadas, e para cada uma outro licenciamento tem de ser feito. É um outro problema

O SR. IVO CASSOL (Bloco/PP – RO) – É um outro problema.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Hoje, estou licenciando várias rodovias dessa forma, Senador Blairo. O que ocorre conosco? Eu não tenho o projeto completo. Meu desejo, quando estou licenciando uma rodovia, é que venha o projeto já identificando as áreas de jazidas, onde os canteiros serão instalados, onde serão as áreas de bota-fora. Os projetos que me chegam são totalmente incompletos. Infelizmente, o que falta para eu licenciar uma obra completa como a que o senhor está me falando é isso. Nesse caso, infelizmente, eu tenho de dar uma licença de instalação, mas eu não posso dar autorização de supressão de vegetação junto, porque o sujeito ainda não me entregou a parte que vai ser suprimida, e eu vou ter que dar separadamente. E quando houver intervenção na área de supressão de vegetação, para retirar eu tenho de ter uma autorização de fauna, para espantar aqueles materiais, retirar da área ou fazer o salvamento.

Dessa forma, eu fico preso nessas circunstâncias. Eu preciso de bons projetos e que eles estejam concluídos. Eu não posso recepcionar... Às vezes, chega para mim só uma linha, dizendo que vai ligar a cidade A à cidade B, e mais nada. Então, eu também fico refém dessas situações. E acaba que, em vez de emitir uma licença prévia que já contempla tudo isso na licença de instalação, eu tenho de dar a licença de instalação para um trecho da rodovia, porque só para aquele trecho é que existe projeto, e depois tenho de ficar licenciando as jazidas em penduricalhos, o que onera a mim, como analista ambiental, e à minha equipe, como coordenadores, porque eles têm que fazer o picadinho: em vez de trabalharem uma vez só, trabalham de forma escalonada. Infelizmente, isso acontece.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Dr. Eugênio, e esse pessoal que tem feito os projetos – são empresas grandes, não são empresas pequenas, pelo menos as que trabalham com o DNIT –, eles têm esse termo de referência? Eles sabem o que devem fazer? Ou enganam, então, o DNIT ou os Estados, quando são contratados para fazer o licenciamento, e começam a entregar em pequenas partes tudo isso?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Alguns empreendimentos têm projetos, outros, nós sabemos que são projetos antigos e que precisam ser atualizados. São projetos muito antigos. Normalmente, mesmo o projeto pronto, totalmente concluído, não tem essas áreas identificadas. Alguns empreendimentos têm a dificuldade do tempo que decorreu da negociação que fez com o sujeito que ia fornecer uma jazida, por exemplo, de granito ou de argila para a obra. Depois de algum tempo, muda o dono e ele vai ter que renegociar, pois aquela área que estava contemplada no projeto já não serve mais para o licenciamento ambiental. Vai ter que licenciar outra área. Então, isso acontece muito. E isso acontece muito



-
porque os nossos projetos ainda não são completos. Infelizmente é isso. Para nós. Para mim também, que, como cidadão, me sinto onerado, senhores.

Agora, eu queria falar da BR-319...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Permite-me, Dr. Eugênio?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Pois não.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Em relação à BR-319, eu fui o Relator na Comissão do Orçamento, quando era membro. Essa obra ficou paralisada, o empreiteiro tinha fatura para receber, entretanto, por recomendação do Ibama, do Ministério, foi para o TCU, que proibiu, trancou a liberação dos recursos. Eram R\$47 milhões! Estavam disponibilizados, entretanto, não liberavam.

A única coisa que quero questionar em relação a este assunto é o fato de que essa rodovia já existe, ou seja, já havia a rodovia que estava sendo pavimentada. Aí veio a questão da vegetação, a questão das laterais, porque, muitas vezes, você é obrigado a fazer alguns “bota dentro”, para a recomposição da pista existente, até para baratear, sobretudo a questão das jazidas. Essa obra ficou paralisada durante um ano e meio. O Ministro Alfredo Nascimento me procurou, como relator designado para relatar esta matéria dizendo: “Olha, Senador, isso aqui é impossível. Essa obra está paralisada, os recursos estão à disposição, entretanto, paralisou-se a obra porque o Ibama recomendou ao TCU para que o Tribunal recomendasse, naturalmente, ao próprio Ministério dos Transportes a não liberar o pagamento às empresas que estavam lá trabalhando naquele trecho da obra”.

Então, eu acho que isso aí é realmente penoso. A obra para e há uma desmobilização dos canteiros da obra. E para novamente retomar o trecho, o custo é altíssimo. E eu fico mais perplexo, até indignado, com o fato de que essa rodovia já existe há alguns anos. Por que agora, então, ela não pode ser pavimentada se já existe o leito da estrada e é trafegável – de forma precária, mas é trafegável? Eu acho que não poderia haver nenhuma interferência, nesse caso, da questão ambiental. Muito pelo contrário, deveria ser facilitado, para que essa obra fosse concluída e, certamente, servisse às comunidades, aos Estados, que são o Estado do Amazonas e, por conseguinte, o Estado de Rondônia.

Eu fui o Relator, fiz o estudo e fui obrigado a contrariar até o TCU, determinando, no meu parecer como Relator da matéria, que se pagasse a obra, porque achava ser uma incoerência, uma insensatez e até uma insanidade, pelo fato de a obra estar em andamento e de essa estrada já existir há mais de 20 ou 30 anos. Então, há um contraditório ali que precisa ser sanado. O Ivo tem razão em certo ponto, porque é o próprio Governo contra o Governo. Lamentavelmente, isso tem acontecido, tem sido penoso e, sobretudo, tem causado prejuízo para o próprio Erário, na medida em que, com a obra paralisada, há um desmonte no



-
canteiro e, depois, para se retomar essa obra, o custo é bem mais alto; para mobilizar novamente um canteiro de obra é caríssimo, Dr. Eugênio.

Essa é a minha opinião sobre o fato que ocorreu com a BR-319; e conheço bem a matéria, porque fui Relator na Comissão de Orçamento, para que pudesse liberar esses recursos.

Muito obrigado, Dr. Eugênio.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Obrigado, Senador Jayme Campos.

Dr. Eugênio, por gentileza.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Sim, com relação especificamente à BR-319, o que precisa hoje para nós, do Ibama, é a apresentação desses estudos, do EIA/Rima, com essas complementações. Conforme o Presidente explicou ontem na Comissão de Infraestrutura, ele sugeriu que se retomasse o termo de referência, que fosse lá para conversar e que fosse o mais objetivo possível nessa retomada. E que o DNIT apresente essas complementações para nós analisarmos lá após essa apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – É possível um TAC com relação a essa questão, Dr. Eugênio?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Isso eu não sei dizer; não sei informar. O TAC tem que ter uma submissão ao presidente, qual é o interesse e, depois, verificar-se se é possível fazer isso aí dentro da lei. Eu não sei dizer isso no momento. Teria que avaliar lá tanto a equipe técnica quanto a parte jurídica do Ibama, a Procuradoria Federal Especializada do Ibama.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Passo a palavra ao General Fraxe, para que faça as suas colocações em relação às indagações dos nobres Senadores, e também o Dr. Eugênio.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Eu gostaria de agradecer a referência que o Eugênio fez de uma defesa apaixonada minha. O brasileiro tem que ser apaixonado pelo Brasil, hein? Quem não tiver paixão pelo País... Estamos pregados.

Obrigado pela menção, Eugênio.

Vou começar respondendo ao Senador Sérgio Souza sobre as questões que ele abordou de que havia um atraso na infraestrutura.

Eu quero dizer a todos os presentes e àqueles que nos escutam de longe, pela televisão, que o Brasil dormiu em berço esplêndido por mais de 30 anos sem cuidar de infraestrutura. É simplesmente esse o problema! É que agora acordou, despertou.

Há pouco tempo, a profissão de engenheiro não tinha quórum nas universidades, não. Tinha não! As grandes empresas projetistas se acabaram, porque infraestrutura não era prioridade no País, não! Agora, de repente, digamos assim, o DNIT é o culpado porque está tudo atrasado.

Tem uma outra coisa muito interessante aí, minha gente.



-
Em 2001 ou 2002, houve uma visão de Estado mínimo. E, naquela visão de Estado mínimo, pretendia-se privatizar grandes trechos de rodovias e ferrovias e outra parte estadualizar, passar para os Estados. Aí se matou o DNER com uma canetada e se fez nascer um DNIT anão, nanico, e querem que ele salte a quatro metros de altura. Anão não salta a quatro metros.

Então houve uma mudança de conceito de Estado. Mudou-se do Estado mínimo, com tudo muito privatizado, com rodovias estadualizadas, retomando para a União o encargo da malha nacional.

Essas quadras da história... A história não dá saltos. Ela é um processo. Vivemos um processo histórico. Estado democrático de direito gozando de total liberdade? Por quantos anos consecutivos nós estamos vivendo? Faz 30 anos? Isso, em termos de nação, é nada.

Então, eu não estou criticando governantes passados nem presentes nem futuros. Estou dizendo o seguinte: o processo histórico da formação da nacionalidade brasileira foi tumultuado, cheio de impasses, de instabilidade políticas e institucionais, teve momentos de regimes autoritários, tanto do lado civil quanto do lado militar, teve convulsões internas e somente há pouco tempo estamos vivendo um Estado democrático de direito.

O que precisamos fazer agora? Um planejamento estratégico a médio e longo prazos, definindo os eixos estruturantes deste País, seja para todos os modais integrados, de modo que as riquezas, os bens e as pessoas circulem de uma forma competitiva no mercado internacional através de seus pontos de contato com o exterior, que são os portos, os aeroportos e as fronteiras terrestres.

Definidos esses eixos estruturantes, o órgão executivo de cada parte – no meu caso, o terrestre, vamos dizer assim, a rodovia – trabalhará para montar uma carteira de projetos, de modo que tenhamos projetos executivos bem-elaborados e bem-discutidos para o futuro.

Como nós não temos tempo, porque o mercado é muito mais ágil do que o estamento público – que o diga o Senador que está aqui presente –, ele sai abrindo uma fronteira agrícola e produz milhões de toneladas de grãos, e o Estado não consegue ir atrás com eixo de escoamento, aí vêm os engarrafamentos, o que o DNIT fez? Buscou o RDC para diminuir o tempo de planejamento e de ações preliminares. Se nós formos esperar desenvolver um projeto executivo de engenharia completo, o processo de licenciamento do Ibama completo, nós vamos ter que esperar cinco anos para começar uma obra. O Brasil não tem mais tempo para esperar isso. Os produtores não podem esperar, a população não quer esperar. O que nós estamos fazendo? Dentro do RDC, a contratação integrada, anteprojetos, para que quem vencer faça, ao mesmo tempo, projeto executivo e obra, por parte, de modo que a coisa avance num espaço temporal mais reduzido que o normal. Enquanto o americano leva dez anos discutindo o que fazer num projeto executivo, nós temos que levar seis meses, para lançar um edital, porque esse hiato da infraestrutura, essa pobreza da infraestrutura não nasceu com esse



-
DNIT que está aqui no ano passado ou no ano retrasado; isso foi um estado de letargia de mais de 30 anos. Como é que se recupera isso? Recupera-se através de uma política agressiva. Quantas reuniões nós já fizemos, Eugênio, para saber como é que a gente vai conseguir fazer um licenciamento com RDC?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Várias.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Quantas vezes nos sentamos à mesa para buscar solução para isso?

E vou dizer uma coisa polêmica aqui, porque eu também sou polêmico de vez em quando. O mais importante não é o ato do licenciamento, meus senhores! O mais importante é acompanhar a execução da obra e a operação da rodovia, dentro dos princípios de preservação ambiental. Porque o ato do licenciamento em si é um evento estanque. Puff! Parou! Para o DNIT licenciar uma obra hoje, ele faz um périplo. Ele vai ao Ibama, depois tem que passar pela Funai, depois tem que passar pelo Iphan, porque a exploração da jazida tem que ter a anuência do Iphan. Aí tem que fazer a exploração para saber se existe algum indício de um sítio arqueológico. Na BR-116, no Rio Grande do Sul, nós levamos seis meses, depois da ordem de serviço, para começar as obras porque não tinha a anuência do Iphan. Aí o Senador disse; “O senhor só executou dois milhões!” Claro que eu só posso executar dois milhões! Eu não posso trabalhar! Quando não é um, é outro, é outro, é outro... São três, quatro, cinco dizendo para mim: “O senhor não pode; o senhor não pode; o senhor não pode e o senhor também não pode”. Então, a execução orçamentária emperra mesmo.

Agora, quero corrigir um dado que deram ao nosso nobre Senador Cyro, sobre dois milhões. Nós executamos até agora, 3,7 milhões no DNIT, mais que no ano passado. Nós executamos mais que no ano passado.

Então, eu digo o seguinte – e o Ministro César Borges, Ministro dos Transportes, entendeu perfeitamente quando eu disse –: “Ministro, nós não podemos viver de espasmos”. O DNIT não pode viver de espasmos. “Corre, porque tem uma obra para fazer agora!” “corre porque tem outra para fazer ali!”. Então, o que nós precisamos fazer? Nós precisamos eleger os grandes eixos estruturantes, saber o que vai para a iniciativa privada e o que fica como obra pública e, a partir daí, montarmos uma carteira de projeto que dê sustentação ao longo do tempo. E o RDC não é ruim. Sabe por que ele não é ruim? Eu vou dizer o porquê. Porque, quando eu digo que vou fazer uma licitação e que o consórcio que vai ganhar a licitação vai concluir o projeto executivo e executar a obra, acabou o aditivo. Sabe aquele aditivo que todo mundo dizia que era roubalheira? Acabou. Por que acabou? Porque o projeto é do construtor. Esse construtor vai poder fazer a engenharia. Ele...

Vou fazer uma pergunta aqui. Vamos lá. Onde estão os melhores engenheiros hoje? Estão nas consultorias ou nas construtoras, senhores? Eu estou avistando aqui um construtor lá atrás. Ele pode responder isso. Não pode? Onde estão os melhores engenheiros? Estão nas grandes construtoras, meus



senhores, porque pagam melhor, porque têm o retorno. Então, o RDC está indo de encontro à realidade do mercado.

Nós buscamos em São Paulo, inclusive no cenário Monte Carlo, e estamos colocando dentro do RDC o percentual de contingência. Premiando o empresário de um risco que ele vai correr, nós pagamos a ele esse risco. Nós estamos pagando o risco ao empresário.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Mas precisa da licença ambiental para fazer o RDC, General?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Ah, precisa!

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Só para a gente entender.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Precisa. Por isso eu tenho conversado muito com o Volney, com a Gisela e com o Eugênio. Nós temos que encontrar uma solução que acompanhe a agilidade desse modelo de gestão do RDC.

E eu diria o seguinte: qual é o modelo para isso? É o seguinte: a grande exigência não é exatamente o ato do licenciamento, mas o ato de acompanhar a execução do empreendimento, porque é ali que acontece o estrago ao meio ambiente. É ali que acontece o estrago!

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Permita-me. Por que num passado bem recente não havia nada desses entraves, sobretudo na questão da licença ambiental?

Vamos fazer uma reflexão aqui, para avaliarmos a relação Cuiabá - Porto Velho. Se houvesse essa restrição que hoje há, nada seria feito, até porque é um trecho de mil e tantos quilômetros. Se você ligar Campo Grande a Cuiabá, setecentos e tantos, não sairia nunca.

Por que criaram mais esse instrumento, que imagino que é um instrumento – se é saudável, se não é saudável, não sei –, que causou um complicador? E o senhor foi generoso. O senhor só citou aqui Iphan...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – É Ibama, Funai, Iphan.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Por enquanto, né?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – É. Por enquanto.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Aí se esqueceu do TCU, CGU...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Chico Mendes, Tribunal de Contas...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Chico Mendes, Ministério Público...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Ministério Público...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Virou também fiscal da obra.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – O périplo é grande.



-
O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Então, ele foi generoso e citou só três, mas há mais dez. Denúncias sem fundamento que daqui a pouco têm que ser apuradas.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Por isso estou sugerindo a criação do parque nacional do gestor público.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – É a única saída.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Está em extinção.

Bem, mas, ainda agora, o Senador falou da litigância. Então, está aí o exemplo. Foi citado aqui pelo Ivo Cassol a questão da Ponte do Abunã. Nós fizemos um RDC para a Ponte do Abunã. Eu resgatei com construtoras algumas sondagens para montar um edital exemplar para a Ponte do Abunã. Aí, me entra um cidadão com uma ação civil pública de um “cara”, e o juiz nem ouviu o DNIT. Ninguém me escutou! Já mandou parar. Eu não fui escutado! Cadê o meu direito de defesa? Como é que já dão uma liminar assim, sem me escutar? E sabem qual é a alegação da ação? “É porque se está exigindo oito anos de experiência do engenheiro.” E eu sou doido de mandar fazer uma ponte com um rapaz que saiu da universidade, sem experiência? Eu estou maluco por acaso? Cadê meu compromisso, como Diretor-Geral de uma instituição séria, que vai fazer uma ponte sobre um rio grande daqueles, para aguentar enchente, e não se vai exigir o acervo técnico do engenheiro?

E me admira esse senhor juiz, que atendeu esse pedido aqui! Me admira muito! Será que eu tenho que tirar uma foto do rio para levar para ele, para mostrar a complexidade de se fazer uma ponte sobre o Rio Madeira?

Então, vejam, senhores, onde estão os descabimentos e as litigâncias das coisas!

Qual foi a minha ação? Porque aí já entra a Procuradoria-Geral Federal. Sai da minha alçada DNIT. Mas estou agravando aquilo ali e vou correr para o Tribunal Regional Federal.

E aí eu pediria até à Comissão e à Bancada de Rondônia e do Acre que fossem junto comigo lá.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O senhor vai quando?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Assim que eu entrar com o agravo e descobrir qual vai ser o desembargador que vai julgar.

Eu não posso dar atraso a essa obra mais, não. O Acre e Rondônia já foram penalizados severamente por esse atraso. E, como é que pode?!

Então, vejam, senhores, até onde nós chegamos! Nós estamos penalizando toda a população do Acre e a população de Rondônia, e o Brasil, que deixa de ter uma integração saudável por uma ponte porque um “cara” entrou dizendo que não concorda com a exigência do DNIT de oito anos de experiência para o engenheiro. Isso fere o princípio da razoabilidade, que está na Constituição



-
Federal para a Administração Pública, fere esse princípio. E eu demonstro aqui claramente a minha indignação com essa situação.

E fui vítima, no discurso, de que o DNIT está fazendo pouco caso da situação. E como é que vou fazer pouco caso? Eu vou brigar com o juiz? Não, eu tenho que seguir o império da lei. Eu vou entrar com agravo, e existe o prazo do agravo. Quer dizer, as pessoas conseguem postergar ações de governo importantíssimas e punem a população por interesses menores, por grupinhos menores.

Deixo registrada aqui a minha indignação com esse tipo de coisa que está acontecendo, mas não vou deixar fácil. Eu vou entrar com toda a força que tenho, vou atrás da Procuradoria-Geral Federal, vou entrar com agravo e vou pedir ajuda aos Srs. Senadores que me acompanhem com o desembargador que receber o relato dessa ação.

E aí, corroborando com a afirmação do Senador Blairo Maggi, o Brasil precisa sair do ambiente de desconfiança e de litigância. Se nós queremos construir um grande País, temos que sair desse ambiente de desconfiança, de que todo mundo é ladrão, de que todo mundo rouba, e da litigância, em que todo mundo pode tudo. Não existe ordem. Todo mundo entra com ação, todo mundo bota embargo, e é um horror, meus senhores. Os senhores têm ideia da quantidade de ações que entram no DNIT por dia e que eu tenho que rebater? Vão lá ver. Vão lá contar. Essa de Abunã eu descobri porque eu botei o pessoal de prontidão. Eu falei esta é a BR-364, senão, está lá no meio daquele mundaréu de ações. Então, todo mundo bota ação, todo mundo faz isso, e a autoridade vai concedendo.

Meus senhores, vou repetir aqui: como é que concede liminar a uma ação popular de um cidadão contra uma obra pública, sem o empreendedor de governo ser ouvido? Eu não fui ouvido. Isso é um princípio básico da Constituição, que foi ferido. Não me foi dado direito de resposta!

Deixo meu protesto e a minha indignação nesta Comissão com esse estado de coisa. Democracia só existe quando há ordem e responsabilidade. Onde não tem responsabilidade, onde não tem ordem não tem democracia. Existe anarquia.

A BR-425, do Senador Ivo Cassol. Estou numa briga imensa com a própria obra e seu orçamento. Estamos fazendo de tudo para salvar essa licitação. Esse é o nosso compromisso.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Dos dois trechos, não é, General?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Dos dois lotes.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Os dois lotes, para que a empresa possa fazer toda a obra e...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Dos dois lotes. Isso.



-
O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) –... para que não percamos a licitação,...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Essa é a nossa intenção, exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) –... senão, será mais um ano.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Acaba a seca e nós não iniciamos a obra.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Não, não. Tem que ser agora! Eu não posso perder um mês mais, Senador.

Eu já me reuni com todos, dei um prazo até sexta-feira, que é amanhã, para buscarmos a solução para isso aí.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Essa reunião será aqui ou em Porto Velho?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Será aqui.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Com a empresa que...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Com todos. Primeiro, com a minha coordenação geral de custos, revendo tudo direitinho. Nós estamos no caminho.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Certo.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Estou com muita esperança...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O senhor acha que até a semana que vem dá para...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Se Deus quiser.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Aguardamos com muita expectativa...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Espero lhe dar a boa notícia... Espero dar uma boa notícia a Rondônia.

O Senador Jayme fez uma pergunta muito interessante sobre privatização. O que acontece? Quando o Governo brasileiro, e aí não é da minha alçada, sou muito disciplinado... Essas questões das concessões não são da competência do DNIT. O DNIT só faz obra pública. Então, tem o PIL – Programa de Integração Logística –, ali dentro existe todo um pacote de concessões, tanto rodoviárias como ferroviárias. O que eu posso dizer? Aquilo que está conosco vai continuar e nós vamos concluir. Se vai ser concessionada no futuro, bom para o brasileiro, porque a sua tarifa de pedágio vai cair muito. Quando é passado na licitação da concessão que a concessionária tem que fazer a duplicação, tem que construir viadutos, isso, isso e aquilo, dependendo do tempo de concessão, dependendo da Taxa Interna de Retorno (TIR), a tarifa faz isso. Há uma preocupação



-
muito grande da Presidenta para não penalizar os usuários da rodovia, de modo que a tarifa seja a mais social possível.

Muito bem. O que eu sugiro ao digno Senador? Converse com Bernardo Figueiredo, da Empresa de Planejamento e Logística, que tem muitos dados sobre isso, ou com o próprio Ministro César Borges. Porque eles estão bem... Inclusive, ontem houve uma discussão muito grande na Empresa de Planejamento e Logística, com o Ministro César Borges e com Bernardo Figueiredo, sobre essas questões da concessão.

Eu acho que aquele é um fórum que vai clarear e muito seus questionamentos e suas angústias. Porque, logicamente, o senhor está representando toda uma base que lhe elegeram, e o senhor tem a obrigação de buscar... É lógico, é o seu trabalho, é o seu papel, e muito me honra o senhor ter me perguntado isso. Eu me sinto lisonjeado quando um Senador ou um Deputado vai ao DNIT me questionar, fazer perguntas.

Uma coisa bonita que aprendi no DNIT é que gostaria de registrar aqui. Em setembro, vou fazer dois anos no DNIT. Diariamente, recebo a visita de prefeitos, de governadores, Senadores e Deputados. O que eu descobri é que o Parlamento, o Congresso brasileiro, vive intensamente essa questão da infraestrutura. De todos os Senadores e Deputados Federais que me visitaram e que continuam visitando, nenhum, mas nenhum deles, fez uma solicitação que não fosse justa. São todas solicitações justas. E, às vezes, eu fico com uma pena danada porque eu gostaria de atender naquela hora, e sei que ainda vai demorar um pouco para poder atender. Mas são anseios legítimos, pois ele está ali representando toda uma população que precisa daquele eixo. Uma grande lição que aprendi no DNIT é que os Srs. Parlamentares realmente brigam por todos aqueles que lhe elegeram. Isso é muito bonito, isso é democrático. E eu espero que o Brasil continue assim.

Portanto, o Parlamento tem dado uma grande contribuição à infraestrutura do País. Meus parabéns aos senhores por essa postura, e que prossigam assim!

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – General, me permita, só mais uma indagação ao senhor.

Quer dizer que as obras, por exemplo – os jornais já anunciam essas privatizações que o Governo está oferecendo –, quer dizer que, mesmo o DNIT estando na fase de execução dessas duplicações de pista, a participação em relação a essas concessões e privatizações, tudo fica a cargo do Bernardo Figueiredo?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – É.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – Não existe nenhum envolvimento com o Ministério do Transporte? Todas essas concessões e privatizações ficam...

(Intervenção fora do microfone.)



-
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Como chama? EPL?
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Empresa de Planejamento e Logística. Mas essa empresa trabalha com as diretrizes do Sr. Ministro dos Transportes.
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Agora eu entendi. Porque eu fiquei meio assim...
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Não... É com...
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – É o Bernardo. Quer dizer que é em conjunto?
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É em conjunto. É uma interação.
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – É uma interação entre o Ministério dos Transportes e a EPL.
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – E existe um outro ator aí, que se chama ANTT.
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – Que é a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que também participa.
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É. Porque depois, quem é que tem a governança do contrato de concessão?
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – É a ANTT.
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – É a ANTT. Então, são três fóruns que se unem e discutem o planejamento. E o correto é, depois de discutir, ter que me chamar.
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – O meu entendimento é esse.
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Dizer assim: “DNIT, nós estamos planejando assim, desse jeito, e qual é a posição do DNIT sobre isso?” E vou citar um exemplo, Senador. Pela primeira vez em 11 anos de vida do DNIT, pela primeira vez, nós, agora, estamos assinando um contrato para um plano nacional de contagem de tráfego.
- O SR. JAYME CAMPOS** (Bloco/DEM – MT) – E faz horas que não se conta, não é? (Risos.)
- O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE** – Trezentos e vinte pontos do território nacional terão equipamentos eletrônicos. Eu dispenso a mão humana para não ficarem dúvidas: “Será que esse cara inventou essa contagem? Será que ele estava lá mesmo? Será que essa empresa botou o cara lá por 12/24 horas para contar?” Para não correr o risco da falibilidade humana, é tudo eletrônico. Estamos assinando o contrato agora; durante três anos nós vamos ter essa contagem permanente, em 320 pontos do território nacional, através de fotografias; tudo que passa vai sendo registrado: automóvel, caminhonete, cavalo, ônibus, carreta, caminhão, tudo. E ainda quero completar isso aí com mais 300 pontos da pesquisa origem e destino, que integra esse conhecimento. Aí nós



-
teremos uma radiografia de quais eixos estão sendo submetidos a que tipo de esforço. A partir desses dados, nós poderemos elaborar uma carteira de projeto para 20, 30 anos do País. Sem isso, é tudo chute.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Mas são necessários três anos, General, para concluir?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Não, não, não. Três anos são para, vamos dizer assim, no momento em que começar a contagem, eu já tenho subsídio. Mas eu tenho um sistema de gerenciamento de pavimento. É porque ano a ano eu avalio isso aí.

Um dia desses, o Tribunal de Contas...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O contrato é por três anos?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – ...se apropriou do meu FWD que eu mandei passar nas pistas, no sistema de gerenciamento de pavimento, e disse que nós estamos fazendo estrutura ruim. Aquele FWD foi feito pelo DNIT. Foi feito pelo DNIT. Nós temos anualmente esse levantamento.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O contrato é por três anos, mas a utilização é imediata?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – É imediata. Imediata.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Só para entendimento.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Não, fique tranquilo, porque essa ansiedade brasileira é de todos nós. Ninguém vai esperar três anos, não.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco/DEM – MT) – General, para concluir, até para não tomar o tempo de V. S^a e dos demais, do Dr. Eugênio e do Presidente, quero fazer uma indagação bem prática, bem objetiva.

Estão limpando faixas de beira de estrada, ou seja, as bordas das estradas, os acostamentos. Em algum lugar, roçam ou senão pintam o meio-fio onde existe pelo menos uma descarga de água. Qual o controle efetivo que o DNIT tem sobre isso, de fato?

E por que estou lhe indagando sobre este assunto? Eu ando bem por Mato Grosso, e gosto de andar de carro, de avião, mas ando mais de carro. Eu vou acompanhando lá e, depois, não sei a quem devo fazer uma consulta ou fazer os expedientes para receber melhores informações. Por exemplo, nesta época do ano – junho, julho, agosto e setembro –, eu imagino que haja alguns empreiteiros lá – não é denúncia, mas eu acho que está no rumo de denúncia – que pegam um contrato de, sei lá, cem ou cinquenta quilômetros. Nessa época do ano, se ele está fazendo a roçada da borda da pista, ele roça 20%. E o resto? O resto é o fogo que limpa. Mas eu imagino que a fatura chega para o DNIT. Escolhe-se o que quer: colônia, braquiário, jaraguá, andropolo, que eu gosta de plantar para manter, naturalmente, a relação sol/chuva, é fundamental plantar



-
alguma coisa nas bordas para evitar que a água corroa aquilo, para não haver erosão, o que vai até destruir a pista.

Dias atrás, saindo da minha cidade Várzea Grande – a saída da BR-163 –, chegando ao Trevo do Lagarto em direção à cidade de Cáceres – o Blairo conhece bem também –, percebi que, até o Trevo do Lagarto, não dá oito quilômetros, e que ali o meio-fio foi pintado e foi roçado. Dali para frente, percebe-se, com muita nitidez, que, num trecho, há três homens. Primeiro, com três homens, não se limpa aquela pista nem a pau; tem que ser super-homem para conseguir limpar. O resto é o fogo que limpa.

E o que veio à minha cabeça e a das pessoas que estavam comigo? Aquilo estava cheirando mal. Eu imagino que essa não é a época oportuna para fazer essa limpeza, porque é época de seca, então, aquilo seca e vira um barril de pólvora. Aquilo queima leito de 20, 30, 50 quilômetros. E a fatura, imagino, o DNIT vai lá e paga. Imagino que não é feita essa licitação nem por aqui; deve ser via Unit Cuiabá.

Então é um fato que se tem que levar em consideração, na medida em que o dinheiro está escasso, há muita dificuldade no nosso País, para que só a fatura não entre no caixa. E se for um fiscal de Brasília, imagino que atestado pelo próprio engenheiro do local, esse dinheiro sai. Entretanto o serviço não foi feito. Quem fez o serviço? Foi o fogo quem fez o serviço. É o fogo que faz o serviço lá. Essa é uma prática todos os anos.

Estou trazendo essa preocupação, porque várias pessoas me questionaram. Eu fui a uma comunidade chamada Jangada e o pessoal disse: “Chegou a época do fogo, a Unit põe quatro ou cinco peñezinhos”. Tem lá os quatro – passei lá – com aquelas roçadeiras de mão. Se forem roçar aquilo com quatro ou cinco homens, vão demorar no mínimo 20 anos, não é? Com o fogo é “rapidão” também. Você bota fogo nesta ponta, daqui a 20 minutos está atingindo 20 quilômetros de fogo. Vento e capim seco, V. Sª sabe disso, pegam muito bem.

Então, estou chamando a atenção, porque isso estou vendo não só na 364 como na BR-163, porque tenho propriedades nessas duas regiões, e quero alertar o senhor para tomar essas providências e ver se não está ocorrendo alguma maracutaia, como se fala muito no Mato Grosso.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Senador, vou lhe dizer uma coisa. Eu impus aos superintendentes estaduais o encargo da manutenção das vias. É encargo deles. O trabalho que o senhor está descrevendo é o trabalho mais simples que existe numa rodovia. É o mais simples.

O que acontece? Uma grande construtora não vai fazer isso. São aqueles gatozinhos safados que pegam esse trabalho.

Nós criamos, no DNIT e lançamos, junto com a imprensa, o BEM. O que é o BEM? O BEM é o Boletim Eletrônico de Medição.

Pela primeira vez, um órgão público brasileiro pegou a execução da sua obra e colocou na Internet. Então, se o senhor acessar a página do DNIT,



-
onde tiver BEM, o senhor pode clicar. O senhor clica no BEM, vai aparecer “unidade da Federação”, o senhor clica na “unidade da Federação”, aí vai se abrir a caixinha de diálogo das BRs e ali vão aparecer os lotes. Atualmente são 107 obras do PAC. Qual é o nosso plano, DNIT? Entrar inclusive com esse trabalho aí. Eu quero colocar tudo no BEM. Tudo. Porque assim qualquer cidadão vai olhar e dizer: “Venha cá, eu estou passando aqui, e está pagando essa quantidade, como estou vendo na Internet? Eu vou falar para o DNIT que não é isso, não!”.

O Boletim Eletrônico de Medição é um instrumento de transparência total, sem filtro, do jeito que é medido o serviço. Está lá a quantidade do serviço e o valor pago. Ele vai para a Internet. Não pode haver filtro, porque o dinheiro é público. Se o dinheiro é público e a obra é pública, o resultado disso tem que ser público. Acabou. Infelizmente não está completo, Senador.

Mas eu pediria que se o senhor tivesse algumas fotos dessa área me brindasse com elas, porque eu terei instrumento para colocar o guizo no gato e a responsabilidade a cada um, está certo?

Eu não comungo com esse tipo de coisa, não aceito e tomo logo como medida exemplar. E acabou-se.

Acredito que até o final deste ano de 2013 o nosso BEM vai pegar inclusive os trabalhos de conserva, que são os mais perigosos, está certo? Eu sei perfeitamente o que é isso, porque tenho mais de 30 anos de trabalho em estrada e conheço essas manhas todas.

Será que eu deixei de responder?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Faltou a minha pergunta: 364, 163...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – E as minhas.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Nós estamos, Senador, com o processo licitatório feito e vou lhe dar o prazo de abertura de tudo, está bem? Como não vinha preparado para isso, eu não tinha a data de abertura, mas vou lhe informar.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – O processo está correndo.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Está correndo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Retomou os prazos.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Retomou tudo. Não paramos, não. Não podemos parar. A 364 é importantíssima.

Senador Figueiró. Ainda tem aqui a duplicação de Rondonópolis...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Campo Grande.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – ...a Campo Grande.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Todos choraram, eu também tenho o direito de chorar.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Mas o seu choro eu limpo com o meu lenço, porque me ajuda muito.



-
O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – O seu lenço é muito grande.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Eu vou ver como está o estudo desse projeto, Senador, e vou lhe informar tudo, direitinho. Vou lhe mandar por escrito.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Agradeço desde já.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – O que mais estou devendo aqui? Acho que abordei tudo.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Sobre a Estrada Parque.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Estrada Parque.

Bom, eu entendo que essa Estrada Parque, por ser uma Estrada Parque no seio da floresta, onde há uma biodiversidade rica... O Senador foi muito feliz quando aqui disse que o Estado do Amazonas é um dos Estados em que a floresta está mais intacta. Essa área que está faltando asfaltar é uma área de baixio que não serve para plantar ou criar coisa alguma. Aquilo é subsistência e acabou-se. Agora, essa Estrada tem um potencial turístico muito grande. Nós precisamos ser inteligentes e aproveitar o turismo, como nós temos que ser inteligentes para fazer da questão indígena um exemplo para o mundo.

Eu vou abrir um espaço aqui – foi até o senhor que falou da questão indígena – para dar um exemplo entre 22 Planos Básicos Ambientais de índio que eu tenho para resolver. Eu vou dar um exemplo para o senhor. E o Eugênio sabe disso, porque ele acompanha a nossa via-crúcis. Qual é a minha expertise, do DNIT, não da minha pessoa, mas da instituição que eu represento, o DNIT? Qual a expertise? Construir vias. O senhor sabe o que eu tenho que executar num PBA indígena em Alagoas, Senador? Eu tenho que comprar 24 touros, 240 vacas, dois mil pintos, construir casas de farinha, dar cursos de doce caseiro... Eu vou parar por aqui. Está bem? Eu vou parar por aqui, Senador! Não é assim, Eugênio? Senão, eu não posso fazer a duplicação de uma rodovia que já existe. Pelo amor de Deus! Eu só preciso duplicar a rodovia! Eu tenho que comprar mil hectares de terra! No Rio Grande do Sul, eu tenho que comprar 700; em Santa Catarina, 4.500 hectares de terra. Lá em Alagoas, além disso tudo, eu tenho que dar curso de operador de máquina, curso de fotógrafo, curso de motorista, eu tenho que comprar trator Agrale, ônibus, camioneta, eu tenho que construir uma vida de sustentação para a população indígena de Alagoas, de Wassu Cocal, dos Kariri Xocó... Eu não sou contra isso. Agora, não sou eu, o DNIT.

Aí me vem alguém dizendo: “O senhor está executando pouco!”. É ruim, hein! Perdoem-me a expressão vulgar. Então, eu estou colocando aqui. É fácil cobrar do DNIT que ele tem que executar 15 bilhões. Eu tenho que executar 15 bilhões, mas eu tenho que comprar 24 touros... E aí de mim se chegar um touro gay lá, um touro meio... *(Risos.)* Tem que ser touro bom, touro que vai dar conta das vacas. Os pintos não podem ser pintos que não vão... Tem que ser



-
pinto bom. Desculpem-me a brincadeira. Eu não tenho nada contra ninguém, mas o touro tem que funcionar...

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – General, nós três podemos oferecer os touros a V. S^a.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Como é que eu vou botar lá no pregão que o touro tem que ser um touro bom? Como é que eu vou saber? Eu não conheço touro, Senador.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Conte com a nossa cooperação. Pode contar com a nossa cooperação. De touro, nós entendemos também.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – É, né? Infelizmente, eu não entendo de touro, de vaca, de comprar pinto, de dar curso de doce caseiro... Então, vejam que este DNIT virou um universo! Aí, para o Iphan, eu tenho que construir uma central lá de referência de paleontologia, eu tenho que dar curso de paleontologia, porque o “cara” mexeu na pegada do dinossauro, na Paraíba. Então, agora, existe o Parque dos Dinossauros lá, e eu tenho que resolver essa situação.

Então, este DNIT é universal! Este DNIT é grandioso!

É muito fácil, sabe, Senador, jogar pedra no DNIT. É a Geni: “Joga pedra na Geni!”

Vamos nos sentar lá e dar solução para esses problemas.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – A 319. Vamos voltar um pouquinho à BR-319.

Eu quero aqui fazer a colocação...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – A 319, Senador...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Já foram investidos R\$78 milhões com relação às questões ambientais.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Já.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – E não resolveu ainda.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Não.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O trabalho do Iphan não serviu para nada, Eugênio? Não é possível que...

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – O presidente não nos atendeu ainda, em relação ao que foi apresentado, aos estudos ambientais que foram apresentados. Não atendeu ao Ibama.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Senador Blairo Maggi e demais Senadores, eu sugiro que façamos uma comunicação diretamente à Presidenta Dilma, pedindo para que ela interceda junto aos órgãos do seu Governo, para resolver a questão da BR-319. Devemos fazer um apelo à Presidenta Dilma. Coloco isso aqui como sugestão para os Srs. Senadores e Sras Senadoras, para que possamos, desta reunião, ter alguma coisa, porque...



-
O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Eu tenho uma sugestão para o senhor, para fornecer no seu ofício à Presidenta.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Eu sugiro.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Entregue ao Governo do Amazonas a BR-319, para que ele faça dela uma estrada parque, porque ele tem uma pessoa muito competente, que é a Coordenadora de Unidades Estaduais de Conservação ao longo da rodovia. E diga ao Exército que cuide da estrada. Acabou o problema!

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Dr. Eugênio, quando foi pedido, por exemplo, esse trabalho para a universidade fazer, não há um termo de referência, o que se quer desse estudo? Porque é difícil a gente ouvir: “Fizeram, mas não nos atendeu.” Mas, então, por que fez? Quer dizer, não há um termo de referência, um roteiro de A a Z sobre o que deve ser feito dentro desse estudo, para que quem o fizer faça de forma coerente, para que vocês possam aceitar esse trabalho?

Esse é o grande problema que nós temos. Você pede, desfaz. Aí o outro: “Vamos fazer o trabalho.”

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Além do que já foi feito, não é, Senador Blairo?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Além do que já foi feito. Chega a um momento: “Não, ainda não nos atendeu.” O que é que vai nos atender?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – O termo de referência é para nortear todos os estudos. Nós encaminhamos para o empreendedor uma minuta desse termo de referência, e o empreendedor contribui para esse termo de referência. Ele fala que aquilo é exagero; se existe alguma coisa que está fora daquilo, ele tem que apresentar ao Ibama e falar. Então, é construído junto com o empreendedor. A consultoria ambiental é que vai fazer o estudo.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Empreendedor é o DNIT, no caso?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – É o DNIT. Qualquer empreendedor. Qualquer empreendimento nosso...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Nesse caso, o DNIT.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – ...nós temos um termo de referência, nesse caso é o DNIT; é construído com ele esse termo, e ele contrata no mercado.

Infelizmente, o que nós recebemos no Ibama não nos deu as condições para testar. Embora tenhamos aceitado esse estudo de impacto ambiental, tenhamos analisado e feito audiências públicas, ele não trouxe os elementos suficientes para eu atestar...



-
O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Então, a universidade foi incompetente no serviço que fez?

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Eu não estou falando que ela foi incompetente.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Ela deve ter sido, porque, se há o termo de referência...

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Ela não me atendeu...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Então, é incompetência!

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – ...em relação ao que estava estabelecido no termo de referência.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Vamos combinar uma coisa aqui, Eugênio, diante da Comissão? Porque aí concluímos essa discussão, acho até que de forma bastante produtiva e saímos daqui, digamos, com uma referência de trabalho.

Você vai me dar por escrito o que você quer que eu apresente, e eu apresento. Acabou-se. Está faltando me apresentar isso, isso, isso e isso. E eu, pessoalmente, vou lá com a Engespro, no Amazonas, e vou dizer: vou montar um sistema de monitoramento, vou designar dois técnicos meus daqui do DNIT para ir lá para dentro acompanhar o trabalho da Engespro, para atender exatamente aos itens que o amigo determinar.

Acho que, com isso, Senador, nós acabamos com essa discussão.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Com cópia para a Comissão, para que possamos acompanhar.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – E a cópia vem para a Comissão poder acompanhar.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Perfeitamente. Farei isso.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Passaremos relatórios trimestrais para a Comissão.

O SR. EUGÊNIO PIO COSTA – Conversarei com o Presidente do Ibama, que já explicou isso na Comissão de Infraestrutura. Vou preparar o documento e encaminhá-lo ao DNIT, com cópia para os senhores.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Pronto.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Coloco em votação aqui, Senadores...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Já está aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – ...para que a gente envie à Presidenta Dilma um apelo a fim de que ela nos ajude ou interceda junto aos órgãos do Governo para resolver a questão da BR-319.

Em votação.

As Senadoras e os Senadores que concordam permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Aprovado.



-
O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Com o que também estou de acordo. Mas achei muito importantíssima a sugestão do General.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Sem dúvida. Vamos ter as duas...

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Que se inclua a questão da Estrada Parque.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Vamos ter as duas colocações, fazer nos dois segmentos, para que a gente possa ter um resultado desta audiência pública, Senador Blairo. Porque não vamos ficar discutindo, debatendo aqui e as coisas não vão acontecer.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – E não é isso que nós queremos. O nosso trabalho, assim como o do General Fraxe e o do Dr. Eugênio, são pessoas que têm um tempo muito caro para estarem aqui debatendo apenas...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Pois não, Senador Blairo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Desculpe-me por interrompê-lo, eu só queria aproveitar a presença do Senador Jayme, que está se retirando, para comunicar a presença do Prefeito de Tapurah, de Mato Grosso, Luiz Umberto Eickhoff, e também do Presidente da Câmara Municipal, Alcione Biasi, e do Vice-Presidente, Atilio Kirnev, que estão conosco na Comissão.

Eu disse a eles para perceberem que o Senado não é só o plenário; as confusões são resolvidas aqui nas comissões e é importante que eles acompanhem. A cidade de Tapurah é uma das maiores produtoras de soja, algodão e milho de Mato Grosso também, vizinha de Lucas do Rio Verde, de Sorriso. Nessa região, fizemos 100 quilômetros de estrada asfaltada, quando eu era Governador, juntamente com os produtores rurais, num consórcio rodoviário que foi montado. O pessoal de Tapurah sabe muito bem como resolver os problemas de infraestrutura.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Está certo.

General, estamos recebendo aqui também a visita do primeiro Vice-Presidente da Facer – Federação Associações Comerciais Empresariais de Rondônia, Cícero Alves Noronha. Muito obrigado pela presença.

O Cícero é de Guajará-Mirim, General, e veio aqui em busca de uma palavra, juntamente com o Gerson, Presidente da Facer, que é de Pimenta Bueno. A cidade de Pimenta Bueno já recebeu a restauração da 364, cuja obra está em perfeito andamento, no trecho de Pimenta Bueno até Ji-Paraná. Até Ouro Preto ainda não começou, é evidente, mas não dá para fazer tudo ao mesmo tempo.



-
Mas esse trabalho está sendo feito, e eu tenho acompanhado. Mostrei ontem as fotografias; trouxe mais fotografias, General, do dia 10...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Quero ver.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Mostrei ontem na Comissão de Infraestrutura, e eu gostaria que o senhor repetisse para o Senador Raupp, que estava ausente e retornou, e também para o Presidente e o Vice-Presidente da Facer, a questão da 425, só para que eles tenham conhecimento oficialmente, e o Senador Raupp também possa ouvir sobre o que V. S^a colocou a respeito da 425.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Senador Raupp, pela ordem.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Obrigado pela abordagem desse tema. Esses dois amigos de Guajará-Mirim, empresários e membros do Sebrae e da Associação Comercial de Guajará-Mirim, o Noronha, querem entregar um documento, estão tirando do *e-mail*, para entregarem também a V. S^a, reivindicando a celeridade nesse processo de licitação da 425.

O senhor falou há pouco que há possibilidade de salvar ainda, e não estou aqui para defender empresa nenhuma, mas uma das empresas, a que ficou em segundo lugar, que é de Rondônia, a Rondomar, que tem britagem, usina de asfalto usinado, toda a estrutura, concreteira, equipamentos, pegou 20 quilômetros de asfalto usinado na cidade de Rolim de Moura, num pacote de todas as cidades. Em 60 dias já estarão concluídos os 20 quilômetros de asfalto usinado, contratados pelo Governo do Estado. Tem competência. Se, no ajuste dos preços, conseguir chegar na razoabilidade dos preços do DNIT, acho que é uma empresa que pode tocar essa obra lá, por ser de lá. Não é aventureiro, como essas que vêm de outros Estados, chegam lá e ganham a licitação, não apresentam nem documento, fogem do contrato.

Então, eu queria fazer este apelo a V. S^a, General, nesse sentido aí. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Dos dois trechos, Senador Raupp. No primeiro trecho, ela é vencedora. No segundo trecho, ela está como segunda colocada. Então, realmente, é para reforçar o que nós já conversamos, General, e o senhor já nos deu a boa notícia. Que realmente consigamos salvar essa licitação, para que não percamos o verão amazônico, que é de uma importância muito grande para todos nós.

General Fraxe.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Senador Acir, Senador Raupp, que têm nos acompanhado e nos dado a honra de estar conosco sempre aí, assim como o Senador Blairo Maggi – os três estão sempre muito presentes nas questões do Norte –, eu estou pessoalmente engajado na 425, como Diretor-



-
Geral. Já fiz reuniões, já dei missões aqui sobre a questão dos custos, e amanhã vai ser um dia importante para isto.

Eu vou fazer de tudo para que logo,logo nós possamos ter contrato para *startar* o trabalho ali, porque a janela hídrica começa agora, e não posso perder essa janela hídrica de maneira nenhuma. Não posso, mesmo! Então, estamos perseguindo isso aí.

Eu tenho uma boa notícia. O trabalho que eu encomendei à Fundação Getúlio Vargas sobre o custo dos ligantes, do asfalto, já foi concluído, e tem repercussão também nessa obra. Além disso, essa obra tem um custo ainda adicional de outras situações que não posso comentar, porque o orçamento é confidencial. Mas eu estou com muita, mas muita esperança, ou que o primeiro ou que o segundo... Eu vou usar de todas as armas nesse combate, para que possamos ter contrato firmado. Nisso aí não tenham a menor dúvida.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Outro apelo, General, que estão fazendo é em relação à conserva. Diz que a empresa que está lá está muito lenta, não está...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – É a empresa Capital – só para contribuir.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Eu nem sei...

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – É a Capital, se não me engano. Não é, Noronha? É a Construtora Capital Ltda. que faz a manutenção e que está fazendo tapa-buraco com terra, General.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Construtora Capital Ltda.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Enquanto não entram as vencedoras da licitação, que essa empresa possa fazer um trabalho mais rápido, para poder dar trafegabilidade à BR.

Obrigado.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Está bem. Já anotei aqui.

Eu queria até comentar, Senador Raupp, que eu tenho acompanhado as coisas. Anteontem foram lançadas, em Cacoal, 900 toneladas de asfalto, em Presidente Médici, 850 toneladas, em um único dia. E isso eu estou acompanhando dia a dia. Estou atento a isto aqui.

Eu pedi ao Senador Acir que, quando ele notar que há alguma frente que não está avançando bem, ele me traga um álbum, porque nós vamos para cima. Mas vamos para cima mesmo. Então...

Parece-me que de agosto para setembro nós vamos estar com aquele trecho do lote dois bem adiantado.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – Vai terminar em novembro, não é?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Eu quero terminar antes.



-
O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Ao lote três já foi dada a ordem de serviço, General?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Já.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – A empresa não se mobilizou ainda.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Aquela ali é que eu vou pegar agora. De repente ela vai ganhar uma multinha, porque ela está merecendo um presentinho, não é?

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Está precisando.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – É a Três Irmãos.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – O quatro é a Castilhos – já está se mobilizando.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Já.

O SR. VALDIR RAUPP (Bloco/PMDB – RO) – O lote quatro, que vai de Ariquemes a Porto Velho.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – No dia 18, o lote um vai à licitação. É no dia 18, se não me falha a memória, General, de Pimenta Bueno a Vilhena.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – É o primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – E de Ouro Preto a Ariquemes é o trecho três. Já foi dada a ordem de serviço, e a empresa ainda não se mobilizou. Mas deve estar se mobilizando.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Ela está terminando o prazinho que me pediu. Terminado o prazo, se não estiver pronto, ela vai ser multada. Eu vou mandar a cópia da multa para os senhores olharem.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Naquela viagem que fizemos, Senador Raupp, junto com o General, a empresa estava presente...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE – Estava lá.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – ... E se colocou dizendo que iniciaria logo.

Senador Ruben Figueiró, por favor.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Sr. Presidente, eu tenho que me ausentar.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Estamos terminando.

O SR. RUBEN FIGUEIRÓ (Bloco/PSDB – MS) – Eu suspendi alguns compromissos, para ouvir o General e o Dr. Eugênio. Eu estou aqui como membro da Comissão de Agricultura e solidário com os representantes da Amazônia, Mato Grosso, Rondônia, Acre. Esse é o meu dever de Parlamentar. Até porque o que acontece lá naquela região também reflete na minha e no Brasil inteiro.



-
Cumprimento o senhor pela precisão da sua explanação, firmeza – repito – e espírito de brasilidade.

Cumprimento o Dr. Eugênio. Sei das dificuldades que ele tem para justificar a posição do Ibama. Mas eu tenho a impressão de que se o Ibama conseguir desburocratizar-se as ações serão mais imediatas e atenderão ao interesse nacional.

Cumprimento a todos, sobretudo a V. Ex^a, Sr. Presidente, pela oportunidade da audiência que esclarece a todos uma realidade que muitos desconheciam.

Muito obrigado.

Perdoem-me por eu ter de me retirar.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Ruben Figueiró.

Agradeço a presença de todos os Senadores e o apoio de todos os Senadores e Senadoras que participaram da nossa audiência.

Faremos a comunicação à nossa Presidenta Dilma.

Agradeço a vinda do Dr. Eugênio, transmita ao nosso presidente um abraço.

General Ernesto Fraxe, muito obrigado pela sua presença.

Quero deixar esta Comissão à disposição tanto do Ibama quanto do DNIT, para que possamos ajudar naquilo que for necessário.

Muito obrigado pelas presenças dos senhores e das senhoras que participaram desta audiência.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerra esta reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 08 horas e 31 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 30 minutos.)